VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub

Nr. 6 - December 2010 - 45. årgang

V-2010-6.indd 1 30-11-2010 22:02:33

VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
45. årgang - 6. nummer - ISSN 0105-9025

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

Bladet fremsendes via postvæsenet til alle klubmedlemmer og abonnenter.

Bestyrelse

Formand
Lars Klitgaard, Ellestien 10, 2880 Bagsværd ✆ 44 98 60 32
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer
Otto V. Lassen, Eget Bo 17, 4000 Roskilde ✆ 46 36 74 73
kasserer@dvm.dk

Sportsleder
Lars Sørensen, Stentoften 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, Tingskovvej 30, 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,
7000 Fredericia ✆ 75 94 22 61
mylius-hjelm@mail.tele.dk

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

Vestsjælland indtil 31/12 2010
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: John Møller på Indian 996 cm^3 ved Fanøløbet 1921.

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

På den anden side...

Vinter - jul - nytår - forår

Årsskiftet står for - garagerne er forhåbentlig fyldt op med vinterprojekt og varmen er der også mulighed for at skabe i værkstedet. Spændende bliver det at få gjort noget, skabt noget, ordnet noget osv. Klar skal vi jo være til kommende køresæson, med mindre du kører helårs!

Det tegner med fornyelsen i Motorhistorisk Samråd godt for veteranfolket. Anders Nannerup og hans bestyrelse kan forhåbentlig snart skaffe os de første nummerplader i den rigtige størrelse. Håber de første og for står kan gøres mindre i kopimaskinen uden beregning - almindelig ombytning - vi får håbe og får se.

Sidevogn paradokset - de venstregående der pludselig var gjort ulovlige og DVM stille har ladet køre trods en skarp lov - de er på vej ud af lovsjusket - vi er på rette vej.

Efterlysningen i forrige nummer af oplysninger om Nimbus med påmonteret trækvogn - det har givet megen stor aktivitet for medlemmer med god hukommelse. 1977 er trods alt 33 år tilbage, så ombyggerne er jo rigtige veteraner i mange sammenhænge, og stadig interessante.

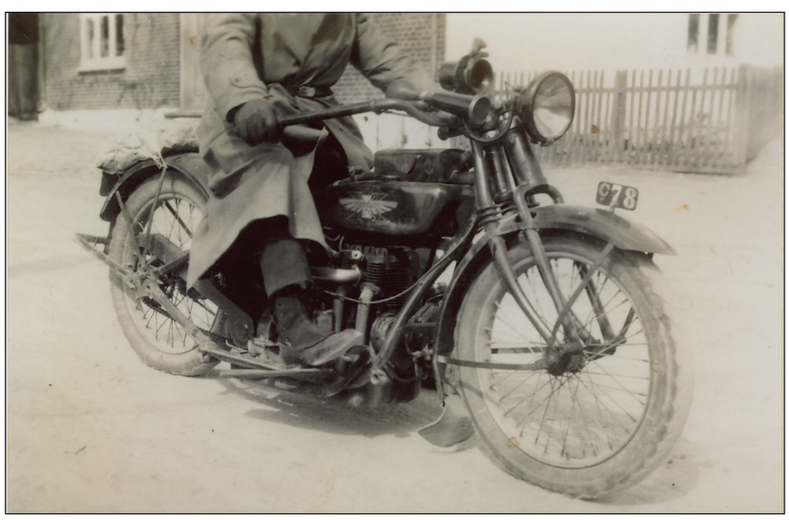
Det er jo imponerende hvad også et par Nimbus folk har formået at ombygge "problembarnet" Nimbus 34 så olien igen løber som det skal. Flot initiativ i stedet for at give - så løs problemerne.

Ærgerligt at Vestsjælland har nedlagt sig selv, men sådan er det. Håber da selv, at også de andre ikke så meddelsomme lokalafdelinger får lidt gang i blyanten og får synligt liv.

Glædeligt at Søgerbladet har fået en indsprøjtning - støt det og kom med dine indspark. Og nu mærkekendere som fast spalte!

Med ønsket om et konstruktivt og fremadrettet arbejde i både DVM og med VETERANEN og især i de mange virksomme garager ønskes alle glædelig jul og godt nytår.

Gorm Wæhrens, redaktør



På Herning Stumpemarked fik redaktøren nogle billeder til bladet af Sam Holt. Tak for det. Et af dem er dette af en fin Henderson med registreringsnummeret C78, altså en sjællænder. Da vi ikke må vise billeder af kørende motorcyklister uden hjælm så har sætternissen valgt at beskære billedet noget hårdt for redaktøren vil gerne vise motorcyklen. Nej det er ikke sætternissen, men fotografen der har holdt fokus på køretøjet.

V-2010-6.indd 2 30-11-2010 22:02:35

Formandens spalter

Generalforsamlingen

ved Skamlingsbanken i den sydlige ende af Østjylland er netop afholdt og der var jo ikke store tunge forslag at tage stilling til.

Bestyrelsens forslag til små redaktionelle ændringer i vedtægterne blev besluttet med undtagelse af forslaget om *"at hvis der var stemmelighed talte formandens stemme dobbelt"*.

At forslaget faldt, bevirker at vi har den situation som ville være resultatet efter generalforsamlingen i 2009 hvis ikke bestyrelsen havde trukket sit forslag tilbage på opfordring fra deltagerne.

Vi kan altså, teoretisk set, få en situation hvor bestyrelsen ikke kan blive "enige" – at der er stemmelighed.

Vær helt sikker på at bestyrelsen aldrig vil bringe noget til afstemning internt eller på en generalforsamling, uden der er et betydeligt flertal for.

Køresæsonen 2010 er slut.

Nu er det tid at reparere det der svigtede i løbet af året og renovere lidt mere på de projekter, der venter på at komme ud på landevejen.

Jeg er desværre blevet forhindret i at skrue på motorcykler for tiden.

Få dage efter generalforsamlingen måtte jeg, med kort varsel, af sted til Kina for at hjælpe med at starte en ny stor fabrik op.

Der er utroligt mange mekaniske og elektriske sjuskefejl der skal rettes, inden der kommer gang i produktionen.

Opholdet er planlagt til at vare i 3 måneder men jeg kommer da heldigvis hjem til jul.

Forleden var jeg på marked i byen og oplevede hvordan de små kinesiske motorcykler bliver færdigsamlet og senere repareret under meget ringe forhold – midt på fortovet og med ufatteligt primitivt værktøj.

God jul, vinter og "skruesæson" fra

Lars Klitgaard

Indhold

2 På den anden side

3 Formandens spalter

4 DVM's generalforsamling 2010

6 Referat af DVM's generalforsamling

10 Subject: ØV

10 Årsmøde i Motorhistorisk Samråd

11 Nimbus 1934 - olieproblemer

13 Alsløbet 2010

14 Fynsk sensommer

16 Efterlyst Fibus eller Rebus?

20 Fantastisk Harleybog

21 Motor-Humør

22 Generalforsamling 2010

22 Løbs - og Aktivetskalender

22 Nyt medlem

24 Landet rundt

29 Søgerbladet

30 Genbrugshjørnet

30 Mærkekendere

V-2010-6.indd 3 30-11-2010 22:02:40

Formandens beretning ved DVM's generalforsamling 2010

Hovedpunkterne i beretningen er:
Klubbens udvikling 2009 - 2010
Bestyrelsens aktiviteter
Bestyrelsens møder

Klubbens udvikling 2009 - 2010:
Vi er nu 1327 medlemmer – en bruttoændring på minus 10 i forhold til sidste år.

45 er meldt ud. Herunder er der slettet 9 klubber der har været registreret som bladudvekslings-modtagere af Veteranen. Bemærk at ubetalt kontingent efter en rykker automatisk medfører udmeldelse.

32 har meldt sig ind og 5 er i gang med at blive meldt ind – velkommen til dem.

De seneste 12 måneder har vi desværre, grundet dødsfald, måttet tage afsked med følgende 18 medlemmer:

76 Poul Berthelsen, Bækmarksbro
96 Svend Nissen, Middelfart
207 Aksel Bruun Johansen, Næstved
209 Per V. Pedersen, Haslund
239 Gunnar Madsen, Hinnerup
277 Ove Christensen, Fåborg
333 Aksel Jensen, Odense S
535 Kristian Raae Olsen, Stege
826 Hans Christiansen, Nakskov
860 Palle Buus, Stubbekøbing
976 Jørgen Grønbech, Sæby
1034 Jørgen Liebst Rasmussen, Kastrup
1351 Ole Andersen, Lille Skensved
1453 Walter Halberg, Rødovre
1577 Henning Pedersen, Aalborg SV
1675 Lone Kristensen, Havdrup
1845 Søren Sørensen, Ringsted
2058 Jens R. Amundsen, Hesselager

Æret være deres minde.

Bestyrelsens aktiviteter
Når der skal ses tilbage på det forløbne års bestyrelsesaktiviteter er der 4 ting der træder frem:

A. Bestyrelsens afvisning af en motorcykel fra fremtidige Skagenløb
Efter generalforsamlingen 2009 fik vi en skriftlig henvendelse fra et medlem vedrørende en motorcykel der angiveligt flere gange havde kørt Skagenløb uden at opfylde de gældende årgangsbetingelser.

Vi besluttede at indhente al tilgængelig dokumentation fra ejeren af motorcyklen samt fra medlemmet der havde påpeget fejlen.

På baggrund af dokumentationen måtte vi konkludere at motorcyklen allertidligst kunne være fremstillet i 1935 – typen var første gang præsenteret ved en udstilling i foråret 1936.

Vi har efterfølgende meddelt ejeren at motorcyklen, at vi ifølge de gældende regler, ikke kan tillade motorcyklens deltagelse i Skagenløbet fremover.

Det er absolut intet ønske fra bestyrelsens side at drive "heksejagt" på medlemmer og deres motorcykler.

Jeg kan love at enhver udokumenteret og mundtlig henvendelse, om et andet medlems motorcykels alder eller originalitet, ikke vil få os til at gøre noget som helst.

Hvis vi får en velbegrundet og skriftlig henvendelse fra et medlem skal vi selvfølgelig reagere og tage stilling på baggrund af klubbens regler.

B. Nyt foreningsprogram
I det tidlige forår anskaffede vi et professionelt udviklet foreningsprogram der hjælper os med at holde styr på medlemmerne. Det er et netbaseret program hvor alle i bestyrelsen har adgang til at kigge og vores sekretær har skriveadgang. Der henvises til sekretærens beretning.

V-2010-6.indd 4 30-11-2010 22:02:44

C. Medlemsliste / Motorcykelregister
Medlemsliste:

Det var planlagt at der skulle trykkes en ny opdateret medlemsliste i 2010. Det har vi desværre ikke kunnet opfylde.

Vi har med vores nye foreningsprogram fået bedre styr på medlemmerne og satser på at udsende en medlemsliste medio 2011.

I første omgang vil det blive en elektronisk liste der vil blive sendt til alle de medlemmer der har oplyst deres e-mailadresse.

Alle der ønsker medlemslisten tilsendt kan sende deres e-mailadresse til Leif Obbekær: leif.obbekaer@dvm.dk

Vi er selvfølgelig klar over, at det ikke er alle medlemmer der har adgang til e-mail eller et familiemedlem / en ven, der kan printe listen ud, så der vil også blive mulighed for at få tilsendt en udprintet liste.

Motorcykelregister:

Der er modtaget en hel del positive tilkendegivelser vedrørende en eventuel udgivelse af et nyt motorcykelregister.

Der er foreslået alt fra at det kun er oplysninger der er tilgængelige ved henvendelse til "Veteraneksperten" til at det var tilgængeligt på nettet ved brug af et personligt password.

Vi har haft kontakt til det firma der har udviklet foreningsprogrammet for at eventuelt at få dem til at skræddersy et program til os der kan håndtere de mange motorcykler og oplysninger om disse. Der henvises til beretning fra webmasteren.

D. Venstre sidevogn

Sidste år kunne jeg berette at al henvendelse til Færdselsstyrelsen var uden resultat – hvad der står i "Færdselsloven" kan styrelsen ikke dispensere fra.

I år kan jeg så tilføje at henvendelsen har været hos Justitsministeriet der efter lang tid og mange rykkere meddelte, at det var noget der skulle behandles i Transportministeriet.

Transportministeriet behandler derefter vores henvendelse.

Motorhistorisk Samråd har i foråret fået en fuldtids sekretariatsleder, Ole Pedersen, som jeg jævnligt er i kontakt med for at holde sagen varm.

Medlem 377, Erik Møller, har også deltaget aktivt "i kampen". Erik har ved at tage kontakt til folketingsmedlem Kristian Pihl Lorentzen, trafikordfører for Venstre, fået sat et angreb i gang indefra.

Vi har bestemt ikke opgivet håbet om at få lov til at køre med vores originale motorcykler med sidevogn til venstre.

Bestyrelsens møder:

Bestyrelsen har været samlet til i alt 4 møder rundt i landet. De 2 af møderne har været under hyggelige private forhold hvor der også har været mulighed for at se lidt på motorcyklerne i værkstedet.

Ved møderne har vi, udover de omtalte aktiviteter, behandlet klubbens drift, økonomi og løbsaktiviteter samt behandlet henvendelser fra medlemmer.

Jeg vil gerne takke den øvrige bestyrelse for godt og hyggeligt samarbejde i det forløbne år.

Lars Klitgaard

Et imponerende og dragende rum på Skamlingsbanke var rammen om generalforsamlingen i DVM - i et rum med historiens vingesus i relieffer, buster, mindetavler, talerstol mm.,

V-2010-6.indd 5 30-11-2010 22:02:48

Referat af DVM's generalforsamling

den 30. oktober 2010 på Skamlingsbanken, Sjølund

Dagsorden:

1. Velkomst ved formand, Lars Klitgaard

Lars bød velkommen og meddelte, at der var 85 fremmødte, heraf 2 gæster.

2. Valg af dirigent

Erik Christoffersen blev valgt til dirigent.

Erik konstaterede generalforsamlingen lovlig indvarslet.

Herefter fik han udpeget et stemmeudvalg, som blev følgende

1. Henning Nielsen
2. Ejnar Juhl
3. Knud Degnbol

3. Formandens beretning

Formandens beretning, som kan læses i sin helhed i VETERANEN side 4-5 og på DVM's hjemmeside, blev taget til efterretning uden bemærkninger.

Under punktet Eventuelt, blev beretningen dog kommenteret.

4. Udvalgsberetninger:

Sportsleder, Lars Sørensen

Først og fremmest skal der lyde en tak til alle, som har hjulpet til med løbene i år.

Der være sig sponsorer, løbsledere, officials og alle andre, der på forskellig måde er involveret i afviklingen af løbene. Vi har fået afviklet alle vores 5 officielle løb i år.

Lidt statistik på disse løb: Der har været 308 medlemmer tilmeldt som fører af MC og mange af dem havde passager med på cyklen. Dertil kommer flere gæster fra udlandet til mange af løbene. 3 medlemmer har kørt alle vores løb, det er flot!

Erik Christoffersen i aktion som ordstyrer. Fra venstre: Leif Obbekær, Kurt H. Jensen, Erik, Bent Just Olesen, Michael Hintz, Lars Klitgaard.

Men uanset om I deltager i 1 løb eller dem alle så er det bare ud og køre, så vi bliver endnu flere medlemmer, der er aktive i løbene.

Jeg kunne godt tænke mig at flere vil melde sig som løbeleder, det gælder især til Fladtanker og til dels Jyllandsløb. Det er jo letter hvis man kan få lov til at kigge over skulderen på den foregående.

Så hvis der er nogen som har lyst; så kom endelig og sig til, gerne et par år i forvejen. Det gør arbejdet lidt letter.

Som I kunne læse i VETERANEN i sidste nummer, kan der opstå problemer ved posterne. Løsningerne er meget simple, nemlig tag hensyn til alle, både deltager og andre trafikanter.

Vores formand Lars Klitgaard kommenterede det i sin spalte i sammen blad: *Af hensyn til den øvrige trafik, dine venner på gamle motorcykler og dit eget velbefindende, kan jeg kun opfordre til at vise hensyn og passende tålmodighed ved posterne.*

Sekretær, Ole Jensen

Ole omtalte sin indtræden i bestyrelse, som skete ved sidste generalforsamling, da han afløste Rita Bach som sekretær. *"Du kommer til at snakke med mange mennesker"*, sagde hun den gang, og det er også rigtigt. I hvert fald har jeg kontakt med mange medlemmer, men meget foregår i dag elektronisk med e-mails.

Vi har fået et nyt foreningsprogram, hvor vi på en meget bedre og hurtigere måde, kan administrere.

Det giver en meget kort behandlingstid, da jeg retter evt. adresser medens vi snakker sammen, eller straks ved henvendelser på mail.

Jeg vil opfordre alle til at henvende sig straks med adresseændringer, fordi adresserne på VETERANEN ved hver udsendelse bliver udskrevet direkte fra programmet. Det har ændret antallet af returblade til næsten nul.

Programmet bliver fortsat udviklet af webmaster, således at kontingentopkrævning også kan foregå fra programmet.

Det skulle gerne give er hurtigere overblik over de medlemmer som ikke får betalt til tiden.

"Så I kan bare komme an! Sekretariatet er klædt på", afslutter Ole sit indlæg.

Webmaster, Michael Hintz

I det forløbne år, har der været fokus på 2 områder:

1. Hjemmesiden
2. Medlemsregisteret

Ad 1: Michael har været rundt i landet for at gennemgået hjemmesidens opbygning og annoncedelen.

Film og TV-optagelser samt løbsresultater og billeder er lagt ind.

"Køb & Salg" – delen fungerer godt

Derimod er "Forum" – delen ikke meget aktiv, men det er op til medlemmerne at bruge den mulighed. Michael hjælper gerne til, i det omfang det ønskes.

Michael kan følge med i, hvor meget hjemmesiden bliver brugt og læst: Der er en stigning i registrerede brugere og et uændret antal besøg på hjemmesiden. Michael fortsætter med at digitalisere DVM's arkiv og hører gerne fra medlemmerne med billeder og idéer til hjemmesiden.

Ad 2: Et nyt EDB-medlemsregister er ved at være færdigt, men mangler økonomidelen, så kontingentopkrævningen kan ske derigennem.

Der er mange fordele ved et sådant register, både praktisk og økonomisk, men ulemperne er, at det kræver at det enkelte medlem har en computer og adgang til internettet.

Disse medlemmer vil dog fortsat kunne få registeret i papirform.

V-2010-6.indd 6 30-11-2010 22:02:49

Veteranekspert, Kurt H. Jensen
Kurt efterlyste medlemmer, der ville påtage sig opgaven som "Mærkekendere".

Der er brug for personer, der har et godt kendskab til følgende mærker: AJS – BMW – Norton – Triumph

Interesserede kan henvende sig til Kurt og de behøver ikke at være bange for, at de derved påtager sig en tidskrævende opgave.

Arkivar/Motorhistorisk Samråd, Leif Obbekær Hansen
Motorhistorisk Samråd (MhS). Leif refererede fra årsmødet i Motorhistorisk Samråd MhS, i 2009. Der er nu en fuldtidsansat forretningsfører Ole Petersen. Årsmødet i 2010 finder sted den 13/11 i Vissenbjerg, hvor en ny formand skal vælges, da Mads Thyregod går af efter 6 år på posten og 4 bestyrelsesmedlemmer ønsker ikke genvalg.

"Tidstypiske nummerplader": MhS må udstede "Tidstypiske nummerplader". Skatteministeriet er kommet med en ny bekendtgørelse om registrering af køretøjer. Bekendtgørelsen betyder, at fra 1/4 2011 udvides adgangen til at få historiske korrekte nummerplader til at gælde for køretøjer indregistreret 1. gang i perioden fra 1/4 1958 til 1/4 1976.

Leif har i øjeblikket en dialog med Mhs om størrelsen på motorcykel nummerplader. Resultatet foreligger ikke, men han har en tro på at vi med tiden også får fremstillet plader til veteran motorcykler i den rigtige størrelse.

Regelmæssige syn: Trafikstyrelsen har bedt MhS om deres indstilling til et forslag om ændring af syns-intervallet for motorkøretøjer. MhS fastholder 8-årige syn.Dette gælder dog ikke motorcykler, der kun skal synes ved ejerskifte.

De, der er interesseret i at få nyhedsbreve fra MhS kan tilmelde sig på www.motorhistorisk.dk

Redaktør, Gorm Wæhrens
Gorm omtalte at sort/hvid forsider fortsætter. Indholdet sætter farverne. Dem er du med til at sætte så skriv gerne og suppler lokalredaktørerne med dit bidrag.

Annoncer i Genbrugshjørnet fra ikke medlemmer påtænkes optaget i VETERANEN mod betaling.

Håndværkerlisten kommer ikke i, men har én af jer energi så gerne. Mærkekendere bliver en fast rubrik.

Adressering af VETERANEN foretages af et firma, der får vores ajourførte adressefil. Det betyder stor sikkerhed for korrekt adressering - husk at melde adresseændring til sekretæren.

Vores veteranviden er fælles gods - det skal være sjovt, hyggeligt og opbyggeligt - så del den med andre i VETERANEN.

5. Regnskabsaflæggelse og fastsættelse af kontingent for kommende år, Bent Just Olesen
I forbindelse med regnskabsaflæggelsen, indledte Lars Klitgaard med at takke Bent for hans indsats gennem de mange år (43 år), som nu afsluttes med hans udtrædelse af bestyrelsen.

Bent fik i den forbindelse et fornemt ur, som en erkendelse af hans store betydning for klubben.

Regnskabet, der forelå uden revisionsbemærkninger, blev enstemmigt godkendt.

Kontingentets størrelse fastholdes.

6. Indkomne forslag: (3. stk.).
Følgende ændringer til lovene fremsendes af bestyrelsen.

6.1
§ 4 Kontingent
Følgende fjernes i vedtægterne: "Alle medlemmer, som var med til at stifte DVM og som er fyldt 67 år, kan ved henvendelse til kassereren blive kontingentfri."

Forslaget blev vedtaget

6.2
§ 10 Valg af bestyrelse.
Bestyrelsen består af 8 medlemmer
6) Motorhistorisk Samråd/Arkivar (forsikring fjernes)
7) Webmaster (tilføjes)
8) Redaktør af VETERANEN indgår som fast medlem i bestyrelsen.

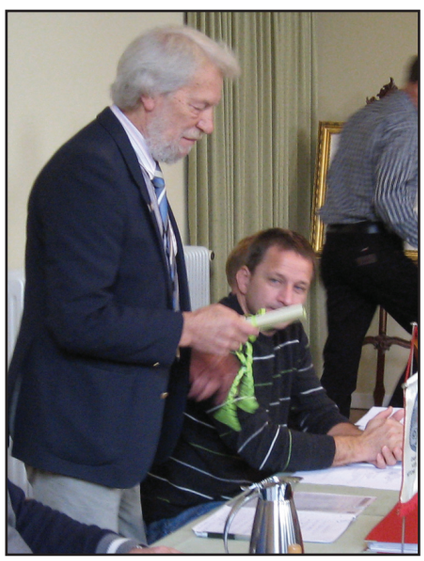
I valg til bestyrelse blev følgende ændringer vedtaget:

Ved ulige årstal er følgende på valg:
3) Motorhistorisk Samråd/Arkivar (tilføjes)
4) Redaktøren er ikke på toårigt valg, men sidder så længe tiden og motivationen er til stede.

Ved lige årstal er følgende på valg:
4) Webmaster (tilføjes)

Forslaget blev vedtaget

6.3
§ 11 Bestyrelsesmøder
Forslaget: Ved stemmelighed i bestyrelsen, tæller formandens stemme dobbelt



Bent Just Olesen har netop modtaget foreningens gave og er ved at pakke Arne Jakobsen uret ud. Bent repræsenterer stadig DVM i DMU.

Billedet til højre: Stemmetællerne i aktion.

V-2010-6.indd 7 30-11-2010 22:02:53

Forslaget kom til skriftlig afstemning og blev ikke vedtaget

Der foretages en lille ændring hvor ordet forening erstattes af ordet klubben i følgende afsnit: *Rejseudgifter og eventuelle diæter vedrørende bestyrelses- og udvalgsmøder refunderes af klubben mod fremlæggelse af bilag.*

7. Fastlæggelse af det kommende års arrangementer, Lars Sørensen
Jyllandsløb 14-15 maj, Skagenløb 2-4 juni, Fladtankerløb 2 juli, Egeskovløb 13-14 august, Løvfaldsløb 10-11 september.

8. Valg af bestyrelse
Følgende er på valg: Kasserer, Bent Just Olesen. Modtager ikke genvalg.
Som ny kasserer blev medlem nr. 382 Otto Lassen valgt uden modkandidater.

Bent iler til og lykønsker sin arvtager Otto V. Lassen med valget.

Sportsleder, Lars Sørensen blev genvalgt.

Veteranekspert, Kurt H. Jensen blev genvalgt.

Webmaster, Michael Hintz blev genvalgt.

Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.
1. Karl Erik Brejnbjerg (medl. nr. 704).
2. Erik Kristoffersen (medl. nr. 978).

9. Valg af 2 revisorer samt 2 revisorsuppleanter
Som afløser for Otto Lassen blev Hans Hansen (medl. nr. 1871) valgt som revisor.

Egon Nielsen (medl. nr. 1354) blev genvalgt som revisor.

Som revisorsuppleanter blev følgende genvalgt: Skjold Pagh (medl. nr. 1235) og Henning Nielsen (medl. nr. 1629).

10. Eventuelt
Følgende indlæg blev fremsat af deltagerne:

Peder Egelund Pedersen (medl. nr. 691), som efterlyste muligheden for at kunne anvende samme nummerplade på sine motorcykler.

Ønsket blev kommenteret, men der kom ingen forslag til løsning.

Villy Poulsen (medl. nr. 4) kommenterede formandens beretning.

Villy syntes, at den kun omhandlede fortid og ikke væsentlig tog stilling til fremtiden og visioner for klubben og benævnte beretningen som en nekrolog over klubben.

Villy spurgte om muligheden for at gennemføre et "antikløb" i 2013 og i 2014 har Danmarks Motorunion 100's jubilæum og da er det 50 år siden, at DMU medvirkede ved oprettelsen af DVM. Det kunne være interessant at vide, hvilke tanker bestyrelsen har i den forbindelse.

Lars Klitgaard besvarede Villy's kommentar, uden dog at komme ind på visioner for fremtiden.

Leif Obbekær svarede på Villys forespørgsel om antikløb, med at det kunne være interessant, hvis dette kunne lade sig gøre i 2013, men det er for cykler der er 100 år, og intet er endeligt vedtaget

Erik Møller har kontaktet folketingspolitiker mht. venstregående sidevogn. Det ser ud til at bringe succes.

Erik Møller (medl. nr. 377) fortalte om hans kontakt til politikere på Christiansborg, angående venstregående sidevogn. Kontakten havde indtil nu ikke givet noget resultat.

Evald Henneberg (medl. nr. 112) kommenterede læserbrevet i VETERANEN, omkring hændelsen ved årets Egeskovløb. Han syntes ikke om at den slags læserbreve blev trykt i bladet.

Lars Klitgaard besvarede Evald's kommentar, ved at nævne, at alle læserbreve blev læst og vurderet, inden de kom i bladet.

Erik Bach (medl. nr. 2050), beklagede sig over, at hans hjelm ikke bliver godkendt ved DVM's løb.

Villy påpeger stillingtagen til fremtiden, mangel på visioner for klubben.

V-2010-6.indd 8 30-11-2010 22:02:57

Erik Bach forstår ikke DVM's holdning til brug af styrthjælm. DVM acceptere ikke lægeattest på fritagelse af brug af hjælm.

Verner Jensen ønsker udvidelse af klubben for at sikre interesserede købere af veteranmotorcykler.
Svend Amdisen lytter på.

Lars Sørensen kommenterede beklagelsen ved at henvise til klubbens Løbsregler, som i § 10 kræver en godkendt styrthjelm.

Verner Jensen (medl. nr. 1085) ønskede en udvidelse af klubben, så flest af de gamle motorcykler kunne forblive i Danmark. Ønsket resulterede ikke i noget forslag.

Dirigenten lukkede generalforsamlingen kl.13[20] og formanden takkede for de mange indlæg og en god generalforsamling.

Korrektion / præcisering af hjemmeside indlæg på generalforsamlingen

Jeg gennemgik ved generalforsamlingen forskellige statistikker omkring hjemmesiden, fx. antal besøg, hvor lang tid man opholdt sig på hjemmesiden og lignende. Herunder nævnte jeg nogle af de sider man kom fra, lige før man kom ind på www.dvm.dk (dette kaldes henvisninger). Bla. at www.jenshaldauto.dk lå på en 10'ende plads med 896 henvisninger.

Som et humoristisk indlæg, sagde jeg at det kunne være Jens Hald eller nogle af hans ansatte som var inde på dvm.dk flere gange om dagen.

Jeg er ked af hvis dette har udstillet Jens Hald og hans ansatte som nogle der ikke havde andet at lave end besøge www.dvm.dk. Dette har på ingen måde været min hensigt. Langt de fleste besøg stammer fra det link som Jens har fra sin hjemmeside til www.dvm.dk.

Vi sætter selvfølgelig pris på den trafik som Jens genererer til www.dvm.dk og håber det fortsætter i fremtiden.

Webmaster Michael Hintz

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,-**

Nordisk Veteran
- et Alm. Brand selskab

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

Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:
www.nordiskveteran.dk

WWW.ALMBRAND.DK

ALM. SUND FORNUFT

ALM. BRAND

V-2010-6.indd 9 30-11-2010 22:03:01

Subject: ØV

Jeg har med stor interesse læst formandens spalter vedr. ØV og senere Jens Bisbjerg Andersen oplevelser ved rutekontrollerne (RK). Fænomenet er ikke ukendt. Den uskrevne lov om at køre forbi RK og gå tilbage og klippe, overholdes slet ikke.

For at afhjælpe/fjerne problemet, vil jeg foreslå at RK bliver monteret med et tal eller bogstav i stedet for klippetangen. Tal/bogstav skal kunne aflæses medens man kører forbi. Deltagerne skriver selv tal/bogstav i kontrolkortet.

Fordele.

1. Der skal ikke stoppes ved RK. Tal/bogstav skrives i kontrolkortet ved næste stop.
2. Man bliver ikke uvenner om rækkefølgen i ankomsten til RK. Ej heller kørt ned.
3. Ingen ophobning til fare for personer og færdselssikkerheden.
4. Ingen fare for at skvatte rundt i en oliepøl fra utætte mc.
5. Sidevognskørerne behøver ikke holde i kø ved RK.

Systemet bliver brugt i automobilklubberne ved orienteringsløb. Vi kunne måske prøve det til næste Skagenløb.

Med venlig hildsen

Kurt Albin Andersen

Klippetang på landevej. Gunnar Sørensen holder balancen og Marianne Bie gør klippet. Fladtankerløbet 2009. Foto Svend-Erik Olsen..

Årsmøde i Motorhistorisk Samråd.

Årsmøde afholdt på Vissenbjerg Storkro den 13. november 2010
Deltager fra DVM: Leif Obbekær

Anders Nannerup (43), Kastrup, er ny formand for Motorhistorisk Samråd.

Anders Nannerup afløser Mads Thyregod, som takkede af efter seks år i bestyrelsen - heraf fire år på formandsposten. Mads afleverede Mhs, på et tidspunkt, hvor der er sket store forandringer, og efter et år med et meget stort arbejdspres, hvor han sammen med Anders har fået moderniseret Samrådet mod nye tider. Der er som tidligere nævnt, nu ansat en forretningsfører, der tager sig af den daglige drift. Foreløbig er han ansat med en arbejdstid på 25 timer om ugen.

Ca. 100 personer var mødt op til årsmødet, og med de 13 nye klubber, der alle blev godkendt, er samrådet nu oppe på 77 klubber og disse repræsenterer over 30.000 medlemmer. En del af de nye klubber, skulle hjem og ændre vedtægter, da der kun kan optages klubber, der har vedtægter, hvor det klart fremgår, at de går ind for bevarelse af historisk korrekte køretøjer.

Udover Anders Nannerup består bestyrelsen af Henning Thomsen, Niels Jonassen (genvalgt), Michael Almind (ny), Bent Thomsen (ny), Søren Jacobsen (ny) og Jan Bechmann (ny).

Motorcyklerne

Fra DVM`s side, var det vigtigt at der var repræsentanter for motorcyklerne med i Mhs. Jeg havde givet udtryk for, at jeg ville stille op, hvis der ikke var opstillere fra motorcyklerne. Dette blev dog ikke nødvendigt, da flere af opstillerne også var motorcykelejere.

Søren Jacobsen på 32, har haft motorcykel siden han var 18. Jan Bechmann har både veteranbiler- og motorcykler. Han har selv konstrueret en racermotorcykel i 1977, så hans kendskab til teknik fejler ikke noget. Michael Almind er bilmand i den klassiske genre, men til gengæld er han jurist, og kan derfor være et stort aktiv for Mhs. Bent Thomsen bliver en af bestyrelsens ældste, da han er en årgang 36. Han har været medlem af DVMC i 25 år, heraf flere år i bestyrelsen, og af motorcykler har han en Nimbus fra 1938.

Set med vore briller, så var der godt nyt om venstre gående sidevogne, da det ser ud til at loven på dette område vender tilbage til reglerne fra 1955. Der var også nyt om nummerplader til cyklerne før 1920. Nu har man, på baggrund af det materiale og billeder, som jeg har fremsendt, erkendt at det er en fejl, at der ikke er blevet lavet de rigtige plader til de ældste nummerplader.

Obbekær

Annoncepriser 2011

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

Horn- / Stopkontakt
til din helt gamle veteran
kr. 1250 incl. moms

JC NIMBUS 35428313

V-2010-6.indd 10 30-11-2010 22:03:04

Nimbus 1934 - olieproblemer

Af Jens Bisbjerg Andersen, tekst/foto, Hans Peter Olsen og Gorm Wæhrens, fotos

Jens og Hans Peter er gennem længere tid blevet opfordret til at delagtiggøre andre i deres fine søgen løsning på et gammelkendt problem med Nimbus 1934. At artiklen først skulle bringes i Nimbus Tidende er accepteret, men Veteranen har også mange seriøse læsere af teknisk stof, hvorfor resultaterne også gengives her. Venligst har jeg lånt dem min egen 1934 oliepumpe til forsøgene.

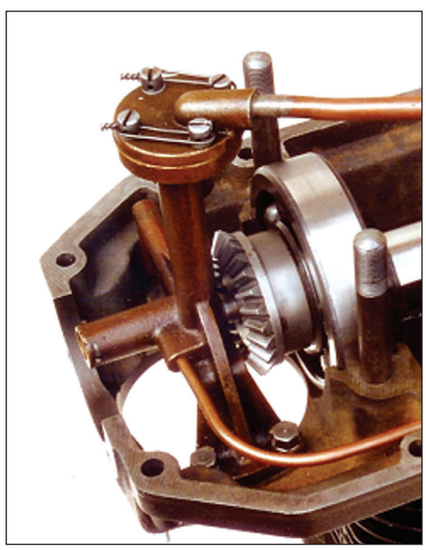
I sommeren 2006 var min 1938 Nimbus blevet sendt til Californien i en container, så jeg tog 1934'eren til Nimbustræffet i Augustenborg. 1934'eren havde ikke kørt mange kilometer efter sidste reparation, hvor krumtappen var blevet renoveret. Jeg kørte lystigt der ud ad med en 60 - 70 km i timen. Ca. 30 km. syd for Frederikshavn på Østkystvejen lige før Lyngså blokerede mit baghjul pludseligt. Motoren har sat sig tænkte jeg og greb lynhurtigt koblingen. Det hjalp ikke! Jeg broad-sidede i bedste Nicki Pedersen stil med blokeret baghjul sidelæns hen ad vejen. Heldigvis væltede jeg ikke, men stod chokeret tilbage med en blokeret gearkasse. Det viste sig at gearkassen ikke havde fået olie og at 1. geartandhjulet derfor havde brændt sig fast på gearakslen. Det blev så på BMW til Augustenborg.

På 34'er gearkassen her (bemærk sommerfuglen vil venstre i billedet) er der monteret en blændplade der er nittet og tilpasset, så olietilstrømningen er afblændet.

På 34'er gearkassen her er der etableret 3 skruer, til påfyldning, oliestand og aftapning. Sammenholdt med afpropningen af olietilløb har gearkassen nu selvstændig oliestand.

At gearkasser på 1934 motorer ikke får tilstrækkelig smøring, er ikke noget ukendt problem. I den tid vi har rodet med 1934'ere, har vi set en del brændte gearaksler og lejer i 1. geartandhjul, ligesom vi er stødt på en del 1934 gearkasser, hvor man har forsøgt at holde olien inde i kassen ved at lave forskellige former for afpropninger eller forhøjede olieudløb. På gearkassen på billedet nederst på siden har man radikalt løst problemet, ved at stoppe for oliestrømmen til og fra motoren, og give kassen en selvstændig oliebeholdning. Man har så forsynet gearkassen med skruer til påfyldning, oliestand og aftapning. Egentlig ikke nogen dårlig løsning.

Heldigvis havde min gearaksel ikke taget skade, så med en ny og løsere lejebøsning i 1. geartandhjulet prøvede jeg igen. Det samme skete, men denne gang var jeg forberedt, så jeg nåede at stoppe inden det gik helt galt.



1934-oliepumpen

1934 oliepumpen adskiller sig en del fra de efterfølgende. Den leverer, via en fjederbelastet studs, olie direkte ind i den tryksmurte krumtap. Overtrykventilen er placeret i et rør, der ligger i umiddelbar forlængelse af krumtappen, og går næsten helt op imod dækpladen ved forenden af krumtaphuset.

Som vist på tegningen på næste side, har oliepumpen endvidere den ejendommelighed, at afgangsrøret for olien til gearkassen ligger bag ved overtryksventilen. Det betyder, at hvis olietrykket er så lavt, at overtryksventilen ikke åbner, kommer der ikke olie til gearkassen.

Nu vidste jeg jo, at min oliepumpe var helt i top, og krumtappen var nyrenoveret, så hvordan skulle jeg kunne miste olietryk? Der måtte være et andet problem.

Så kom jeg til at se på, at kuglen i overtryksventilen ser ud til at kunne "falde ned" og lukke for olieafgangen til gearkassen. Det blev så min foreløbige teori om, hvad der forårsagede oliesvigt i gearkassen.

Lidelsesfælde

En dag i efteråret 2009 ringede min telefon: *"Goddag, jeg hedder Hans Peter Olsen, jeg har en Nimbus 1934. Har du nogensinde været ude for, at en Nimbus 1934 sætter sig i gearkassen?"*

Om jeg havde! Nu var der endelig en lidelsesfælde. Hans og jeg blev straks enige om, at nu ville vi finde ud af, hvad der egentlig foregår i et Nimbus 1934 smøresystem, for dermed at få oliepoblemet løst.

Vi fandt hurtigt ud af, at Hans' problemer bl.a. lå i, at en tidligere ejer havde monteret en uoriginal kugle og en alt for slap fjeder i overtryksventilen.

V-2010-6.indd 11 30-11-2010 22:03:10

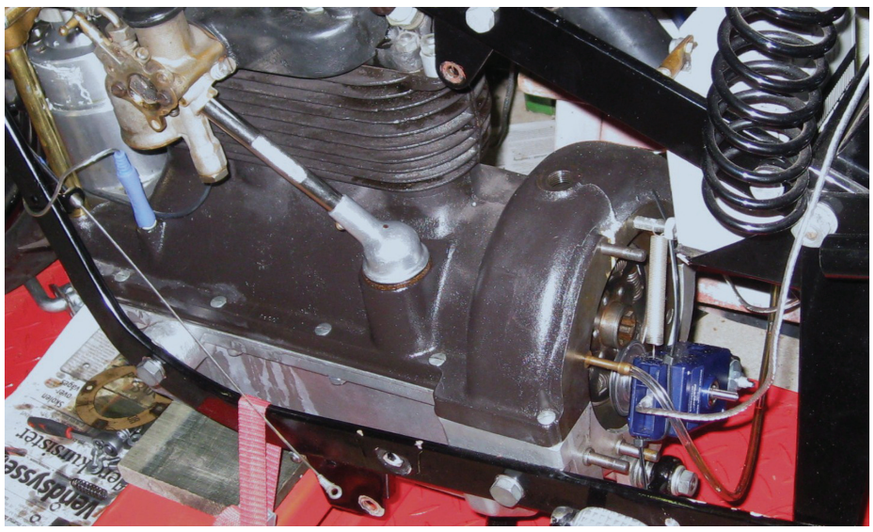
Storm P opstillingen

Jeg underviser jo på Frederikshavn Tekniske Gymnasium, så dataopsamlingsudstyr fra fysikundervisningen blev slæbt hjem og monteret på min 1934. Ved hjælp af programmet Data Studio og dataopsamlingsmoduler fra Pasco blev 1934'eren koblet på min PC. Nu kunne vi måle sammenhørende værdier af olietryk, omdrejninger og olietemperatur. Et par billeder af "Storm P." opstillingen ses nedenfor. Som det fremgår, blev temperaturen målt gennem oliepindshullet, omdrejningerne direkte på koblingsnavet og olietrykket fra olierøret til gearkassen.

Dataopsamlingsudstyr monteret på Jens Bisbjergs 1934. Programmet Data Studio og dataopsamlingsmoduler fra Pasco kobler Nimbus'en på PC'en.

Test af originale oliesystem

Først testede vi hvordan det originale oliesystem egentligt opførte sig under drift, hvorefter vi gik over til at teste alle tænkelige kombinationer af oliekvalitet samt kugler og fjedre i overtryksventilen. Nedenfor er vist testdiagrammet for det originale 1934 smøresystem. Som det fremgår, registreres der slet ikke noget tryk. Olietrykket er så lavt, at overtryksventilen slet ikke åbner. Der kommer altså ingen olie til gearkassen, så det er ikke så sært, at gearkassen brændte sammen. Det skal lige bemærkes, at trykdiagrammet viser absolut tryk, dvs. at 1 atm absolut tryk er 0 atm overtryk.



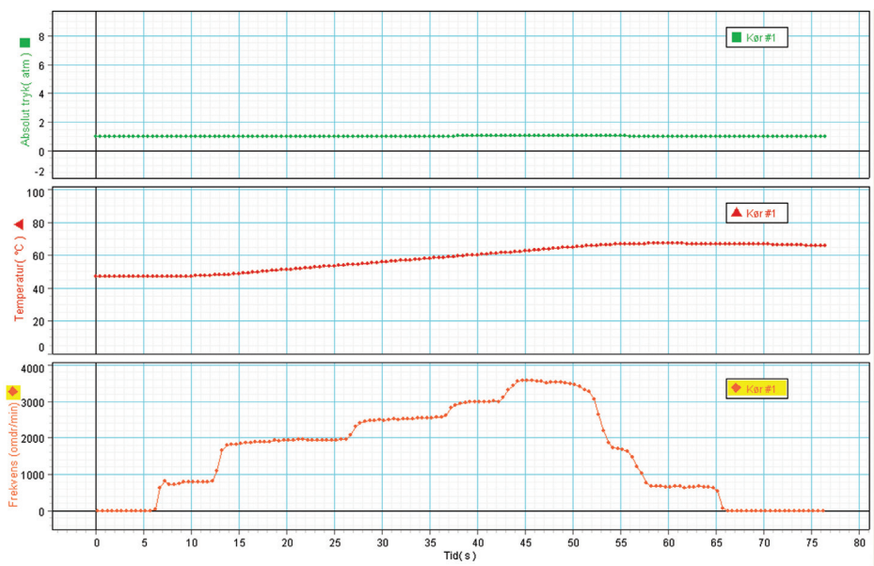
Olietrykket måles på olierøret til gearkassen (grøn kurve), temperaturen måles gennem oliepindshullet (midterste røde kurve), omdrejningerne på koblingsnavet (nederste røde kurve), Se kurverne herunder.

På modstående side ses resultatet med indbygget ventil.

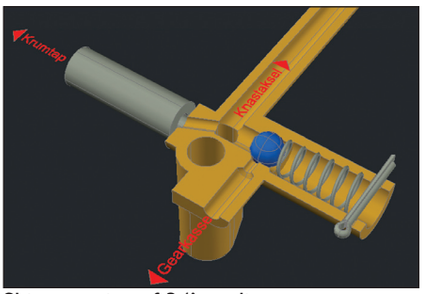
Ny overtryksventil udtænkes

Jeg havde tidligere arbejdet med den ide, at lægge en ny overtryksventil ind i den originale oliepumpe. Den nye overtryksventil skulle så placeres på en sådan måde, at der altid var olieforsyning til gearkassen, og den skulle selvfølgelig laves sådan, at den ikke krævede ændringer i den originale oliepumpe.

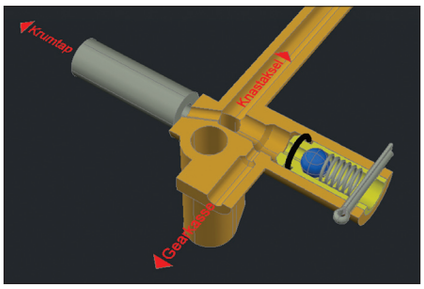
Hans gik nu i gang med at fremstille et antal ventilhuse på drejebænken ude i sit værksted. Vi valgte at bruge en 5/16" kugle, som er den samme, der sidder i overtryksventilen i 1935 oliepumpen. Vi regnede os frem til hvor stærk en fjeder der skulle bruges, og indkøbte et antal fjedre med styrker på hver side af det teoretiske.



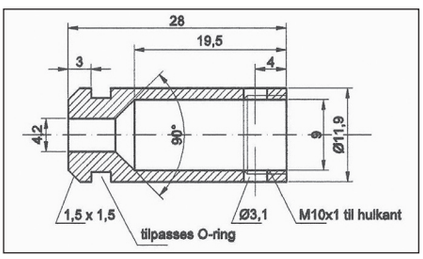
V-2010-6.indd 12 30-11-2010 22:03:18



Skitsetegning af 34'er oliepumpen.



Skitsetegning af 34'er oliepumpen med indbygget ventil..



Test af nye fjeder

Så blev der kørt tests igen, det viste sig, at den fjeder, som vi havde beregnet os frem til (D = 7,62 mm, L = 15,75 mm og fjerdekonstant R = 1,56 N/mm), faktisk var den rigtige. Vi havde nu opnået, at der altid var olietryk på gearkassen, og at olietrykket så ud til at ligge på et passende niveau. Den grønne linje i trykdiagrammet viser trykket ved oliepumpen (olierøret til kamakselhuset), den lilla linje viser olietrykket ved gearkassen.

Der var bare lige det, at olietrykket så ud til at falde lidt rigeligt ved stigende temperatur. Det er der nu egentlig ikke noget mærkeligt i, for når temperaturen stiger, bliver olien jo som bekendt tyndere. Men hvor meget ville det falde? Vi turde ikke køre tests længere end af 1-2 minutters varighed, da Nimbussen jo stod på liften og ikke blev kølet.

Der var ikke andet at gøre, end at måle olietrykket under kørsel. Både Hans og jeg riggede oliemanometre til på olierøret til knastakselhuset, og gik i gang med testkørsler. Det viste sig, at olietrykket faldt langt mere, end vi havde forventet, når olien kom op på driftstemperatur. Mit olietryk faldt helt ned til 0,5 atm. Hans' lå pænere, nemlig omkring 1 atm.

Vi kan ikke se anden årsag til det meget lave olietryk, end at når olien bliver varm og dermed tynd, kan 1934 Nimbussens primitive tryksmøresystem, der jo ikke har tætninger af nogen art, ikke holde på trykket. Olien må stå ud i stråler ved overgangen fra oliepumpen til krumtappen og omkring plejlstangslejerne.

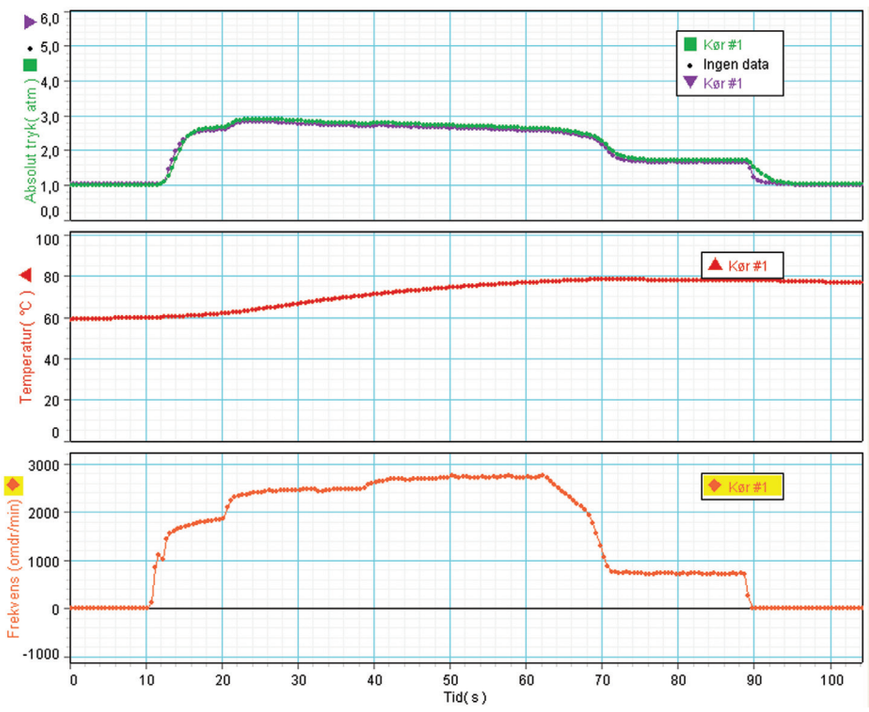
Systemet kunne let forbedres ved isætning af O-ringe og pakdåser, men vi vil ikke lave konstruktive ændringer på det sjældne originale 1934 smøresystem. 0.5 atm. olietryk er ikke meget, men det er tilstrækkeligt, og ved indlægning af den nye overtryksventil, har vi opnået at gearkassen nu bliver smurt. For en sikkerhedsskyld har Hans drejet nye lejebøsninger af blybronze til vore 1. gearstandhjul. Blybronze er meget mere tolerante over for dårlig smøring end almindelige lejebronze.

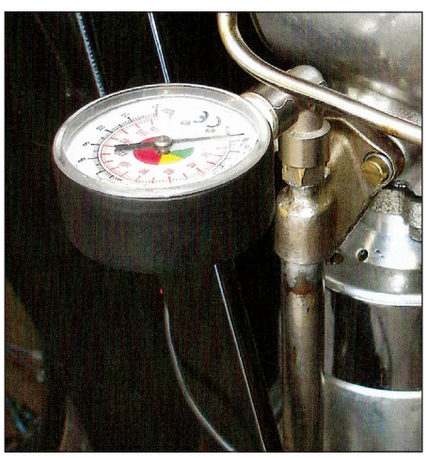
Testene blev udført med flere forskellige olieviskositeter, bl.a. SAE 30, 15W/40, 40 og 20W/50. Vi fik de bedste resultater med SAE 40, hvilket jo også er den olie som Fisker & Nielsen i sin tid anbefalede til sommerkørsel med 1934'eren. Måske skulle vi også have prøvet med en SAE 50.

Med mine ture til Nimbustræf og Egeskovløb samt lidt småture i omegnen, har jeg vel kørt omkring 1500 km med den nye overtryksventil monteret. Hans har kørt omkring 1000 km. Vi har ikke haft smøreproblemer af nogen art, så mon ikke blokerede gearkasser er en saga blot.

Jeg har optaget en lille primitiv video af 1934 olieeksperimentet.

Se den på: http://www.youtube.com/watch?v=jXqZtF5QCgw




Hans Peter Olsens 1934'er med påmonteret manometer. Er afmonteret igen.

V-2010-6.indd 13 30-11-2010 22:03:35

Fynsk sensommer

Karsten Berthelsen´s sensommertur søndag den 26. september

Af Leif Obbekær, tekst og foto

Årets sidste madpakketur på Fyn, var en tur rundt på Østfyn, med start i Ørbæk, pause i Nyborg og afslutning på Slipshavn. Vi mødtes hos Fyns Minitraktor kl. 10, hvor der var dækket op med kaffebord, med alt dertil hørende, selv en enkelt blev det også til. Mange tak til Alice og Jens Jørgen Viby for den meget flotte beværtning, ja de sørgede også for at vi fik eftermiddagskaffe og dejlig roulade til afslutning på Slipshavn.

På morgenbordet stod der også 50´ olie, og Karsten meddelte i sin briefing om turen, at der var en liter til hver deltager, og den var sponsoreret af Mekonomen. Mekonomens fynske sælger var med i løbet på en Nimbus. Han nåede det meste af turen, men kort før mål, i Bogense, mistede Nimbussen strømmen, så resten af turen blev på opsamler. Tak for olie.

Karsten havde lavet en meget smuk rute, hvor vi kom steder, som selv en fynbo ikke havde været. Hans lokalkendskab sendte os ud i det fjerneste afkroge af det østfynske landskab. Formiddagsruten var på 46 km. Vi havde fået udleveret kort, men alle valgte at køre i kortege efter Karstens Indian. Han holdt en pæn gennemsnitsfart, så undertegnede, der lå bagerst, fulgte pænt trop, med ca. 45 - 55 km/t.

Vi var 13 motorcykler på denne disede sensommerdag, men motorcyklerne nød det, og det gjorde de fremmødte veteraner også. Frokostpause blev holdt i Dyrehave Mølle. Det gamle kornlager i Dyrehave Mølle er i dag indrettet så det er muligt at spise frokost, kaffedrikning eller mindre foredrag. Vi nød vores medbragte klemmer inden vi skulle have en rundvisning af den gamle "Møller" Leo Jensen.

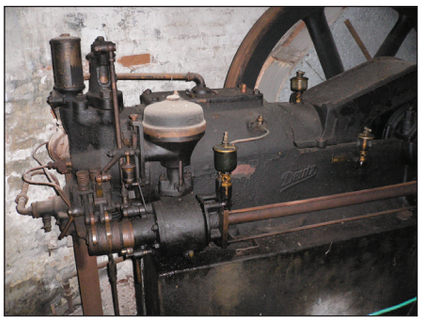
Møllens historie

Møllen er bygget i 1858. Den er bygget af sten, og kun hatten er træbeklædt med zinkplader. Den er 25 meter høj og har 7 etager. Flere af os var helt oppe i toppen under taget, der er blevet renoveret for nylig. Møllevingerne er 20 meter lange og forsynet med "sejl" af træ, der som en persienne kan drejes, og derved få vingerne til at dreje.

I 1923 blev der installeret en "Deutz" motor ved siden af portgennemgangen. Der var blevet et større behov for at der også kunne males korn skulle trækkes på når møllen skulle arbejde.

Det fjerde loft er kværnloftet, her er der i loftet det store stjernehjul, med en diameter på omkring 6 m. På dette kan de tre stenkværne og valsen kobles på, når det var vindstille. Der blev så sat en

V-2010-6.indd 14 30-11-2010 22:03:48



motorkværn og en valse op på første loft, og disse blev så trykket af Deutz motoren. Herover ses lidt af motoren og ved siden af kværnen og valsen. På fjerde loft lyttede vi til foredrag af Leo, der har overtaget møllen fra sin fader. Dyrehave Mølle har været i slægtens eje siden 1916 og den har været i drift som erhverv lige frem til 1976. Møllen står i dag, som da den arbejdede.

Slipshavn

Ruten til slipshavn gik fra møllen sydover til Sulkendrup mølle, op til Hindemae videre til Kissendrup og så ned langs kysten til vi var på Slipshavn, omkring 38 km. Vi ankom ved tretiden og fhv. flotillechef Ejvind Fredslund Kjeldsen stod klar til at modtage os. Efter velkomst gik vi ind og fik den medbragte kaffe/kage i kantinen. Da de sidste krummer var fortæret gik Ejvind i gang med en fortælling om Slipshavn, og dennes omtumlede tilværelse siden anlæggelsen i 1400 tallet. Da Eivind, bl.a., er historisk arkivar på Slipshavn, så fik vi et godt indblik i dansk søkrigshistorie, helt tilbage til Kong Hans og frem til anden verdenskrigs flagskyts, som tyskerne byggede på den yderste spids af Slipshavn.

Efter det meget spændende historiske foredrag, hvor kun en enkelt lige nikkede med hovedet, men vi havde jo også været ude i den friske luft, fortsatte vi med en historisk rundtur i området, hvor vi ved selvsyn kunne se de mange spor fra fortiden.

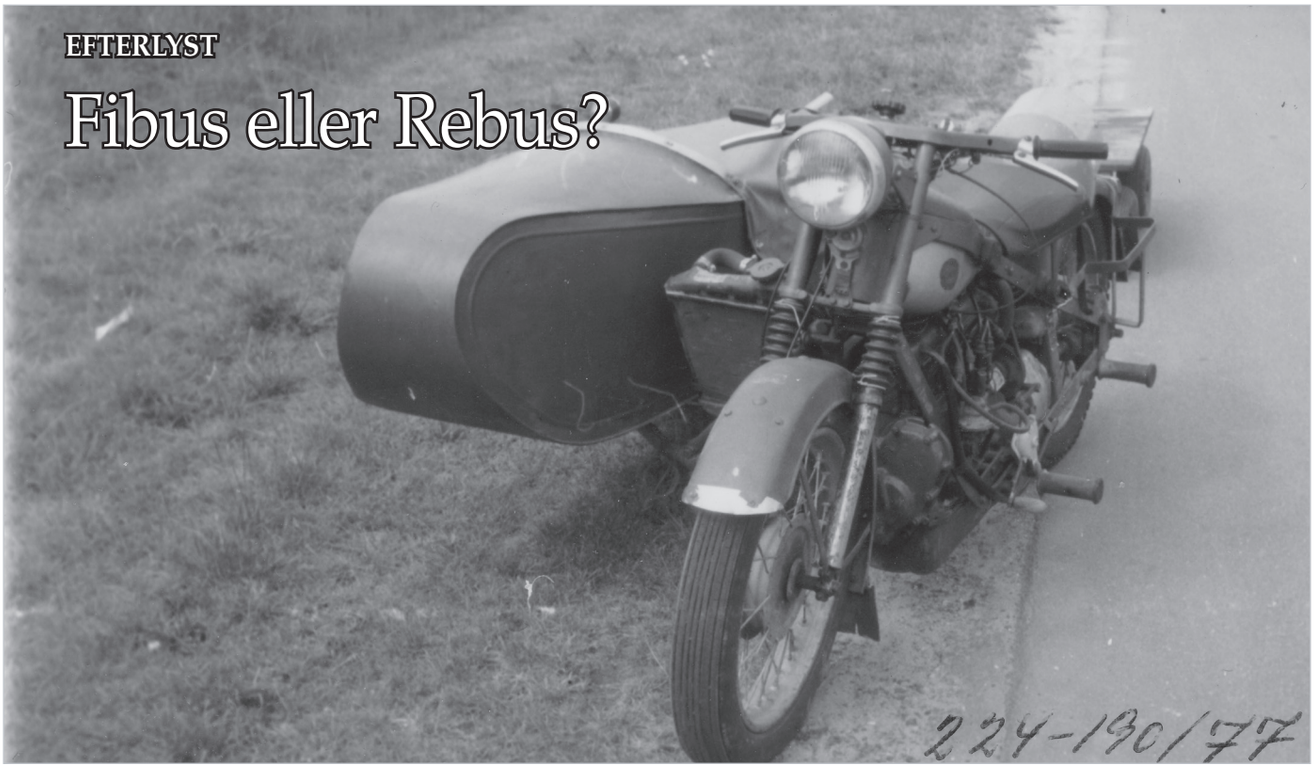
Noget meget spændende var den gamle hangar, der blev bygget i 1916, for at man kunne underbringe de to vandflyvere der blev udstationeret på Slipshavn. De blev placeret her under første verdenskrig. Hangaren har en meget speciel konstruktion, idet hele den ene side ikke har haft nogen understøtning, men to store skydeporte. I dag bliver den brugt til et par hurtiggående speedbåde, der bliver brugt i uddannelsen til skibsfører.

Tak til Ejvind for et fyldestgørende indblik i Slipshavns historie og tak til Karsten Berthelsen for at have sat denne søndagstur sammen til stor glæde for deltagerne.

V-2010-6.indd 15 30-11-2010 22:03:58

EFTERLYST

Fibus eller Rebus?



Det er kun konkurrencer der har givet større respons end denne efterlysning af Nimbus der fik journalnummeret 224-190/77. Dejligt at så mange vil hjælpe og deltage i detektivjagten. Som i andre krimier tager vi udgangspunktet i ordensmagtens møde med motorcyklisten.

John Adamsen Jensen (*2102*)

Den 22/7 1977 kørte denne ekvipage på Kastanievej i Silkeborg. På det tidspunkt var det endnu ikke lovligt at køre på motorcykel - solo eller med sidevogn - og have koblet en påhængsvogn bag efter, der var bundet..

Jeg husker ikke hvad det var, der var læsset på påhængsvognen, der var bundet fast til motorcyklen, skriver John Adamsen.

Der var muligvis tale om en ekspanderende vognmandsforretning! Nimbussen var årgang 1951, fortsætter han.

Ejeren kan måske delagtigøre DVM's medlemmer med, hvilken funktion og arbejdsprincip køleren havde, til andre, der har lyst til at gøre brug af systemet? Hvilken type væske var der i køleren?

Sådan slutter efterlysningen som John Adamsen Jensen, der har kørt færdselsbetjent, satte i gang i sidste nummer.

Da jeg stoppede Nimbussen tog jeg et billede, for jeg havde aldrig set sådan et køretøj før. Både fik han for koblingsanordningen - trækvognen var bundet fast til motorcyklen! supplerer John og fortsætter: *Billedet har ligget i skuffen i mange år og det var egentlig min plan at tage det med til Nimbus-træf, så jeg kunne få opklaret hvad det var for én.*

Nummeret på billedet er journalnummeret 224-190 og årstallet 77.

Poul Jørss, Hasle:

Nimbussen på side 24 (i VETERANEN 2010-5) er en "Rebus".

Første gang jeg hørte udtrykket "Rebus", gik jeg som givet ud fra, at det var det vi kalder en "papkassemodel", men det var det ikke.

I 70'erne var der nogen, jeg ved ikke hvor mange, der lagde en motor fra en Renault 4L, dem som postvæsenet brugte mange af, i deres Nimbusser.

Motoren kan gå direkte i stellet på en Nimbus, sådan set uden ændringer på Nimbussen.

Hvor mange der blev lavet ved jeg ikke, men kan ikke forestille mig, at der kærer nogen i dag, da en rimeligt original Nimbus jo er ret eftertragtet.

Carsten Nielsen, Aarhus Nimbus

Carsten er den første der gør mig opmærksom på, at der også findes en Fibus - altså en Nimbus med Fiat motor.

På Norring Mølle var der en maskinstation i 70'erne. Her skruede bl.a. Asger fra Franz Kroon og Ulrik Worm, der havde Nimbus, Harley-Davidson, Henderson og Vincent. Det var et godt skrueværksted, og en gang om ugen blev der skruet MC.

Carsten henviser i øvrigt til Århus Yamaha Club, der må vide meget mere.

Steen Jørgensen, Skagen:

Nimbussen er en af 3 der blev udstyret med en Renault 4 motor på 1100 ccm.

Projektet blev, som jeg husker det, udført af 2 medlemmmer af Århus Yamaha Club af Hans Jørgen og Esben Riis på hver deres Nimbusser.

Hans Jørgen deltog bl. a i det første Skagen Sne Rally i 1978. Cyklen er omtalt i februar nummeret 1978 af Nimbus Tidende.

Skagen Sne Rally har været afholdt uafbrudt siden 1978 og er et kanon vinterrally, som alle stadig kan deltage I.

Esben og Hans Jørgen fik udført 3 stk. special mellemstykker til brug mellem Renault kobling og Nimbus gearkasse.

V-2010-6.indd 16 30-11-2010 22:04:05

De 2 brugte de selv til deres sidevognsmaskiner, som de kaldte en Rebus.

Det sidste mellemstykke, tog smeden, kaldet store Steffen, vistnok med til Grønland og byggede deroppe den eneste solo Rebus,der findes og havde den med tilbage til Danmark. Steffen har deltaget i det årlige Nimbus træf i 1992, som blev afholdt i Skagen det år.

Summa summarum så er der 2 sidevogns Rebus og 1 solo Rebus. Så cyklen på billedet tror jeg er Hans Jørgens.

Hvor cyklerne er nu kan jeg ikke nu i aften fra min sofa, svare på, men hvis du mener at dette har DVM medlemmernes interesse så kan jeg forsøge at finde ud af dette.

Ove Knudsen, Sandet

På Herning Stumpemarked fortæller Ove, at han godt kender til de her Nimbus'er med bilmotor. Han mener det er en Fiat 850 der er lagt i. Esben Riis kørte meget på den, bl.a. til Primustræf i Norge. Touring klubben i Århus ved mere. Esben bor ved Løvskal slutter Ove.

Sporene fortsætter

Et udemærket spor, men Esben bor ikke der omkring. Elo Sehested, Frausing ved Ans, henviser til Hans Skøt i Ålum, der kender mange - rigtig mange. Hans har en lang række navne, hvoraf nogen tidligere er nævnt men også Christian Juhl, formand for 3F i Silkeborg nævnes. Esben ringes op.

Esben Riis, Horsens

Esben fortæller at de var en stor gruppe motorcykelfolk, der havde skrueaftener og i det hele taget sås meget.

Der er lavet en Fibus og en Rebus. Esbens var med en Fiat 850 motor, der går den rigtige vej mht. Nimbus gearkassen.

Det var sjovt at lave noget der var up-to-date, noget med større ydelsesmoment, der kunne holde til noget. Sologearing svarede til motorkadancen på Fiat'en.

Der blev lavet et specielt bundkar, der passede til montering i Nimbus-stellet. Det var et eksperiment der virkede godt.

Jeg udvekslede erfaringer med Frank Madsen, der byggede en Rebus, dvs. en Nimbus med Renault motor.

Kendetegnet for både Fibus og Rebus var, at køleren var monteret overmod sidevognen.

Et af problemerne med Fibus'en var, at den jo ikke rigtig kunne bremse i forhold til den ydelse motoren leverede. Det var godt, at der også var bremse på sidevognen, fortæller Esben.

Vi vidste godt, at det var "på lånt tid", slutter Esben Riis. Vurderingsmanden og betjentene så ikke den slags. Ombygningerne må have været enhver betjents fornøjelse at finde. *Da jeg havde kørt på den i mange år, så skrottede jeg den,* slutter Esben

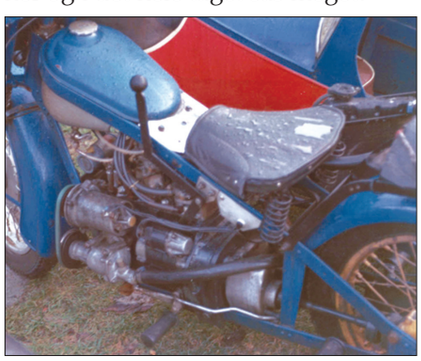
Frits Pedersen, Skagen

Frits B. Pedersen i Skagen fortæller, at han har haft et mellemstykke til en Nimbus gearkasse, og at Per Schøn Nielsen i Struer har et stel og noget mere til sådan en Rebus.

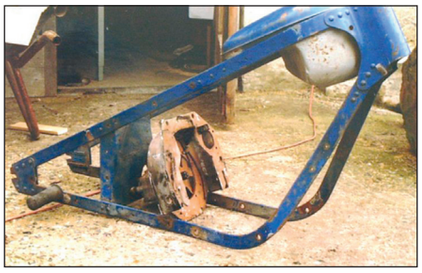
Per Schøn Nielsen, Struer

Det er ganske rigtigt, at jeg har nogle stumper til en Fiatbus, for det er det den hedder.

Det er Esben Riis' jeg har. Den er købt af en kammerat fra Bjerringbro, der havde



Sten Weidinger har venligst sendt billeder af Fibus.



Per Schøn Nielsens stel og overgangsstykke til Fiat motor.

købt en dynge. Meningen var at han ville lave en Nimbus, men han fandt ud af at der var meget arbejde i det han havde købt, fortæller Per.

Overgangsstykket er lavet i aluminium, så selv om det ser stort og skrumlet ud vejer det ikke så meget.

Stellet er bukket lidt skarpt for at give plads. Tanken er gjort mindre, da Fiat motoren er højere, forklarer Per.

Se øverst på siden det billede, som Per sendte ind til Nimbus Tidende juni 2006. Der har du stel og overgangsstykke fra Fiat motoren til Nimbus gearkassen.

Per fortæller, *at der er mindst 1 Fibus og 3 Rebus, og at Hans Jørgen Jensen i Åbyhøj ved meget mere om det.*

Det var sådan, at når de var to af sted på Fiatbussen, så skulle ham i sidevognen holde øje med vandpumpen. Remmen var nemlig samlet, fordi den skulle gå uden om stellet! Ja sådan var der mange historier når vi var sammen med dem fra Århus.

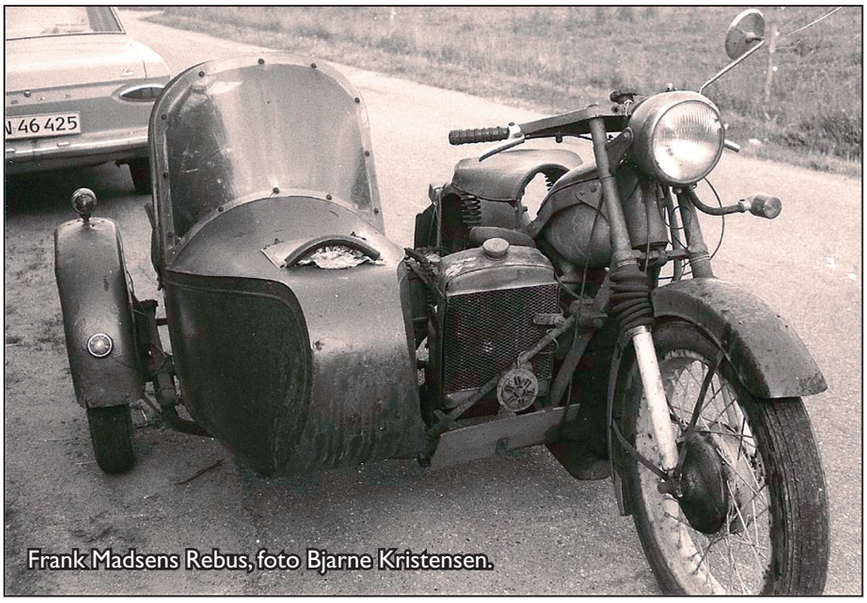
Hans Jørgen Jensen, Åbyhøj

Jeg har kun kørt på Renaulten. Jeg har kendt alle dem der har lavet dem, de er lidt ældre end jeg, fortæller Hans Jørgen.

Der er lavet 1 Fiat og 2 Renaulter. Esben lavede Fibus og Bjarne lavede en Rebus og så Ole Kirk og Frank Madsen, der senere byggede sin om til en Horebus (Honda forgaffel + Rebus (red.)), der brændte. Alle er lavet i Østjylland. Der er ikke lavet solo, da alle her kører om vinteren. Nimbus har ikke rigtig trækkraft til vinterkørsel, så derfor ny motor, fortæller Hans Jørgen, der selv har et par vintercykler, en japaner og en BMW.

Nimbus begynder at sætte ud når det er koldt, og Renault var meget billig. Folk her kunne lave tingene selv: mekaniker - finmekaniker - ½-ingeniør.

V-2010-6.indd 17 30-11-2010 22:04:08


Frank Madsens Rebus, foto Bjarne Kristensen.

Det der betød noget er at komme ud at køre., slutter Hans Jørgen.

Bjarne Kristensen, Hadsten

Århus Yamaha Club holdt til i Norring, og her blev de lavet. Frank Madsen lavede 2 og jeg 1, fortæller Bjarne.

Det var i 1975-76-77 husker det ikke helt. Vi fik drejet og lavet 3 mellemstykker mellem motor og gearkasse - alle til Renault motor.

Den første Frank lavede var med Renault 4 motor. Han svejsede mellemakslen mellem motor og gearkasse, hvor der er forskellige stråler til Nimbus gearkassen og Renault motoren. Den holdt ikke. Han fik desuden 3 bakgear! Renault 4L motor var løsningen, for den løber den anden vej, beretter Bjarne.

Frank Madsens udhus brændte og hans HOREBUS ligeså. Han købte Ole Kirk Meyers Rebus, Ole der er Bjarnes onkel. Bjarne fortsætter:

Det var den pæneste med tryksmøring til gearkassen. De andre havde fast smørring i gearkassen. Senere blev den solgt til smedens drenge i Vellev.

Min egen kørte jeg en del Skagen-Sne-Rally på og på et tidspunkt stod den derhjemme. Far ville ikke have den stående med den motor, så den blev taget ud og resten røg på loftet. Kim Scholer overtog motor og den gik videre til Steffen Pedersen, Lynge, slutter Bjarne

Smeden i Vellev

Poul Hansen fortæller, at de købte deres af Jørgen Kjær i Hadsten. Den var med Renault motor og kørte rigtig godt. Laskerne til støtteben var vendt om og så var motoren boltet heri. Olierør gik på siden af motoren og så til gearkassen. Den gik 90 km/t med sologear og sidevogn uden problemer, havde bedre drejningsmoment end Nimbus. Den blev solgt til Søren i Vandborg, der har haft dele af den med på stumpemarked. Poul mener der er lavet 10-12 med Renault motor. *Enkelte har også indbygge varmeapparat i sidevognen.*

Poul fortæller til slut, at han hos Sand Jensen i Silkeborg har set en Nimbus med 13" baghjul samt Renault 5 Turbo motor ilagt.

Der står stadig en Fiatbus med 600cc motor et sted i det østjyske, slutter Poul.

Kim Scholer, København

Om nogen har Kim jo præsteret at lave en nutidig Nimbus, som han bl.a. har kørt rundt på i Japan. Men vigtigst er, at Kim Scholer også anfører Christian Juhl i Silkeborg som en interessant person i denne sammenhæng.

Christian Juhl, Silkeborg

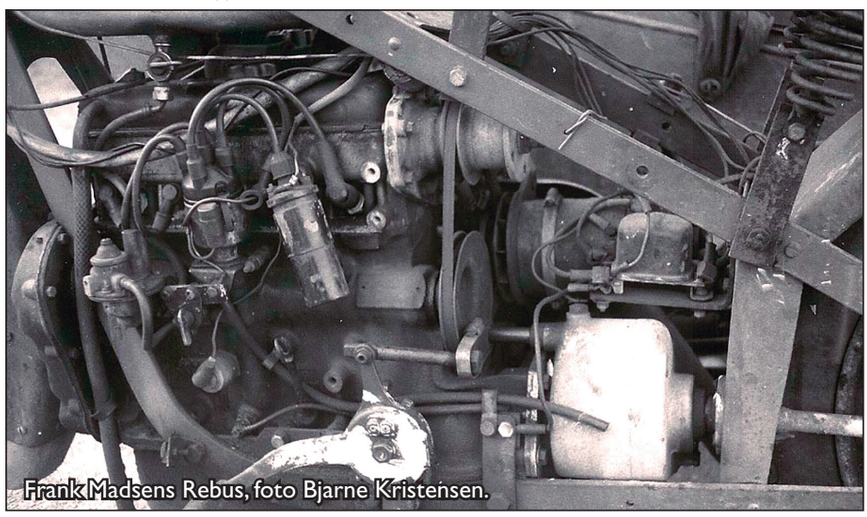
Christian får billedet af efterlyste Nimbus tilsendt mens vi snakker.

I samtalen fortæller Christian, at han kom meget i Yamaha-klubben i grusgraven, hvor også Ulrik jævnligt kiggede forbi. *Ulrik var lidt af en tusindkunstner og havde været med til at bygge en Re-bus – jeg husker ikke om det var hans Nimbus – eller om han blot hjalp. Han havde bl.a. mange andre motorcykler og køretøjer også en flot Vincent med V-motor. Jeg tog nogle billeder i 1975 eller 1976, som jeg brugte ved opbygningen,* fortsætter Christian.

Han havde gode billeder af sin Rebus, og *på et tidspunkt bliver jeg tilbudt en Renault 4L motor for 500,* fortæller Christian og fortsætter: *Da jeg byggede om, købte jeg overgangsstykket, der var lavet i 4-5 eksemplarer af en af Ulriks venner. Flangen mellem gearkasse og Renault-motor fik jeg et maskinværksted i Silkeborg til at lave.*

Det var desuden nødvendigt at lave et beslag til gearskifteren, idet Renaultmotoren var bredere end stellet.

Det var desuden nødvendigt at lave et særligt beslag mellem gearskifter og gearkasse pga. remskiven – af et stykke bøjet rundjern.


Frank Madsens Rebus, foto Bjarne Kristensen.

V-2010-6.indd 18 30-11-2010 22:04:11

Der var elstart på motoren, der sad oppe under sædet (den ses tydeligt på billedet) – og jeg havde bygget et 6 V bil-batteri bag i sidevognen.

Ombygningen gik forholdsvis let, motoren hviler i stellet på samlingen ved bundkar og smeden lavede beslag så motoren kan boltes fast. Gashåndtag skal tilpasse karburator, selvstarter virker fint.

Christian fortsætter: *Jeg havde senere et færdselsuheld nær Holstebro. Ved en opbremsning låste forskærm og motor for styretøjet, idet Renault-motoren rager 3-5 cm længere frem end Nimbus-motoren. Jeg havde ikke – som andre – forstærket affjedringen i forgaflen.*

Der kan ikke drejes, baghjulet kommer og vi slår en koldbøtte. Der var sikkerhedssele monteret i sidevognen. Ingen kommer noget til, men det er Falck der sørger for transporten hjem fra familiefesten, fortæller Christian og fortsætter:

Uheldet medførte at jeg blev kaldt til syn – derfor skiftede jeg tilbage til Nimbus-motoren – og forsøgte mig ikke senere med Renault-motoren.

Jeg har vel kørt omkring 100 km på den og beslutningen om tilbagebygningen til normal Nimbus var let at gøre. Det var uforsvarligt andet efter ulykken.

Ringen sluttes

Christian Juhl fik sig et godt grin over at 22/7 1977 for et kort øjeblik blev til nutid. Episoden for 33 år huskede han meget tydeligt og sagde om billedet med journalnummeret 224-190/77:

Ja – det er min Nimbus med en Renault 4L motor fra en af de gamle postbiler. – og jeg husker, betjenten der stoppede mig! Men jeg husker ikke, om jeg fik en bøde.

Han kommenterer: *Der er ikke et twinsæde på motorcyklen – det er hjelmen, der ligger på bagskærmen. Beslagene er ikke til benzindunk – men til sidetasker. Grunden til at jeg har lavet bøjningerne er at taskerne skulle kunne åbnes i toppen, også når der var monteret bagsæde – det er som bekendt temmelig bredt.*

Det blanke på forskærmen er et stykke rustfrit stål, som en slags forstærkning.

Den lille trækvogn var en vogn, som jeg havde lånt hos min arbejdsgiver, stenhuggeren i Silkeborg. I hans værksted lavede jeg opbygningen efter arbejdstid. Tilkoblingen bestod i et stykke tov – så den var ikke helt efter reglerne, hvilket betjenten bemærkede.

Jeg skulle nu hente min Nimbus motor til stenhuggerens værksted, hvor ombygningen skulle ske.

Her blev Christian Juhl jo så stoppet af en betjent. *"Jeg har aldrig set en Nimbus med vandkølet motor"*, sagde betjenten.

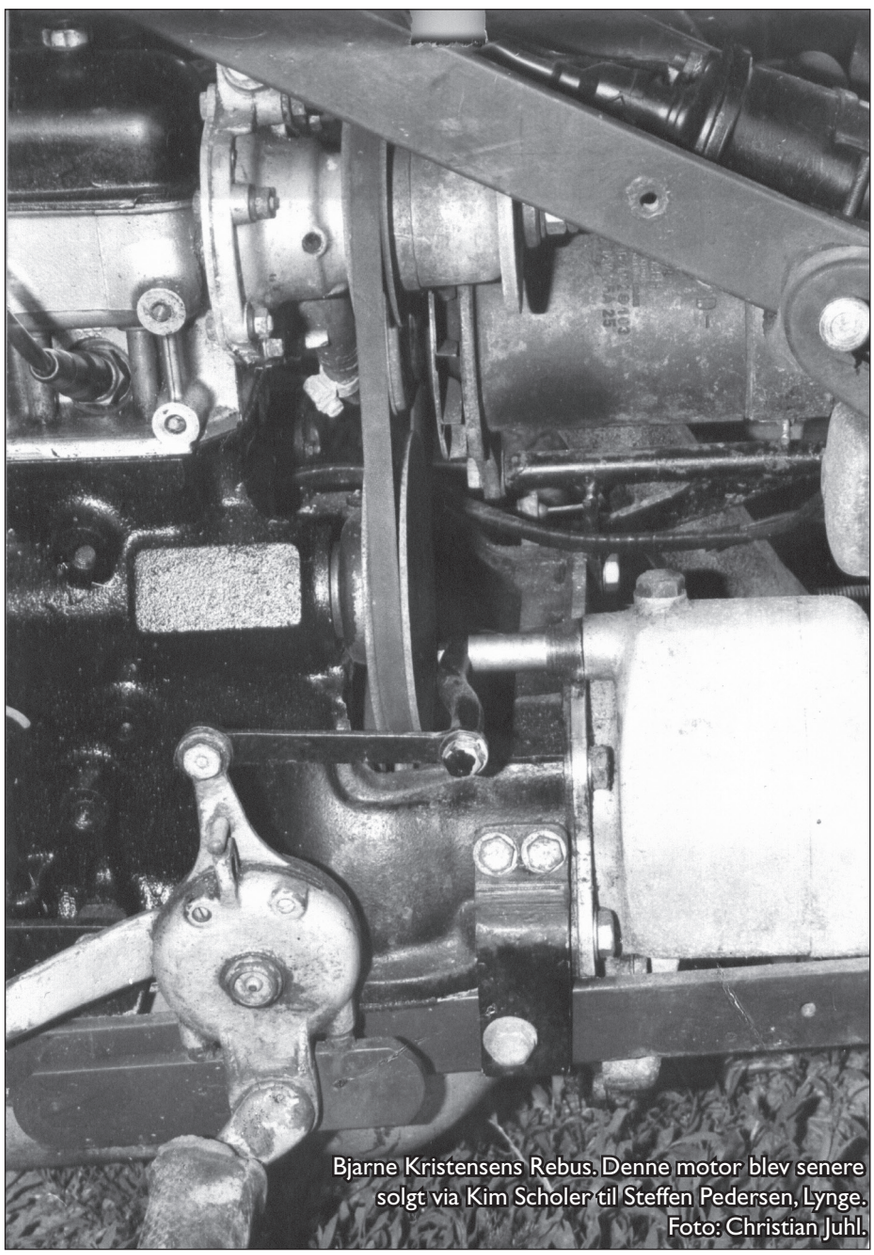
"Det er ikke noget problem, det er nogen af de sidste Fisker & Nielsen fik lavet", sludrede jeg.

Vi fik en lang god snak, betjenten og jeg. Så var der slet ingen vej uden om, Rebus blev til Nimbus, igen.

Jeg solgte senere Renault-motoren med flange, overgangsstykke og beslag – men husker ikke til hvem – og jeg ved ikke om den nogensinde kom ud at køre igen.

Vedrørende motoren, som betjenten spurgte til i efterlysningen, så er køleren til den vandkølede bilmotor. Betjenten havde tænkt på, om det var til oliekøling, og hvordan det så var lavet.

Jeg kører stadig Nimbus – men med original motor, slutter Christian Juhl.



Bjarne Kristensens Rebus. Denne motor blev senere solgt via Kim Scholer til Steffen Pedersen, Lynge. Foto: Christian Juhl.

Christian Juhl.

V-2010-6.indd 19 30-11-2010 22:04:14

Fantastisk Harleybog

Her er en bog, som følger Harley-Davidson fabrikkens udvikling, set med billeder af cyklerne op gennem årene, fra starten i 1903 og til 2008.

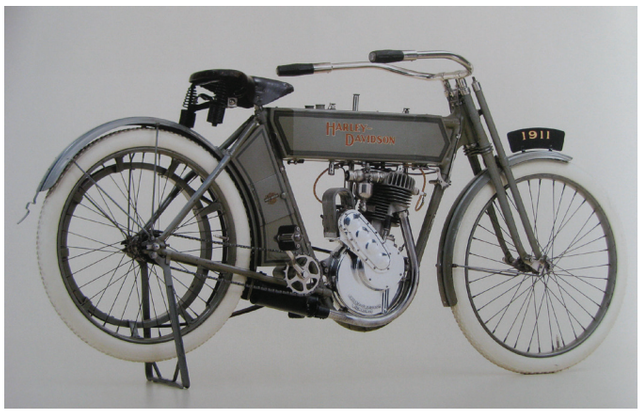
De overdådige flotte billeder, at taget af modeller fra fabrikkens eget museum, som rummer næsten alle modeller og årgange, gennem hele perioden.

Billederne er altså taget i stort samarbejde med medarbejdere fra museet, og er krydret med små forklaringer om den enkelte model, og de nye tiltag mht. teknik, farve, pris, m.m., og der er hele tiden input fra racerbanerne. Alt dette guider læseren igennem fabrikkens spændende historie, på en meget oplysende måde. Og flotte billeder er altid dejlige at kigge på.

Bogen skal dog ikke erhverves med det formål, at få dybdegående forklaringer på små tekniske finurligheder, små detalje forskelle fra årgang til årgang, m.m., da bogen slet ikke er lavet til dette formål. Men for den store Harley-nørd, er der formentlig mange ting at opdage på billederne, da mange af de afbillede cykler er helt originale, taget direkte fra samlebåndet og sat til side.

Bogen sælges fra forlaget Globe og koster kr. 349,-

Kurt H. Jensen



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

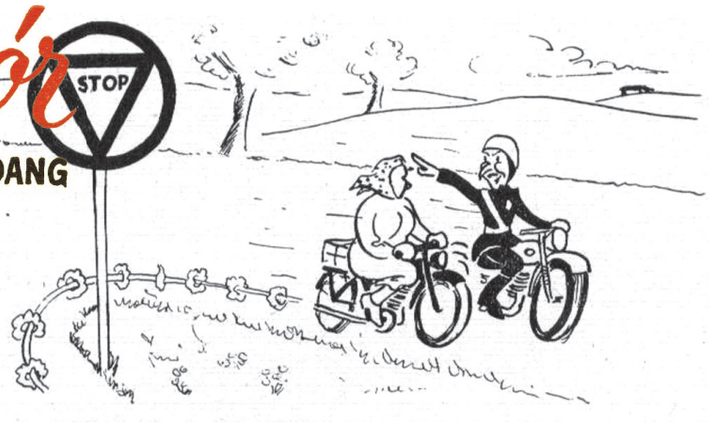
www.runa.dk

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

V-2010-6.indd 20 30-11-2010 22:04:23

Motor-Humor

med AKSEL KARDANG



Af Søren Højmark Jensen og Jan Engelbrecthsen

Trods det, at der jo er flere veteraner, som har baggrund inden for færdselspolitiet, har medlemmerne ikke just stået i kø for at komme med en historie til tegningen i sidste nummer med motorcykelbetjenten og teksten:" Ved De ikke, hvad det skilt betyder, lille frue? Nej, men det kan De få at vide henne hos købmand Jensen!".

Jeg troede ellers, at det ville være en let sag at brygge en historie på, men der var måske alligevel for lidt kød på tegningen. En historie eller anekdote behøver jo ikke læne sig et hundrede procent op ad tegningen - og måske heller ikke et hundrede procent op ad virkeligheden. Vittighedstegningerne er tænkt som inspiration, der kan få en historie frem med lidt humor, som på denne måde kan blive til fornøjelse for en større kreds, som Veteranens læsere jo er.

Det er også tilladt at komme med en historie til en tegning, der er bragt i et tidligere nummer.

Vi har vredet en lille god historie ud af Jan Engelbrecthsen (1924). Jan har været i Rigspolitichefens færdselspoliti i ca. 30 år, både i civil og i civile biler, og ca. 17 af årene har været på motorcykel i det nordjyske.

Med sin baggrund i det jyske foreslår Jan, at teksten i stedet kunne være, at københavnerbetjenten siger: *" Hvad fa'en er det for en vej, I har her i Jylland?"* hvortil bonden svarer: *"Jow jow det er da æ wej te æ mødding, do ska' båre lidt længere frem!"*

Jan fortsætter med en anden god historie, som til gengæld er helt autentisk: *Jeg var for mange år siden kørt hjemmefra på min politimotorcykel, en BMW R100.*

Efter 2 km kiksede jeg et gearskifte og smadrede gearkassen. Jeg var måske lidt slem til at glemme at bruge koblingen på de gamle R100'ere.

Dengang virkede politiradioen ikke lige godt alle steder, og jeg kunne ikke få forbindelse med politistationen i Aalborg.

Der var ikke andre muligheder end at begynde at trække den tilbage. Det var en varm sommerdag, og det gik lidt op ad bakke, og påklædningen var jo lædertøj dengang.

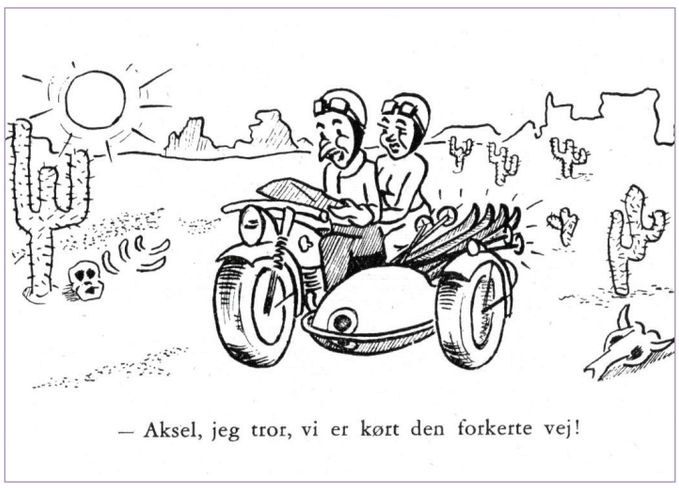
Godt svedig, rød i hovedet og småsur efter at have trukket et par kilometer, kom der en Toyota kassevogn og kørte over i min side af vejen med en storsmilende håndværker ved rattet.

Jeg tænkte straks, at nu var der hjælp at hente, m e n m e n ak nej, han grinede og sagde:

" Daw betjent, har du altid din motorcykel med, når du går tur?", hvorpå han gassede op og fortsatte kørslen.

Så kunne jeg selvfølgelig heller ikke lade være med at grine af det. Den var jo meget god - skriver Jan, og vedhæfter et fotografi fra dengang, der var rigtige betjente til. Det er på vej fra Blokhus til København.

Jan Engelbrecthsen på vej hjem fra København til Blokhus, februar 1984.



— Aksel, jeg tror, vi er kørt den forkerte vej!

Billedet må være noget, som rigtig mange kender til, at man er kørt den forkerte vej - og måske ikke engang aner, hvor man nu befinder sig. Vi ser frem til at få nogle gode bud på den historie.
så send den venligst til Søren Højmark Jensen.

V-2010-6.indd 21 30-11-2010 22:04:26

Løbs - og Aktivetskalender

4/2 Bremen Motorshow, Bremen, Tyskland
Kontakt 0049 18 05 55 83 742
www.classicmotorshow.de

12/3 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia
Kontakt 40276464, www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked

26/3 Herning Stumpemarked
Svend Aage Mortensen ✆ 97 15 16 03.
www.stumpemarked-herning.dk

16/4 Veterama MC, Ludwigshafen, Tyskland
Kontakt www.veterama.de

17/4 Horsepowerrun, Holland
Kontakt Stephanie van Kessel, secr@horsepowerrun.nl, www.horsepowerrun.nl

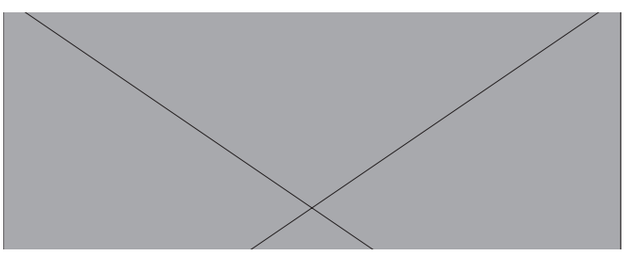
24/4 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk,
Kontakt www.damptromleklubben.dk

7/5 Åbningsløb Sydjylland
Kontakt Kristian Møbjerg og Carsten Gade, Vejle, ✆ 75 85 10 93 / 22 56 56 34

14/5 DVM JYLLANDSLØB, Djursland
Kontakt Jens Hald/Kaj Pedersen 86494733/86433630, www.dvm.dk

14/5 Skovboløbet
Tilmelding til Ole Jensen Tlf.56879420 eller goerslev-auto@mail.tele.dk

15/5 Korsørløbet, Korsør
Kontakt 61787152, kasserer@vmvmc.dk
www.vmvmc.dk



Nyt medlem

DVM ønsker det nye medlem hjerteligt velkommen og håber du får rigtig mange gode stunder med din interesse og i klubben.

Anders Buchhave *(Medl. nr. 2172)*
Eskær 6
Tråsbøl
6200 Aabenraa
Triumph WO 250 ccm. 1931

V-2010-6.indd 22 30-11-2010 22:04:30

Mindeord

Ove Christensen, medlem nr. 277

Lørdag den 16/10 2010 var vi mange som tog afsked med Ove i Fåborg Kirke. Et langt liv på 2 og 4 hjul var slut.

Ove stammede fra Lakkendrup, hvor han voksede op hos kærlige plejeforældre. Han blev udlært smed på Svendborg Skibsværft og fik senere ansættelse hos Domi forhandler Kjær i Svendborg, hvor han var meget værdsat. Efter en afstikker til Opel blev han hentet tilbage til Kjær.

I fritiden opkøbte Ove sammen med hustruen Elly brugt udstyr til baby, kørte i Fiat 600 med tagbagagebærer, hvor han kunne transportere op til 5 brugte barnevogne. De blev istandsat om aftenen og solgt pr. annonce. 2 børn kom til og familien flyttede til Fåborg, hvor der i den gamle købmandsgård ved Vesterport blev åbnet butik Versterport Legetøj og Symaskiner. Så var der også beskæftigelse til Elly.

Jeg mødte Ove på en madpakketur og vi blev alle inviteret med hjem til et utroligt gæstfrit hjem. Det blev til et langt, godt venskab og megen god humor.

Ove kørte BSA, op til flere, interesserede sig meget for Indian og det blev til flere køb. Vi er mange der husker Ove på den fine Indian 1923, som havde kørt ved Langelands Korn og Foderstof.

Foto Gorm Wæhrens

Tre generationer ved pausen hos GF forsikring i Odense, klar til nye eventyr på Skagenløbet 2008. Elly, Maria og Hanne med Ove Christensen i sidevognen.

Ove var meget vild med Harley-Davidson 1200 cc, og jeg var inde og hente Røver Axels dejlige 1200 som Ove købte. Det blev hans favorit cykel. Hvem husker ikke for få år siden at tre generationer kørte på den: barnebarn Maria, Hanne ved roret og Ove i sidevogn.

Der var en fin samling MC i stalden og også en ydmyg Victoria Bi-Fix 125 cc. Det var sådan en Ove havde først.

Legetøjsbutikken overtog Hanne og sønnen Flemming tog til Australien og bosatte sig. Det blev til mange rejser derned med Elly, og golfbanen blev også plejet.

Svær sygdom ramte Ove, men han troede på livet, og at det ville blive bedre og bevarede til det sidste optimismen. Mange så Ove en sidste gang ved Skagenløbets natpause i Middelfart 2010, hvor Hanne havde ham med i kørestol. Vi 2 nåede meget Ove - og det ville jeg ej være foruden, jeg havde hos dig og Elly i en periode mit andet hjem.

Æret være Ove Christensens minde

Niels Palle, 351

Mindeord

Poul Bertelsen, medlem nr. 76

Den 22. september 2010 døde Poul Bertelsen, medlem nr. 76 og Nimbusmedlem nr. 592. Poul blev 71 år og døde efter kort tids sygdom.

Poul var brandchef for de frivillige brandmænd i Bækmarksbro og han var våbenmester i hjemmeværnet. Han gik meget op i lokalhitorie.

Poul Bertelsen blev begravet ved Flynder Kirke, som var pænt pyntet med mange blomster og kranse. Der var mange til begravelsen og mindehøjtideligheden i Lemvig.

Æret være Pouls minde

Frilev Sieg

Hjertelig tak

for venlig deltagelse
og blomster ved

Ove Christensens

begravelse

Venlig hilsen

Elly, Flemming og Hanne

V-2010-6.indd 23 30-11-2010 22:04:38

Nordjylland

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

Søndag den 26/9 Rold Skov turen

Rold Skov turen kørte vi fra Tveden Rasteplads ved Rold Stor Kro.

Der mødte ikke så mange op som sidste år. Vejrudsigten var heller ikke med os, men det kan man så godt sige at vejret var på dagen. Jan Engelbrechtsen og jeg havde aftalt en dag vi skulle gennemkøre ruterne , som vi hver især havde udset os på kortet. Jan den lange tur for nyere cykler og jeg den korte tur for veteraner. Vi fik ruterne på plads og håbede så bare på godt vejr som sagt..

Jeg skulle som sædvanlig stå for morgenkaffen og i ugen op til, står den på indkøb og planlægning af morgenbordet. Og hvor mange skal vi så tro der kommer og deltager. Så vejrudsigten ser vi på både tidlig og sent.

Sidste år var vi omkring 70 personer, så det skal vi måske også regne med i år – og købe ind derefter. Og vi skal have styr på rundstykker, smør, et par skiver rugbrød, forskellige oste (vi skærer dem selv i skiver) spegepølse og rullepølse skærer vi også selv ud, marmelade , krus og små glas, kaffekander, husk også te-vand, en lille en til halsen og nordsøolie til mcén.

På dagen er hele familien tidlig oppe for at starte kaffemaskine, lune, skære og smøre rundstykker, pakke det hele for Thorvald Øbro kommer klokken lidt i 8 og så skal vi pakke bord i hans kassevogn med reservebenzindunke øl og vand samt alle madvarerne incl. dug til bordet.

Vejret ser ud til at holde tæt, og det gjorde det faktisk. Der kom så godt nok knap så mange som sidste år, men der blev spist mindst lige så meget, og vi havde et par fine ture.

Jan kørte ud til Helberskov over Øster Hurup og vi vendte ved Solbjerg og tilbage mod Rold Skov og vi mødtes til frokost ved Store Øksø. Mogens Rasmussen kørte opsamling på den lange tur og Thorvald var opsamler på veteranturen.

Tak til deltagerne der trodsede vejret og ikke mindst Ove Rasmussen fra Udby, der gjorde turen på Indianen med sidevogn belæsset med to børnebørn og én på bagsædet.

Der er jo tradition for turen fra Tveden rasteplads. Den blev startet af Poul Asmussen og Leif fra Arden, som ikke er blandt os mere. Det kan være vanskelig at finde på nye ture , men det kan vi jo tage en drøftelse af på et klubmøde.

Kurt og Thorvald har dækket op, Ove er ankommet på Indian PowerPlus, og så alle de andre.

Det er vanskelig at skrive referat af noget, man selv har være involveret i, så derfor denne lidt anderledes beskrivelse.

For referat *Kurt Solskov*

Nordjylland den 6/10 2010

Der var mødt ca 45 medlemmer , først blev vort afdøde medlem nr. 209 Per V Pedersen, Haslund mindet og herefter orienteredes om de næste møder.

Herefter gav formanden ordet til Paul Asmussen, der ville fortælle om, hvordan han kom i gang med sit første Skagenløb i 1984. Som indledning fortalte Paul lidt om sin fars første motorcykel, en Wanderer model 1928. Paul selv fik sin første motorcykel i 1958, en 250 cc Jawa, som senere blev udskiftet med en 350 cc.

I 1983 skete der så noget, efter et stumpemarked kom Paul med Viggo Thomadsen hjem til Randers og så en 500 cc FN, som han kunne tænke sig at købe med henblik på Skagenløb. Den kunne han imidlertid ikke købe, men Thomadsen havde en 350 cc FN med adskilt motor, som Paul kunne købe, og Thomadsen mente, at den var stor nok, selv om Paul hellere ville have en 500 cc. Thomadsen ville kun sælge den, hvis han selv samlede motoren, da det ikke var helt ukendt at en FN kunne tabe svinghjulet, og når Thomadsen havde samlet en FN, ja så "smed den ikke svinghjulet". Det blev så aftalt, at maskinen skulle være klar til Skagenløbet 1984, og det blev den.

Thomadsen sagde senere, at sådan en aftale, hvor maskinen skulle være klar til næste Skagenløb, ville han nu ikke indgå igen

I 1984 gik Skagenløbet fra København til Skagen, Paul, med start nr. 14, havde aftalt at køre sammen med Johannes Madsen, Bengt Olsen og Stenbakken. Turen til Sjælland gik via Sjællands Odde. Turen gik fint, selv om de andre sommetider syntes, at det gik lidt for langsomt, men de kørte også 500 cc maskiner.

Vel ankommet til København, med en enkelt Gl. Dansk eller 2 og overstået maskinkontrol, var der klar til

V-2010-6.indd 24 30-11-2010 22:04:43

det første Skagenløb.

Dag 1 gik turen mod Storebælt, hvor man skulle sørge for at komme over med en af 3 færger. Dengang blev der ikke sørget for frokost, det kunne man købe på færgen. Dagen sluttede i Kolding på Motel 3 Roser, hvor der var overnatning og hygge.

Dag 2 gik turen gennem det midtjyske, hvor der var frokost, og dagen sluttede i Aalborg, hvor der var overnatning på Aalborg Vandrerhjem.

Dag 3 sluttede i Skagen, hvor der var fest om aftenen. Paul kunne huske, at formanden Arne Graversen og frue var festklædte, ja han kunne endog huske, at fruen var i lang nederdel, der var slidset op i siden!! Jow Jow Paul husker skam rigtigt godt. (Han kunne dog ikke huske hvilket nummer, han blev i løbet)

FN.en havde kørt turen uden særlige problemer, og det er blevet til mange løb siden. Skagenløbet 2010 blev også kørt på en FN model 1931. Desuden havde Paul medbragt relevant materiale i form af blade, scrapbøger og fotoalbums, der blev ivrigt studeret og gav anledning til samtale rundt ved bordene.

Tak til Paul Asmussen for en rigtig god beretning om hans første Skagenløb.

Jan Engelbrechtsen

Nordjylland den 3/11 2010

Møde afholdt på Hotel Comwell i Rebild. Tilstede ca. 50.

Formand Kaj P. bød velkommen til aftenens underholder Jan Johansen, som er medindehaver af Harrys Motorservice i Randers. Jan viste en masse dias fra Harry Motors tid. Også fra det tidspunkt hvor Jan begyndte sin stik i rend drengs ansættelse hos Harry. Der var stadig kakkelovn i lokalerne på Aarhusvej nr. 9. Harry altid i sin velkendte kedeldragt og de forhandlede Jawa, Norton, Kreidler og ikke mindst speedway Kreidler 80 kubik.

Harry var af den gamle skole, og det var mekanikken der optog ham mest. Også da Jan og Stig senere kom med i forretningen, der var flyttet til Grenåvej nr. 81 og de forhandlede de gængse japanske mærker, hvor det i dag er Yamaha der er det foretrukne.

Forretningen driver i dag et motocross team , med hvad dertil hører. Som Jan udtrykker det: Det er en stor legetøjsforretning vi driver. Vi planlægger vores tiltag så der er arbejde til medarbejderne også i de stille perioder. Vi har en del vinteropbevaring, og en stor afd. for 4 hjuls crossere eller ATV.

Medarbejderne hos Harry Motor har altid været enten motorcykle kørende eller motorsports kørere, og ikke mindst i sin tid da Randers var et "Mekka" for motorsport.

Jans egen interesse på det felt er touring kørsel på motorcykle. Han husker stadig som det var i går da Harry fik den første 6 cyl Honda motorcykel hjem . Jan fik lov at pakke den ud og køre den første tur på motorcyklen. Jan kører 20-30.000 kilometer årligt på motorcykle. Har krydset masser af landegrænser, og har ikke det mindste imod at køre alene.

Harrys Motorservice er også velkendt af mange nordjydske medlemmer af DVM (dem nord og vest for Randers. For når Skagen løbet starter i København og vi om onsdagen alle kører til færgen for at starte torsdag morgen, så er der gratis kaffe og rundstykker m.v. ved Harry på Grenåvej.

Vi så en dejlig video stykket sammen over Harry Motor og forretningen for en 35 årig periode.

Som dessert viste Jan en diasserie fra en tur til USA på motorcykel. Dvs. at Jan var med som assistent på en MC tur tilrettelagt af en af Jan venner, som bor i USA. Turen havde 20 danske deltagere og skulle køres i området Californien, Arizona og Nevada. Også Jans 20 årige datter, som bor i USA skal assistere på turen. Jan skal køre opsamlervognen der også kører med vandforsyning m.v. og bagage. De havde 14 Harley og 2 BMW er til deltagerne.

Det blev lidt af en tur, for lige bestemt da de kørte turen var der hedebølge, hvilket medførte at flere måtte i kassevognen og køles ned med is. Enkelte var udsat for forbrændinger fra mc en. Een måtte ind på et kold gulv på en tankstation for at blive kølet af.

Vi så billeder fra Meteorkrater, 225 millioner år gammel forstenet træ, Grand Canyon med 1,2 km dybe skrænter. De kørte på Rute 66 selvfølgelig. Var i Las Vegas, og det er når USA er værst eller bedst som man vil.

Endelig besøgte de et museum som næsten ikke kan beskrives. Det hedder Ghost Town. Der var alt i gammel lort vil nogen sige, men garanteret spændende for en DVM er. Håber vi får et billede med i bladet derfra.

Turen var også på Dead Valley saltsøslette.

Som afslutning for stadig at sige hvor stort alt er i USA siger Jan at Sun Set Boulevard er 80 kilometer lang.

Skulle nogen have lyst at gøre turen sammen med Henrik, som arrangerede turen, så kan I ringe til Jan Johansen på 8642 2298, så vil han være mellemmand.

Kurt Solskov

Midt- og Vestjylland

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

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

Århus

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

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 56 13 66.

Medlemsmøde afd. syd den 2/10

Første klubmøde efter køresæsonen.

Christian måtte bimle kraftigt med mødeklokken for at få ørenlyd, sådan er det når veteran venner mødes. Mødet blev åbnet med at følge op på de aktiviteter der blev afviklet i vores

V-2010-6.indd 25 30-11-2010 22:04:43

afdeling i sommerens løb.

Startende med Åbningsløbet, afholdt af Jørn Skrøder Jensen den 24/4, beskrevet i Veteranen nr. 4.

Jyllandsløbet, den 12-13/6 afholdt af Bent Christensen og Poul Iversen, beskrevet i Veteranen nr. 4.

Madpakketur, den 31/8, afholdt af Flemming Holm Andersen, beskrevet i Veteranen nr. 5.

Alsløbet, den 28/8 afholdt af Ole og Mette Pedersen, beskrevet i Veteranen 5.

Sidste arrangement var Arne Bramsens madpakketur den 5/9, beskrevet i Veteranen nr. 5.

Vi har været så heldige, at alle arrangementer har kunnet afvikles i godt vejr og det da held, når man ser tilbage på sommeren 2010 der var præget af meget omskifteligt vejr. Christian bød også velkommen til et nyt medlem, Anders Buchhave fra Felsted kanten.

Steen Petersen aflagde årsregnskab for afdelingen og der var ingen spørgsmål fra forsamlingen.

Alfred Andersen takkede for opmærksomheden i anledning af Anne Marie og hans guldbryllup og gav i den anledning en omgang negerboller undskyld chokoladeboller, vedhæftet en lille anekdote.

Ole Pedersen berettede om Alsløbet 2010 og aflagde regnskab hvor der var et lille minus, bl.a. grundet for lavt deltagerantal, som måske skyldtes mangelfuld annoncering og at løbet faldt sammen med Windmill Rallyet i Holland. Alsløbet er ikke et DVM løb, så Ole spurgte forsamlingen om der ikke kunne deltage nyere cykler i det løb. Det startede en livlig debat, vedrørende alderen på cykler til vores løb og næsten alle ønskede at holde ved 1939 reglen.

Der blev forsøgt planlægning af aktiviteter for sæsonen 2011, men vedtog at vente til DVM generalforsamlingen var overstået, med at fastlægge de endelige datoer til næste medlemsmøde som var den 6/11.

Lars Mylius Hjelm

Medlemsmøde/planlægningsmøde i afd. syd den 6/11.

I Christians fravær, overtog Steen Petersen ordstyrer tjansen. Christian havde valgt at blive hjemme hos sine fødselsdagsgæster, han blev 70 år samme dag.

Steen refererede fra den netop afholdte DVM generalforsamling og blev suppleret af et par medlemmer det også havde deltaget.

Der var ikke mødt så mange medlemmer til dagens møde, så vi kunne kalde os et mindre pænt selskab, men de der kom, var med til at fastlægge datoerne for afdelingens aktiviteter næste år, se mere i arrangementskalenderen for 2011 der vil blive bragt i Veteranen nr. 1 - 2011

Det kan her nævnes, det blev besluttet at mødet den 5/3 2011 vil foregå i Vejle, nærmere bestemt i Spinnerihallerne, hvor Vejle museum har arrangeret en stor udstilling med en af Danmarks største samlinger af veteranmotorcykler, NSU, BSA, Ariel, DKW, Indian, Harley-Davidson, ja listen af motorcykelmærker er lang. Man kan via DVMs hjemmeside se mere om arrangementet. Se under Hjulspind i Spinnerihallerne. Vi mødes kl. 13^{00} på adressen Spinnerigade 11, 7100 Vejle.

Lars Mylius Hjelm.

Arrangementskalender for 2011

5/2 Medlemsmøde

5/3 Besøge Vejle Museum, 80 veteran motorcykler udstillet. Se mere på DVMs hjemmeside. Vi mødes kl. 13 på Spinnerigade 11, Vejle

2/4 Medlemsmøde

7/5 Åbningsløb v/ Kristian Møbjerg og Carsten Gade, Vejle, ✆ 75 85 10 93 / 22 56 56 34

18/6 Madpakketur v/ Alfred Andersen. ✆ 74 65 17 89

27-28/8 Alsløbet v/Margit og Kurt Hansen, ✆ 74 45 81 84 / 22 31 82 95.

17/9 Madpakketur v./ Anders Buchhave, Aabenraa, ✆ 74 68 01 70

1/10 Medlemsmøde

5/11 Planlægningsmøde

3/12 Julebanko – medbring små gevinster

Yderligere oplysninger om arrangementerne i 2011 vil blive oplyst i Veteranen.

Fyn

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

Madpakketur den 26. september

Der kommer en separat beskrivelse af Karsten Bertelsens madpakketur i VETERANEN.

Klubmøde onsdag den 13/10

Første klubmøde efter sommeren hvor der var pænt fremmøde og meget at snakke om.

Klubmøde onsdag den 10/11

Der var beklageligvis gået kuk kalenderen i aftalen med Cai Peder Larsen. Pinligt - og det må jeg tage på mig - jeg undskylder. Cai kommer i stedet til aprilmødet.

Keld Nielsen fra Ravnebjerg trådte i stedet, og han er jo altid god for en historie med masser af humor og pænt krydret med dramatik. Keld var taget på en 16 dages tur til Sicilien sammen med Poul Madsen fra Als for at se vulkanen Etna i udbrud.

Det var i 1999 eller 2000. De tog hjemmefra den 3. april - lidt tidligt på sæsonen, og der var da også rimfrost på teltet efter den første nat, hvor de havde fundet et overnatningssted i en skov i tyskland. De øvrige overnatningssteder var mindst lige så spøjse med oplevelser, der gør sig bedre i en mundtlig fortælling end på skrift. Begge kørte på BMW R100RS og Kelds var lige kommet hjem fra Schweiz, så han havde endnu ikke nået at køre på den, men den skulle jo være i orden (og det var den jo så alligevel ikke helt).

Til at begynde med skiftedes de til at betale for benzinpåfyldning, de var jo ens de to cykler, men det hørte op, da det viste sig, at Kelds brugte en halv gang mere end Pouls. De fik skaffet reparationssæt, men en udbedring

V-2010-6.indd 26 30-11-2010 22:04:44

ved motorvejssiden hjalp ikke i første omgang. Senere blev det også galt med tændingen, og den nåede faktisk at skyde en karburator af hele to gange, inden fejlen blev klaret.

Turen derned gik over Monte Carlo, og de kom til at overnatte på en campingplads, hvor mange af Monte Carlo bilerne også var. Der var strenge pålæg om, at de skulle være ude igen senest kl. 9 næste morgen, de forstod ikke rigtigt hvorfor, men sådan var det. Kelds BMW skulle jo ordnes i tændingen næste morgen, og da klokken i betænkelig grad nærmede sig 9, og alle de andre for længst var væk, var der nogen uro med helikopteroverflyvninger osv., og pladsbestyreren skyndte hele tiden på. Nå men kort før kl. 9 var Keld køreklar, og de kom afsted.

Bagefter fandt de ud af, at hele området var evakueret, da en gammel bombe skulle bortsprænges, og hvis de ikke var kommet ud i tide, ville de have været afhentet af politiet.

Ind igennem Italien skulle de gennem en masse totalt mørke tunneller, og under en overhaling her blev Keld presset af en bil med nærkontakt på venstre ben. Bilens fører havde tilsyneladende ikke havde set ham, men inden han blev skubbet helt ind under den lastbil, han var på vej udenom, slog bilen bremserne i, så det hvinede, og han kom fri.

De nåede til Sicilien, hvor de fik set Etna, som nu var gået nogenlunde til ro, men der var stadig masser af støv og større lavastykker på vejene, som gjorde det vanskeligt at køre, og efter nogen søgning og forkerte skilte fandt de en campingplads. Her kunne de så ordne karburatorerne ordentligt, og det endte med, at Kelds BMW kom til at køre længere på literen end Pouls.

Hjemturen bød også på dramatik ved en begyndende kødannelse, idet Keld blev ramt bagfra af en bil og måtte en tur i en dyb grøft med BMW og det hele. Da han kom til sig selv, stod BMW'en oppe ved motorvejen, men modsat køreretningen. Det viste sig at være de unge mennesker i bilen, som havde løftet den op, og de var nu i gang med at samle madvarer sammen, som lå spredt over det hele. Indholdet fra et knust glas jordbærmarmelade gav anledning til nogen bekymring, indtil det viste sig ikke at stamme fra Kelds legeme. BMW'en var jo ikke så køn længere med trykket kåbe og tank, men hjem kom de.

Tak til Keld for at træde til uden varsel, og vi fik - som sædvanlig - en fortælling med god humor og dramatik.

Kommende arrangementer

Klubmøde onsdag den 12/1

Eigil Sørensen fortæller og viser billeder fra Egeskovløbet i 2010.

Klubmøde onsdag den 9/2

Christian Gyde fortalte i januar måned sidste år om AJS. Nu fortsætter han historien med at fortælle om Matchless i London, der startede i 1899 og lukkede i 1966. Fokus er historie, fabrik og mennesker, men selvfølgelig snakker han også om maskinerne. Han kommer også ind på fabrikkens køb af andre motorcykelmærker, bl.a. AJS, Sunbeam og Norton.

Klubmøde onsdag den 9/3

Vi får besøg af Carsten Frandsen som vil fortælle om sit arbejde indenfor kriminalpolitiet. Carsten var også udsendt til Thailand efter den store Tsunami, og denne skrappe oplevelse får vi også indblik i. Fortællingen følges op af billeder og filmklip.

Klubmøde onsdag den 13/4

Der gik jo kuk i det til novembermødet, så Cai Peder Larsen fra Frørup kommer i stedet for i denne måned. 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.

Bevaringsværdige skibe 23/7 i Kerteminde

I samarbejde med Kerteminde og Visit-Kerteminde laver vi et arrangement når de bevaringsværdige skibe anløber Kerteminde som den første havn på deres vej Fyn Rundt. Mere herom senere.

"Smag på Langeland" den 7/8

I samarbejde med fødevaremessen "Smag på Langeland" laves et arrangement denne søndag. Mere herom senere.

Søren Højmark Jensen

Klubeffekter 2010

knaphulsemblem
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: XL og XXL.

Kontakt evt. Ole Jensen.

V-2010-6.indd 27 30-11-2010 22:04:52

Vestsjælland

Til DVMs bestyrelse.

Korsør d. 29. oktober 2010.

På vores klubmøde i "DVM afdelingen Vestsjælland" i aftes i Korsør, lykkedes det ikke at finde nogen som var interesseret og parat til at overtage posten som kontaktperson til DVM og føre afdelingen videre, eller at finde en som var interesseret i at fungere som skribent for afdelingen til DVM bladet "Veteranen".

Det blev derefter på møde enstemmigt vedtaget at lukke DVMs Vestsjællands afdeling med virkning fra udgangen af dette år 2010.

Søsterklubben "Veteran Motorcyklens Venner" der har ca. 350 medlemmer, fungere og forsætter uafhængig af ovennævnte beslutning.

Medlemmer af DVM i området som ikke vil være medlem af VMV henvises til klubaktiviteterne i de to øvrige DVM afdelinger på Sjælland.

Med venlig hilsen.

Palle Høst Andersen

Midtsjælland

Steffensgård, Kværkebyvej 79 , Kværkeby, 4100 Ringsted. Kontakter:
Christian Schmidt, ✆ 2164 9081
Preben Jensen, ✆ 57527631
Henning Petersen, ✆ 21736240
Erik Kristoffersen, ✆ 2555 1121

Klubmøde onsdag den 29/9

Mødet var planlagt til at være en aften med 1. hjælps undervisning, og ambulanceører, paramediciner mv. Michael Sørensen havde lovet at komme og instruere.

Michael mødte som aftalt, og han havde en sød pige, Christiane, med idet hun som sociologstuderende og kommende 1. hjælpsinstruktør både skulle se, hvordan Michael underviste, men også få input til sin egen uddannelse som instruktør.

Til brug for undervisningen medbragte Michael 1. hjælpsdukkerne, div. masker, samt et par hjertestartere (undervisningstype), og så gik han ellers i gang. Vi blev delt op i grupper, og så var det bare med at komme i gang med at puste i dukkerne, lægge hjertestartere på dem, lægge hinanden i aflåst sideleje/NATO-stilling, lytte til åndedræt o.s.v.

Før vi begyndte fortalte Otto Lassen om sin egen oplevelse på Skåne Rundt, hvor de var kommet kørende, da der pludselig lå en kvinde i rabatten. Hun lå på maven og var tilsyneladende livløs. Så Otto var temmelig motiveret, og vi andre blev det, idet vi jo skal have sådan en oplevelse, før det egentlig går op for os, at det altså også kan ske for en selv.

Michael kom også ind på de forskellige symptomer på blodpropper o.m.a., og det var min oplevelse, at de fremmødte fik en god information, ligesom alle også fik en fornemmelse af, hvad det drejer sig om, når man pludselig står med alle talenterne. Lidt ærgerligt at kun 21 mødte op, men det gav selvfølgelig flere muligheder for os til at prøve de forskellige øvelser.

På aktivitetgruppens vegne

Erik Kristoffersen (978)

Natløb på Sjælland 2010

Da jeg i 2009 for første gang deltog i natløbet på Sjælland, tænkte jeg, da jeg træt og kold kom hjem midt om natten, at nu havde jeg så prøvet det. Jeg mente vist ikke, at der var nogen grund til gentagelse. Men suppen var dejlig.

Da tiden så igen kom for tilmelding, troede Erik ikke, at jeg ville med. Men jeg var vist bange for at gå glip af noget, for det ville jeg gerne. Erik sagde så, at jeg jo kunne springe fra, hvis vejret ikke artede sig godt.

Vi tog af sted i fint vejr kl. 18 og nåede mødestedet på OK tanken i Ortved i god tid kl. 19^{30}. OK var sponsor og gav en dejlig kop kaffe og et stykke wienerbrød. Det var rart at blive varmet lidt op og også at se, at jeg nu kunne genkende mange af deltagerne, da jeg har været med i 2 løb tidligere i år. Det giver en følelse af tilhørsforhold. Der var en kort briefing i vaskehallen, og her drillede OK lidt og gav Henning en smule buksevand.

Vi havde nr. 10, vi var vist 21 i alt, så vi kom til at ligge midt i feltet. Jeg kan ligeså godt indrømme, at jeg kun er med for at give ballast, for jeg kan ikke læse kort og kan slet ikke finde vej. Jeg havde dog set, da Erik tegnede ruten op, at ruten, vi skulle køre, nogle gange skulle køres ad samme vej flere gange. Så jeg var forberedt på, at vi ville møde nogen modkørende på turen. Det skete også et par gange, men en af gangene var vi nu på forkert vej, for posten stod i den forkerte side. Man klipper kun i højre side, det har jeg da lært. Vi måtte så vende om. Der var flere gange, hvor Erik efter konference med kortet, måtte vende motorcyklen. Jeg må også sige, at jeg er dybt imponeret over, at han (ja også alle de øvrige deltagere) kunne finde vej i den mørke. De fleste gange så jeg posten, for ud af mørket var der pludselig dukket andre op. De stod så og viste, at her var der en post. Jeg tror kun, at vi kom først til en post 2 gange. Den ene gang så jeg den slet ikke før Erik pludselig stoppede hårdt op. Medens vi stod ved posten, kom der flere til, men de forsvandt hurtigt,

Startstedet var OK tanken i Ortved. Foto: Carsten Sommer

V-2010-6.indd 28 30-11-2010 22:04:56

de havde sørme travlt.

Der var 2 kendte tidskontroller. Det var helt hyggeligt at blive hilst velkommen og ønsket god tur videre frem. Det var lige begyndt at regne, da vi var ved den første. Her var der en lille opgave af teknisk art, jeg så ikke, hvad den gik ud på, da det var Erik, der skulle svare, og ved den anden blev vi udsat for en lille prøve. De havde klippet de sorte silhuetter på et byskilt ud, og nu skulle det så samles i den rigtige rækkefølge igen. Det var da noget af en opgave. Ja, vi har da set det mange gange, men AK at sætte den splittede by rigtig sammen, det var for vanskeligt. Det var nu blevet rigtig regnvejr, så vi tog vores dejlige tætte regntøj på, inden vi kørte videre.

Iført det rigtige udstyr fortsatte vi nu ud i regnen. Jeg kan godt sige, at det nu var blevet mørkt. Vejen var kulsort, da der var ny belægning på mange steder, og vi har jo ikke vinduesviskere på visiret. Vi mødte endnu en tidskontrol, og denne var desværre i den forkerte side af vejen, så vi havde altså misset en lille sløjfe, som Erik ellers havde indtegnet på kortet. Ja, det var jo ikke så godt, for det gav ret mange strafpoints. Da vi havde kørt lidt længere bemærkede jeg et byskilt, hvor der stod Kværkeby, jeg tænkte, at det nok bare var en af de veje, vi skulle køre ad flere gange, for det var da for tidligt til, at vi var i mål. Men det var vi altså. Lidt efter nåede vi frem, og det viste sig nu, at klokken var 23^{30}. Hvor var tiden dog blevet af?

Efter toiletbesøg var det dejligt med en kop varm kaffe og lidt snak, inden der blev serveret den dejligste suppe. Den havde jeg glædet mig til hele dagen.

Der var jo også præmier. Både til dem der fik flest strafpoints og dem, der var lidt mere øvede og kunne placere sig øverst med ganske få. Vi fik ikke nogen præmie, det straffede jo hårdt at tage turen venstre om, men vi kom også for sent.

Alt i alt en fin aften selv om det havde været bedre med tørvejr. Vi nåede hjem kl. 2^{15} og jo, jeg vil gerne med næste år.

Tak til arrangørerne og alle hjælperne for en god tur.

Alice Kristensen,
bagsædepassager på Nimbus med sidevogn

Klubmøde onsdag den 29/12 kl. 19^{00}
Efter jul komsammen med gule ærter med tilbehør. Inviter gerne kone, kæreste, ven med.

Pris for entré og spisning kr. 100,- excl. drikkevarer. Af hensyn til bestilling er tilmelding nødvendig og sidste frist er mandag den 27/12.

Klubmøde onsdag den 26/1 kl. 19^{00}:
Generalforsamling og snak.

MØD nu op og giv dit bud på/ønsker for det kommende år.

Nye aktører til aktivitetsgruppen er velkomne.

København

Gildhøjgård, Bygaden 69, 2605 Brøndby

Oktober mødet.
Et alm. "kaffemøde", med sædvanlig megen snak. Der er enighed om at vi skal have en projektor, men det er ikke endelig aftalt, hvad vi skal købe, og hvor dyr den må blive.

Mødet med kommunen blev aflyst på dagen, med nogen irritation til følge. Nyt møde blev aftalt, men en vis usikkerhed om dato, og min manglende kontrol af dette, medførte at der blev afholdt møde uden os. Ærgerligt, da vi have en del på programmet. Vi var dog godt og vel på forkant, da kommunen viste, hvad vi havde på programmet. Vi har stadig et referat til gode, men vi er blevet lovet de vigtigste ting.

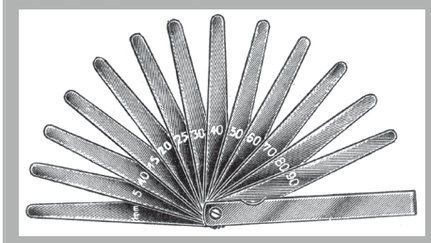
November mødet.
Et noget spinkelt fremmøde, med ca. 15 DVM'ere, gjorde til gengæld, at vi nemt kunne tale sammen.

Kommende møder
Husk vores store Julemøde, med æbleskiver, glögg og banko. (torsdag d. 9/12).

Husk også vores "statusmøde" i januar, hvor vi evt. skal have et aktivitets-udvalg. Gode ideer skal medbringes (torsdag d. 13/1).

Kurt H. Jensen

SØGERBLADET



Nogle små værkstedstips

Olie på injektionssprøjte!
Af og til har man brug for nogle få dråber olie på et svært tilgængeligt sted.

Der kan man bruge en injektionssprøjte, som kan købes på apoteket for ca. 10 kr. Bed om den tykkeste nål de har.

Du vil finde ud af, at det også er let at dosere, så man ikke får for meget olie ud.

Væk med spånerne!
Tit når man står og arbejder med spåntagende værktøj, har man brug for en lille børste for at få spånerne væk. Man kan bruge en lile pensel, men også en kasseret tandbørste kan bruges.

Haveslangens endeligt!
I mit brændskur hænger en kasseret haveslange. Den bruger jeg til at klippe ca. 5 cm lange stykker af.

De lægges mellem fælg og dækjern ved af- og påmontering af dæk.

Flæk eventuelt haveslangen, så bliver den lettere på fælgkanten.

Poul Jørss

V-2010-6.indd 29 30-11-2010 22:04:57

Genbrugs hjørnet

SØGES / KØBES

Nimbus 1934: krumtap - originale med stort smørrehul i enden søges. Eneste jeg mangler - så jeg glæder mig til din opringning.

Hylde til motorstativ til Nimbus søges også

Gorm, ✆ 29 82 00 10.

FN model 13, 1950, 450cc, sv. Timegear, gearkassedele, kobling mm., eventuelt en komplet motor-gearkasse købes.

Hvis nogen ved hvor det skulle være muligt, at finde dele til en FN, så giv mig venligst et praj.

Ejnar Rasmussen *(1913)*, ✆ 96 94 14 96 eller mail grethon@mail.dk

Bender sidevogn.

Jeg har købet endnu en Bender sidevogn men mangler Bendermærket foran som ses på fotoet. Er der en der har sådan høre jeg gerne fra dig.

Willy Jensen, Årløsevej 30, 4690 Hasle, ✆ 20 92 62 12 / 56 38 15 02.

Til Royal Enfield 350cc 1946 model G købes benzintank, forhjul, kædeskærm, tandhjul ved krumtap, kædeskærm det yderste ved lukket kædekasse eller byttes med ældre drejebænk med prismevanger ny centrerpatron og borepatron.

Bent *(951)* ✆ 86 21 22 62 / 28 15 72 62.

Splitdorf magnet som billedet, men for 2 cylindret Indian 1914 søges.

Gorm, ✆ 29 82 00 10.

SÆLGES

Harley-Davidson, 1000cc halvtopper med sidevogn, årgang 1929 sælges.

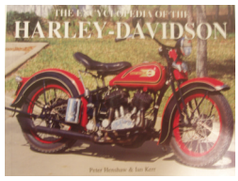
Harley-Davidson, 750cc Flying Twin, årgang 1930, har kørt Skagen 2 gange uden problemer.

Corbin speedometer, komplet, 130 km, gået 212,5 km efter renovering - kr. 15.000.

Torke ✆ 23 26 63 04

Bogen hedder **Classic british bikes** og er fyldt med flotte billeder af bla Rudge Ulster, BSA Gold Star 1939, Norton CS 1, scott og mange mange flere. Bogen er udgivet i Hardcover bind. En rigtig flot bog. Bogen er på engelsk, kan evt sendes. Pris 199 kr. Michael Pedersen, ✆ 51 90 86 43.

Denne bog hedder **"The encyclopedia of the Harley-Davidson"** og den fortæller i ord og billeder historien om harley davidson fra 1903-2000. En utrolig flot bog på hele 445 sider med mere end 900 flotte billeder i. Alle modeller er beskrevet i antal pr år og pris osv. Bogen er på engelsk og som ny. Kan evt sendes. Ring gerne for mere info. Pris 175 kr Michael Pedersen, ✆ 51 90 86 43.



Har flere af de **orginale instruktionsbøger** fra forlaget Pitman`s over bla AJS,SUNBEAM,ROYAL ENFIELD og mange flere, alle i god stand, ring gerne og spørg om andre. Kan evt sendes. Pris pr stk 199 kr. Michael Pedersen, ✆ 5190 8643.

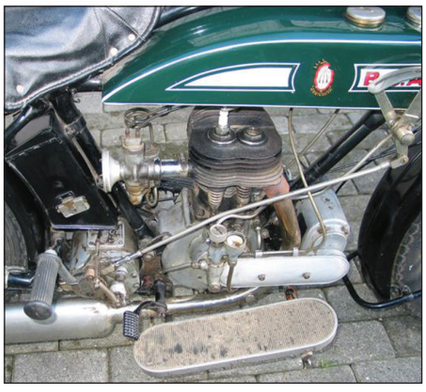
Bogen her hedder **TT RACES** og handler i ord og flotte orginale billeder om de første 60 år at TT race historie på Isle of man fra 1907 til 1967. I bogen kan man bla se og læse om alle som har vundet i gennem tiden i de forskellige mc klasser. Flot og orginal bog på engelsk. ring gerne for mere info. kan evt sendes. Pris 199 kr. Michael Pedersen, ✆ 51 90 86 43.

Bogen hedder **"Motor cycles and how to manage them"** og er i hardcover bind og udgivet af the motorcycle i 1960, så dette er en orginal bog somme fortæller i ord og billeder om hvordan man reparere og vedligeholder sin veteranmotorcykel. Bogen er på engelsk og på 311 sider. ring gerne efter mere info. kan evt sendes. Pris 199 kr. Michael Pedersen, ✆ 51 90 86 43.

BSA 1927 S de Luxe, 4,93 HK, 1 cyl. motor nr. M 10525.

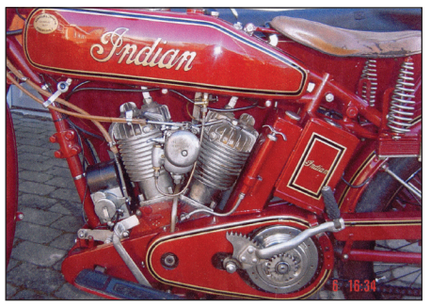
På vegne af Werner Smed sælges BSA'en.

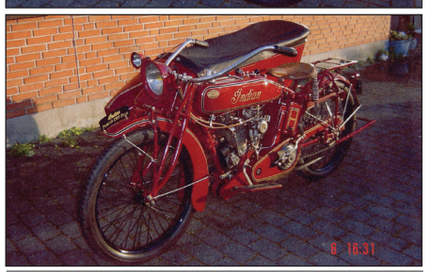
Kontakt Steen Bülow på ✆ 41 56 90 79.



Indian Power Plus 1919 med sidevogn sælges.

Kontakt Henning Pedersen på ✆ 21 73 62 40.





Mærkekendere

AJS	---
Ariel	Knud Degnbol 75528378
Brough Superior	Michael Hintz 20940485
BMW	---
BSA	Erik Møller 86810150
Dania	Palle Høst Andersen 20414430
Harley-Davidson	
15-29	Niels-Erik Sørensen 86491214
15-36	Kurt H. Jensen 45875487
Indian	
Power Plus	Lars Sørensen 98541030
Scout 1920-	Gorm Wæhrens 29820010
Scout 1928-31	Leif Obbekær 66173396
New Hudson	Svend Kusk 97252511
New Imperial	
	Bent Just Olesen 55818617
Nimbus	Poul Jørss 32585377
	Rene Andersen 26494863
	Henning Petersen 38716567
Norton	---
Matchless	Kurt Hansen 74458184
Royal Enfield	Ole Jensen 56879420
Rudge	Evald Henneberg 86622429
Sunbeam	Lars Klitgaard 44986032
Triumph	---

V-2010-6.indd 30 30-11-2010 22:05:12

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

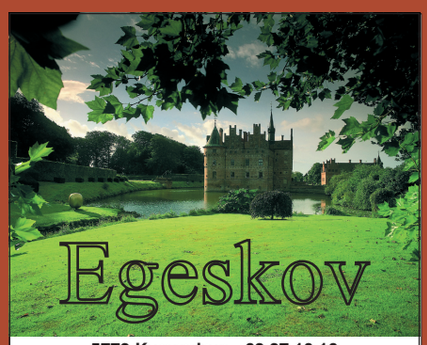
Vi støtter med 100 kr. pr. solgt vindue eller dør til klubkassen!

NB! Vi er forhandler af gulvmaling fra STO Skandinavien AB

Ring og lav en god handel!

JS tømreren

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



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

Eventyrlige oplevelser for hele familien - hele dagen

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

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

JC NIMBUS Aps.

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

NIMBUS

www.jcnimbus.dk

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

Specialværksted

Veteranmotorcykler

Alt i maskinarbejde, cylinderboring samt aluminiumssvejsning udføres.

20 års erfaring i reparation af engelske motorcykelmotorer.

Plejlstangslejer, sidetappe osv. laves på eget værksted.

C Kühl

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

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum

NORDEUROPAS STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

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

Messecenter Herning

Stumpe-marked

Ting & Sager 2011

lørdag den 26/3 8-16
lørdag den 12/11 8-16
lørdag den 31/3 2012 8-16

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

Specialvækstedet tilbyder

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

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

Motorrenovering

siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:
ventiler - ventilstyr - ventilsæder
ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice
Finlandsvej 6 - 8700 Horsens
tlf. 75 62 52 99 - fax 75 62 59 06

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

HARLEY-DAVIDSON

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling

DUNLOP

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

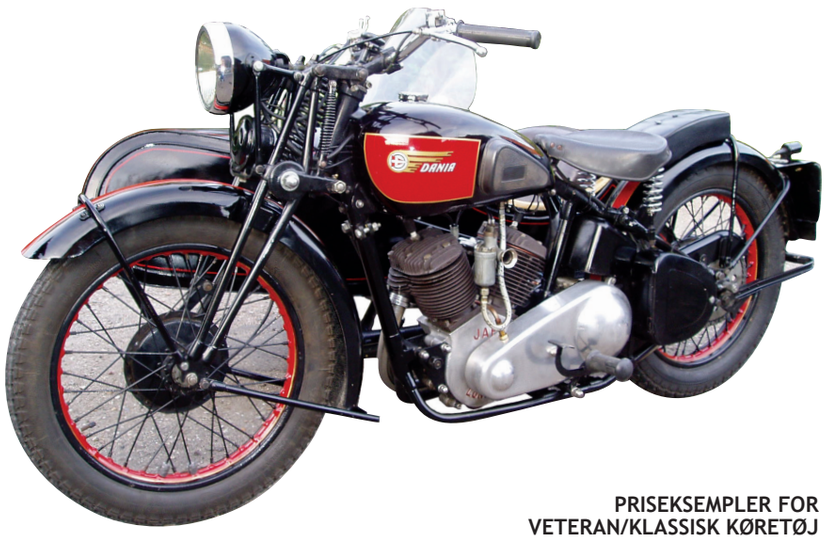
V-2010-6.indd 31 30-11-2010 22:05:22

Afsender
Danmarks Veteran Motorcykelklub
Giesegårdvej 107, Gørslev
4100 Ringsted

POST PP DANMARK
Blad ID-nr. 47817

INVESTER I FORSIKRING TIL DIT VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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



PRISEKSEMPLER FOR VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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

GF-veteran tegner ansvars- og kaskoforsikring for bevaringsværdige originalt opbyggede køretøjer, som er henholdsvis 35 og 25 år gamle. Forsikringerne er med 100% tilbagebetaling af et eventuelt overskud.

Overskuddet i 2007 udgjorde 13% af den betalte præmie inklusive statsafgift m.m. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke.

Ved mere end én kaskoforsikring i GF-Veteran ydes 25% rabat på samtlige kaskoforsikrede køretøjer.

Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel i perioden 15. marts til 31. oktober. I den resterende periode er det ved kaskoforsikring, forsikret mod brand og tyveri.

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

GF FORSIKRING
GF-VETERAN

Lyngby Hovedgade 74
2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 45 33 14 12
gf-veteran@gf-forsikring.dk