



VETERANEN

Medlemsblad for
Danmarks Veteran Motorcykleklub





VETERANEN

48. årgang ISSN0105-9025

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(Medlem af Danmarks Motor Union)

Redaktør

Leif Obbekær Hansen
Ahornvej 19, 5250 Odense SV
mail: obbekaer@post.tele.dk

DVM's Bestyrelse

Formand

Lars Klitgaard 4498 6032
Ellestien 10, 2880 Bagsværd
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer

Otto V. Lassen 4636 7473
Eget Bo 17, 4000 Roskilde
kasserer@dvm.dk

Sportsleder

Jette V. Søndergaard 9854 6737
Lindumvej 23, Hvornum, 9500 Hobro
sportsleder@dvm.dk

Sekretær

Ole Jensen 5687 9420
Giesegårdsvej 107, Gørslev, 4100 Ringsted
ole.jensen@dvm.dk

Veteranekspert

Kurt H. Jensen 4587 5487
Frem 9, 2800 Kgs. Lyngby
veteranekspert@dvm.dk

Webmaster

Hanne Sigsgaard
Vestergade 7, 5600 Fåborg
webmaster@dvm.dk

Arkivar

Leif Obbekær Hansen 6617 3396
obbekaer@post.tele.dk

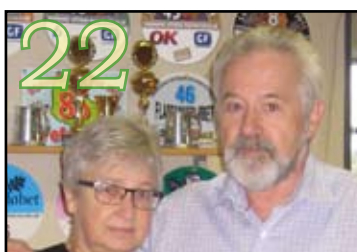
Bladet udkommer den første i lige måneder. Materiale til bladet skal være hos redaktøren den 10. i ulige måneder.

Indhold

Nummer 1 2013

Forsiden er fra Skagenløbet 2012. Ulrik Ibsen og Thorkild Ibsgaard er klar til at drage videre, efter frokost ved Pøt Mølle, mod aftenens mål i Rebild.

Mannheim 2012	3-5
Royald Enfield 1929	6-11
Skagenløbet før & nu	12-13
10. Skovboløb	14-16
Tillægsregler Skagenløbet	17-20
Erland Nielsen	21
Preben & Anne Jensen	22-23
Fotografi til BSA	24-28
Det gamle Album	29
Morian Hansen (13)	30
Nyt fra Landsdelene	31
Kommende Arrangementer	33





Mannheim Motorcykelmarked

12. - 13. og 14. oktober 2012.



Mens stumpemarkederne herhjemme er ved at forbløde i værktøj, gamle bøger og blade og et hav af knallertstumper, så er det pragtfuldt at møde et marked, hvor der virkelig er et hav af gamle motorcykler og stumper til samme.

Flere hold danskere slår sig sammen om at tage til markedet. Her til højre er der rådslagning mellem Lars Anders, Skjold Pagh, Flemming, Henning Petersen, Edward Jensen, Lars Sørensen og Jesper Storm.



Redaktøren på fotojagt i Mannheim

I efteråret 2012 blev jeg lokket med til marked i Mannheim, af Jesper, Henning og Lars. Jeg har i tidens løb hørt meget om markedet, men underligt nok er der ikke mange der har taget sig sammen, til at beskrive de oplevelser de må have haft, efter at have vandret rundt dernede et par dage, ej heller sendt billeder af de mange rariteter, der bliver udbudt på de mange tusinde stande. Jeg vil på disse sider tage Jer med rundt på markedet, så I ved selv syn kan se, hvad markedet bl.a. byder på.

Vintertid er restaureringstid, og hvis der ikke ligger flere projekter i garagen, på loftet eller i kælderen, så var det måske en god ide at tage en tur til Mannheim, for her er der mulighed for at hente sig et eller andet til de lange vinteraftener.

I den tid, der i Danmark har været stumpemarkeder, har jeg i tidens løb besøgt mange af dem. I starten var det Herning, der var det store hit, og siden kom Fredericia til. Herning er skrumpet med hensyn til brugbare motorcykelstumper, da det er de samme stumper, der bliver ved at komme igen, og der er åbenbart ikke så mange ledige stumper på markedet. Jeg har også erfaret, at mange udstillere med små stande, synes det er meget dyrt med en stand i Herning.

Fredericia blev aldrig rigtig motorcykelmarked, men er i dag et meget stort marked for salg af biler, primært i den nyere ende. Markedet er også startet af en bilmand, så det er måske ikke så underligt. Mange bilklubber har også en stand, hvor de mødes.

Vil man finde et nyt projekt, eller manglende stumper til det man er i gang med, så er der store muligheder i Mannheim.

God tur i 2013.

Obbekær







Royal Enfield 1929

Dette er historien om en søn, der får sin far til at blive veterankører. Det er også et indblik i, hvordan man blev medlem, før der blev åbnet for lettere adgang til klubben. Det er også historien om at rejse en gammel motorcykel til en velkørende maskine. I det følgende fortalt af medlem 2140, Erland Hansen. (red)

Lad mig først fortælle lidt om mig selv. Jeg er født i 1950, bor i Odder, er gift har 5 børn, og har kørt nyere Mc siden 1985. Havde dog en pause på ca. 10 år hvor jeg ikke selv var ejer af en Mc, men fik af og til en tur på sønnens, så man ikke blev helt rusten.

I 2005 købte jeg igen Mc en nyere Suzuki. Jeg havde endnu intet kendskab til veteranmotorcykler.

På et tidspunkt i 2009 spørger min søn om jeg har set Pouls (en af hans kammerater) gamle motorcykel.

Den havde jeg aldrig hørt om, og efter et par misforståelser mødtes jeg med Pouls kone i en lagerhal, og i fællesskab fik vi gravet et "lig" frem. Vi måtte spørge Poul om hvad det var, og hvor gammel det var, Det var ikke muligt at tyde hvad det var for en, han havde arvet den efter sin far, mente det var en Royal Enfield fra 1929.

Poul skulle nok gå på jagt efter div. papirer, som han mente, at have et eller andet sted. Men den var i øvrigt ikke til salg, men jeg måtte da gerne restaurere den, jeg skulle da nok blive betalt for det.

Det gik jeg så og tyggede på, men efter en kort tænkepause takkede jeg

Sådan så cyklen ud efter mange års henstand. Ved en nærmere gennemgang blev det besluttet at den skulle have den store resaturering.

nej, for hvis jeg havde brugt flere år og mange timer på den, kunne jeg ikke forestille mig, at det ville være rart at aflevere den for lidt ussel mammon.

Bryllupsmøde endte med handel

Efter et par måneder var jeg til bryllup hos min søn, hvor Poul også deltog, ud på aftenen havde jeg en snak med Poul, og vi fandt en god løsning for os begge. Dagen efter var jeg oppe hos ham og hente den. Det viste sig hurtigt at den var i noget ringere forfatning, end jeg havde troet, men så slap jeg for spekulatjonen om at det skulle være en nænsom restaurering eller total restaurering.

Hvordan griber man så sådan en sag an? Det var første gang jeg skulle i gang med et sådan projekt. Det så lidt

uoverskueligt ud, nå men jeg startede med at købe en bog: RESTAURERING AF GAMLE MOTORCYKLER her var da et par gode tips, bl.a. anbefaledes at man tog mange fotografier, så "liget" blev grundigt fotograferet. Dette fortsatte jeg med under hele forløbet, det blev mig til stor hjælp mange gange.

Men det var jo ikke nok at læse en bog jeg måtte også finde nogle folk jeg kunne spørge til råds om dette og hint. Jeg gik på nettet og søgte efter div. klubber og faldt over en der hed DVM. Den måtte jeg være medlem af. Stor var min forundring da jeg fandt ud af, at det kunne jeg ikke blive med mindre to af klubbens medlemmer (som jeg ikke kendte nogen af) ville anbefale mig.

Jeg modtog dog en medlemsliste, og kunne se, at der var et par stykker i Odder. De var i mellemtiden enten døde eller havde fået nyt tlf.nr. men jeg fandt dog en, som ville skrive under, så var jeg da halvvejs. Et stykke tid efter faldt jeg i snak med en ældre herre i en motorcykelforretning, hvor jeg beklagede min nød, han var medlem og ville godt give mig den sidste underskrift, og på den måde blev jeg nr. 2140

Reglerne er heldigvis blevet ændret siden.

Ledte efter eksperter

Så modtog jeg mit første medlemsblad, og igen måtte jeg forundres. I sådan en klub med så stor viden og erfaring indenfor veteran Mc var det ikke muligt at finde nogen, som vidste noget om en Enfield. Jeg skrev et indlæg til bladet, hvor jeg klagede min nød. Redaktøren kunne oplyse mig om, at man arbejdede på et mærkeregister, og så satte han mig i forbindelse med Ole Jensen fra Sjælland som er Enfield ekspert,

Jeg tog straks kontakt til Ole og det har jeg gjort så mange gange siden, at vi er endt med

at blive venner, uden Oles uvurderlige hjælp tror jeg ikke, Enfielden var kommet ud at køre de først 10 år.

Ole lagde hårdt ud med en byge af spørgsmål om model, udseende, motor, gear o.s.v. o.s.v. og kunne så føje nogle flere detaljer til.



Tidligere Ejer

I mellemtiden havde Poul fundet alle papirer på den, og det var spændende læsning.

Det viste sig, at maskinen var købt af en lokal mekaniker fra Odder den. 22. april 1929 for 1235 kr. + elektrisk lyskaster til 165 i alt 1400 kr. der blev betalt med 465 i udbetaling og resten med 50 kr. pr. mdr.

Mekanikeren kørte på den til 1958, hvor Pouls far købte den. Siden havde den stået opmagasinet, det skal siges at den første ejer måtte have kørt rigtig meget på den, for alt var nedslidt, men et skvat benzin på og den startede i andet forsøg. Der skulle så komme til at gå et par år, inden den gjorde det igen.



Restaureringen starter

Nå men så var det jo bare at gå i gang med at skille dyret ad. Jeg valgte at gøre det stille og roligt så jeg også kunne lære noget under vejs, og jeg lærte meget.

Det skulle jo heller ikke tage så meget tid, at ægteskabet ikke holdt. Konen var begyndt at ytre sig om, at Enfielden fik mere opmærksomhed end hende.

Der gik nogen tid med at finde ud af, hvilken farve den skulle have. Jeg kom i kontakt med en autolakerer fra Odder, som selv rodede med gamle motorcykler, og han var meget behjælpelig med at finde ud af hvilke farver der var fremme i 1929 og i samråd med Poul blev det besluttet, at den skulle være

sort, og tanken skulle være Old english racinggreen og cremefarvet med røde stafferinger, men der skulle jo ske meget inden man kom så langt.

En ting stod dog fast, det var, at kom den nogensinde til at køre, så ville jeg prøve, at køre Skagenløb, for det havde jeg hørt om, og det lød spændende.

Det blev nu hverken 2010 eller 2011 man kunne se mig på deltagerlisten, men sidst i 2011 var jeg ved at være så langt fremme, at jeg besluttede, at melde mig til løbet i 2012, de sidst par småting måtte man da hurtigt kunne få færdig!!!

Undervejs var jeg blevet opfordret til, at tage kontakt til den lokale afdeling af klubben i Århus, det gjorde jeg. På mit første besøg fortalte jeg, at

jeg havde meldt mig til Skagenrally. Da de fandt ud af, at jeg aldrig tidligere havde prøvet at køre veteranløb, og endnu ikke var færdig med min maskine, kiggede de på mig, og spurgt om jeg var klar over, at det var det største og længste veteranløb i Danmark, og at det kunne være temmelig strabadserende, jeg tror de måske rystede lidt på hovedet da jeg var gået hjem.



Problemerne starter

Nå men jeg manglede jo kun nogle småting, men så startede genvordighederne. Da jeg skulle til at prøvekøre knækkede akslen til startpedalen. Op på liften af med gearkasse og fik svejset bruddet. Det viste sig, at der var en stor luftlomme i støbningen, svejsningen holdt til to forsøg, op på liften igen og af med gearkassen, næste svejsning holdt i 2 uger og nu begyndte panikken at brede sig. Jeg fandt en dygtig svejser i Odder til 3. forsøg, og det holder endnu.

Så var der kun lige en lille detalje tilbage og det var at Enfielden kørte ad H.... til i motoren. Den svinede tændrøret, så efter 2-3 km gik den i stå og kunne ikke starte igen før efter et par timer. Så kunne jeg jo godt regne ud at der ville være langt fra Brøndby til Skagen.

Jeg fik mange gode råd om tændrør og prøvede adskillige uden held. Fik også mange råd om stråledyser og nålehøjder i karburatoren, indkøbte en bunke forskellige stråledysere, og prøvede dem alle med forskellige

nålehøjder, alt sammen med samme resultat, den ville ikke køre. Alt efter som tiden hastig nærmede sig starten i Brøndby, faldede min kærlighed til Enfielden. En god kammerat fra klubben i Århus, som også kørte Enfield fra 1929 ville gerne kigge på den. Den blev læsset på traileren og kørt til Århus. Vi brugte en dag uden at komme videre, nu var der en uge til start i Brøndby og humørbarometeret var på nul, kone og hund skulle holde sig på afstand.

Min søn fattede ikke at jeg gad bruge så meget tid på det gamle l...

Fat i eksperten

Nu var der kun et skud tilbage i bøs-sen. Jeg ringede til Enfieldprofessoren på Sjælland, og som altid ville Ole da godt prøve om han kunne hjælpe, så op på traileren igen og af sted mod Sjælland.

Gearskiftet er lavet af et stykke gammelt moseeg. Da Ole Jensen så håndtaget, og havde hørt historien, var hans kommentar, at så måtte I være lige gamle. Det bliver ikke noget besvær at finde håndtaget, hvis Erland begynder at køre natløb. (red.)



Efter en halv dag på Oles værksted mente han, at have fundet fejlen i karburatoren. Dyret blev samlet og kørt udenfor, startet og lød betydelig bedre i motoren end den havde gjort før. Ole mente han hellere måtte prøve en tur, og så tøffede han ud på de Sjællandske landeveje. Han var væk i lang tid og jeg var ikke i tvivl om, at han var gået i stå i Nørrenøvl og holdt og bandede af den elendige jydmaskine, efter et godt stykke tid hørte jeg en vidunderlig prutten i det fjerne, og ud af tågerne kom Ole med et smil op til begge ører, og da vi fik den stoppet, sagde han på sin sjællandske dialekt, "Den går fandme godt omkring 60-70 km" Så min glæde kendte ingen grænser.

Oles afskedsreplik var, nu kører du hjem og spænder den godt sammen, og får kørt en masse prøvekilometer på den inden næste uge, det gjorde jeg ikke for jeg skulle arbejde alle dage inden starten i Brøndby.

Afsted til den store udfordring

Poul havde lovet at fragte mig til Brøndby, så onsdag ved middagstid blev Enfielden læsset, og det gik mod Sjælland med en maskine, som var blevet samlet, men ikke prøvekørt, nogen vil nok kalde det hasard.

Min søn mente ikke, det gamle skrammel nogensinde ville komme til Skagen, og begyndte at indgå væddemål med resten af familien om, hvor den ville bryde sammen, selv mente han Køge, en datter holdt på Slagelse, og en anden naiv optimist mente, at far kom helt til Middelfart. Min kone var solidarisk og mente, at jeg nok skulle nå Skagen.

Poul havde på et tidspunkt fået en flaske fornem cognac fra 1929, samme årgang som Enfielden, han lovede, at hvis jeg kom til Skagen, ville han og konen stå og tage imod mig, for bedre lejlighed til at knappe den

gamle cognac op, kunne han da ikke forestille sig. Jeg lovede at holde ham orienteret via SMS om, hvor jeg befandt i Danmark.

Klar i Brøndby

Vel ankommet til Brøndby gik vi rundt og beundrede de mange fantastiske flotte maskiner. På et tidspunkt kom der en flink fyr der hed Lars og sagde at jeg så ny ud, og om jeg vidste hvad der skulle foregå. Det gjorde jeg jo ikke, så han satte mig ind i hvad det handlede om, men Ole Jensen havde jo sagt til mig, du tager bare derover så finder du nemt nogle at køre sammen med.

Efter noget at spise og drikke blev

det tid til at gå i seng, forude ventede der jo en lang dag, jeg havde fået start nr. 43 og skulle køre ca. 20 min over 8 og jeg havde kun et mål og det var at gennemføre.

Skagenløbet dag 1.

Jeg spurgte min sidemand om jeg måtte lægge mig i hans baghjul da jeg var debutant, og det måtte jeg gerne, han kørte sammen med 3-4 andre, men ak efter ca. 20 km holdt man pause, og der opdagede jeg en kæmpe sø under Enfielden. Der var noget der tydede på, at sønnen vandt væddemålet. En af mine medkørere mente at svømmeren havde sat sig fast. Det var ikke tilfældet, og jeg



Erland Hansen her til højre, sidder og nyder sin kaffe ved pausestedet, Å Mølle, ved Mariager fjord. Anden dagen er ved at være til ende og tankerne går til næste dag, mon cyklen holder til Skagen. Til venstre er det Verner Christiansen fra Roskilde. (red.)

sagde, de ikke skulle vente på mig, mens jeg gik i gang med fejlsøgningen. Jeg fandt ud af at en bundskrue i karburatoren var rystet løs, men det var ikke nemt at komme til at spænde den. Der gik lidt tid inden det var klaret. Jeg fandt herefter nogle nye at lægge mig bag ved, og Enfielden spandt som en kat. Godt nok sagde den mange mærkelige lyde, men jeg kunne jo ikke vide om det var normalt da jeg jo aldrig havde kørt mere end 3 km på den, men sidst på dagen kørte jeg som en glad mand, ind på hotellet i Middelfart uden at der havde været andre problemer. Jeg syntes godt nok den brugte meget olie, men Ole sagde at det var OK, til gengæld brugte den ikke meget benzin, den gik omkring 25-30 km på en liter.

I Middelfart blev jeg indlogeret med en flink Indian mand fra Vejle, og da jeg var alene, var jeg velkommen til at spise sammen med hans store flok af venner, og det var en dejlig måde at lære nye folk at kende, og høre om tidligere løb, ja nogle af dem var jo nærmest kørt i snestorm, og andre i orkan. Efter en hyggelig aften lagde jeg mig til hvile med et saligt smil, ingen af ungerne havde vundet væddemålet.

Skagenløbet dag 2.

Næste morgen var det op på hesten igen, og det kan nok være, at man var øm på det nederste af ryggen. Mit sæde var en katastrofe, fjedrene var slappe så jeg sad og hoppede på jernrammen. Var jeg øm om morgenen, var det ikke noget imod, hvad jeg var om aftenen, da jeg efter en fantastisk smuk tur bl.a. gennem Vejle ådal og rundt ved søerne ved Silkeborg og Skanderborg ankom til Rebild. Ny SMS til Poul som også hørte lidt om mine pinsler, men nu var han klar til at tage til Skagen.

Skagenløbet dag 3.

Sidste dag 3x så øm, gik turen så vestpå inden det gik over Limfjorden og op i Thy. Det var en stor oplevelse, at se alle de mennesker, der stod rundt omkring med flag og vinkede når vi kom forbi. Vejret var lige til at



Så oprandt dagen, jeg nåede Skagen, med ondt i bagen, men hvad gør det, når Poul stod klar med en Cognac af samme årgang som cyklen.

køre Mc. Den kørte upåklageligt, og nu nærmede Skagen sig, og jeg kunne begynde at lugte hav. Før Ålbæk kom jeg til at ligge bag en Indian og en BSA. Hver gang der var et stykke lige vej, så jeg bare røgen, når de forsvandt, men Enfielden fik af sporerne for nu ville jeg til Skagen. Kort før Skagen så jeg Indianen og BSA'en på en rasteplass. Jeg trillede ind for at høre om alt var OK, men kunne se, at de var ved at stige om bord, så jeg drøede videre, efter to minutter kom de buldrende forbi, men nu kunne vi se Skagen og jeg indhentede dem. De måtte holde for rødt lys, det samme skete en gang mere, og nu var vi inde i byen og fulgte ad ned til målpladsen. Stor var min forundring, da jeg kunne konstatere, at vi var de første der kom i mål, og folk myldrede frem ikke mindst Poul og konen, og så blev der skålet i gammel cognac på et veloverstået løb. Poul havde også en gave til mig en silicone pude, men man bliver jo ikke præmieret for at komme først, så jeg fik ca. ½ mill strafpoint og endte næstsids i min gruppe, men det betød intet, da målet at gennemføre var nået.

Indianmanden mente, at jeg havde haft alle 3 ½ hk spændt for.

Der var dog lige en detalje jeg havde overset, og det var at man selv skulle

sørge for overnatning i Skager. Heldigvis har jeg nogle gode venner i Frederikshavn, så efter lidt tid vendte jeg snuden mod syd og kørte til Frederikshavn til lækker mad og vin, Poul tog med så vi fik lige en Cognac mere i Frederikshavn.

Næste dag gik det så mod syd, og efter ca. 3 timer var jeg atter hjemme efter et begivenhedsrigt Skagenløb. Jeg vil helt bestemt være at finde på startlisten igen i 2013.

Skanderborgløb

En uge efter gjorde sønnen opmærksom på, at der også kom en masse gamle motorcykler til Skanderborg. Efter lidt søgen på nettet fandt jeg ud af, at der er et årligt skanderborgløb. Det måtte jeg da med til, jeg ringede for at tilmelde mig, men fik at vide at det var for sent, heldigvis var der lige indløbet et afbud, så den plads kunne jeg få. Jeg mødte op i Skanderborg lørdag formiddag hvor alle de deltagende motorcykler blev linet op ved hovedgaden. Ved 11.30 tiden startede løbet, en tur på ca. 100 km gennem det smukke midtjyske med små opgaver under vejs. Vi kørte op til elmuseet ved Tange sø, fik lidt at spise og kørte derefter en anden vej tilbage til Skanderborg. Igen en dejlig dag med godt vejr og hyggeligt samvær.

Odder Byfest

Et andet løb jeg havde set frem til var et veteranløb, som køres i forbindelse med Odder byfest første weekend i august. Der er kun plads til omkring 40 køretøjer (biler og Mc) Jeg var tidligt ude for at sikre mig en plads. Man mødtes ved ottetiden til kaffe ved et plejehjem i Odder, her var der mange mennesker der kom og kiggede på de flotte køretøjer. I år var der 13 Mc, og 32 biler. Vi var to Royal Enfield fra 1929. Kl. 9.30 startede alle og kørte i kortege, først forbi vores nye plejehjem så alle de ældre mennesker, der ikke har mulighed for at komme hen til startstedet, fik lidt at kigge på.

Derefter kørte vi en rundtur omkring Odder og langs Horsens fjord, med en dejlig frokost på en kro. Da vi kom tilbage til Odder, blev alle køretøjer linet op på strøget, og der kom rigtig mange mennesker forbi. Der er ca. 50 000 mennesker på besøg i Odder i forbindelse med byfesten.

Efter et stykke tid kørte vi tilbage til startstedet, og sluttede af med en kop kaffe, også en dejlig dag med godt vejr.

Veterantræf i Hylke

En fra klubben i Århus gjorde mig opmærksom på, at der var et veterantræf i Hylke. Det måtte jeg da også deltage i. Hylke veterantræf er ret stort, der var tilmeldt 130 biler 31 Mc foruden knallerter traktorer og busser. Man mødes om formiddagen går og sparker dæk, og kører så en tur rundt om Skanderborgsø og op på toppen af Danmark, hvor man nyder en forfriskning, så går turen tilbage til Hylke, her er der blandt meget andet afstemning om de flotteste køretøjer i hver kategori, og sandelig om Mc klassen ikke blev vundet af Enfielden, så det var da et flot trofæ at hjemføre.

Efter et vel gennemført Skagenløb, hvor der kun var små problemer på første dag, blev det til mange andre ture i 2012. Øverst til højre er det synlige resultat af anstrengelserne, en første plads i Hylke Veterantræf. Th, er fra deltagelse i Odder Byfest.

Egeskovløb

I klubben blev der også snakket en del om Egeskov. Efter lidt betænkningstid tilmeldte jeg mig. Jeg måtte ud og investere i lidt campingudstyr. Jeg troede at jeg havde ligget i telt på luftmadras for sidste gang, men det havde jeg altså ikke. Da jeg agtede, at køre på Enfielden frem og tilbage fik jeg en klubkammerat til at medbringe alt mit habengut. Fredag middag startede jeg så fra Odder, og havde en dejlig tur sydover og over Fyn. Velankommet til Egeskov blev jeg modtaget af vennerne fra Århus, og vi hyggede os om aftenen med grillmad og en flaske vin eller to.

Ved starten næst dag skulle en af vennerne fra Århus, også Enfield 1929 og jeg starte lige efter hinanden, så vi besluttede at køre sammen. Og Niels der er en erfaren herre fik lov til at køre forrest, vi havde et godt løb. Niels endte på en flot 3. plads og jeg som nr. 7.

Senere på aftenen da jeg fortalte Ole Jensen om min succes (han blev nr. 16) mente han blot, at det jo også kun kunne gå fremad i forhold til mit Skagenløb.

Hyggelig fest om aftenen, og en dejlig tur hjem til Odder.

Efterfølgende er det blevet til et par hyggeture, men nu er Enfielden igen sat op på liften, der er lidt, der skal laves her i vinter, så den er klar når foråret melder sig.

Det var et par ord om min tilgang til



veteranMc og om mit første år som aktiv kører. Jeg må erkende at jeg har fået en ny hobby, i alt har jeg kørt ca. 2.500 km på Enfielden i sommer, det er da vist ret pænt.

Vil gerne finde et nyt projekt at kaste mig over, men det har vist sig ikke at være så ligetil.

Suzukien har stået i garagen og kedet sig det meste af sommeren.

Erland Hansen (2140)



Skagenløbet 2013

Lidt om besværlighederne i 1913 og lidt om løbet 100 år efter.

v/Løbsleder Obbekær

Tiden nærmer sig, hvor vi skal ud og fejre at Skagenløbet fejrer sit 100 års jubilæum. Med dette nummer af Veteranen er der anmeldelse til løbet, og det er spændende at se, hvor mange der vil deltage i årets fejring af det legendariske løb.

Det gamle løb gik fra Frederiksberg Slotsplads, på Frederiksberg bakke, og så til Skagen, og med en kort pause gik turen tilbage til København.

Der blev kørt 3 Skagenløb efter næsten samme recept i 1913-1914 og 1915. I 1913 var flest motorcykler, men i 1915 var der næsten halvt af hver.

Datidens vejnet var ikke de fine asfalterede veje som vi har i dag. Der var heller ikke det antal broer, som i dag forbinder landsdelene sammen. Ruten var i 1913 på 980 km + færgeoverfarterne. De startede lørdag mor-

gen kl. syv, og de skulle være tilbage ved Frederiksberg søndag eftermiddag kl. 17.20.

For at fejre det gamle løb, er der mulighed for at køre den samme strækning København- Skagen - København. Alle der tilmelder sig denne strækning, og gennemfører modtager en flot plakette for anstrengelserne. Der bliver ikke nogen speciel forplejning, kontroller eller lignende, men man skal udfylde et kontrolkort med stempler fra benzinstationer man møder på strækningen. De byer man skal være i nærheden af, er angivet i kontrolkortet.

Der skulle som sagt sejles nogle gange i de første Skagenløb, og for at vi kan lade tankerne gå tilbage til de strabadser, de dengang blev udsat for, så skal vi også sejle to gange i år. Første gang bliver over ved Hals-Egense og næste gang over Randers Fjord ved Udbyhøj Vasehuse.

Første dagen slutter i centrum af Århus. Scandic har bygget et nyt hotel, og det stod færdigt i juli 2012. Jeg skrev og ønskede til lykke med det nye hotel, og spurgte om de kunne

være interesseret i at få besøg af Skagenløbet. Det var positivt, og jeg har været der et par gange, for at aftale alt der skal være på plads, når vi nu skal stoppe midt i en storby. Det skulle alt sammen være på plads, og der bliver underjordisk parkering til cykler, og de biler der forhåbentlig også tilmelder sig.



I 1913 var vendepunktet for de første Skagenløb, Skagen badehotel. Her havde kørerne mulighed for et lille hvil, og lidt mad og drikke, inden turen gik tilbage til København. Badehotellet var på det tidspunkt et samlingssted for det borgerlige Danmark. Det kan man bl.a. læse i en af løbsdeltagernes beretning om turen, hvor han fortæller, at der var stor begejstring for alle deltagerne, hvor snavsede og usøgnede de ellers var, så var der kun begejstrede blikke fra de mange balclædte damer.

Badehotellet brændte ned til grunden, og dermed var storhedstiden desværre forbi.

Der kom en ny Restaurant, De2Have, som vi tilbage i halvfjerdsenerne og starten af firserne brugte til afslutningsfest, når vi sluttede løbet i Skagen. I periode gik det så dårligt for restauranten at det ikke var muligt at bruge den som afslutning. Et af de sidste år vi brugte den, havde restauratøren så store problemer med de indhyrede tjenere, der blandt andet var hentet helt i Ålborg, så der først blev serveret, efter vi i løbsledelsen selv tilbød at overtage arbejdet.

En periode herefter blev stedet til Galleri og en mindre cafe. I dag er det vendt tilbage som restaurant.

Jeg havde faktisk overvejet at vores sluttinstruktion/reception skulle foregå på restaurant De2Have ude på Grenen, men transporten frem og tilbage, samt alle de indgroede aftaler I alle har omkring ophold i Skagen, fik mig til at vælge et sted inde i byen.

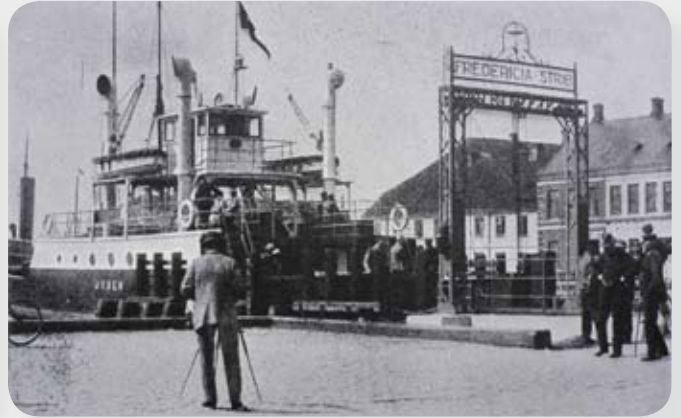


I fordums tid var landet dækket af et utal af større eller mindre færger. Der var færger mellem de store landsdele og der var færger til vore mange øer. Herover tv. er det færgen fra Sjælland til Fyn, der er ved at ankomme Nyborg, med de første deltagere i Skagenløbet 1913.

Så gik det over Fyn i rasende tempo, ja så stærkt, så løbet nær var blevet stoppet af en rasende menneskemængde i Odense, fordi de larmende køretøjer skræmte høns, hunde og heste i miles omkreds, stod der i flere motorblade efter løbet.

Kort efter skulle der sejles igen. Det var med færgen fra Middelfart til Snoghøj. Det er det sted, hvor Lillebælt er smallest. På billedet herover th. er Grosserer C.A. Bülow netop ankommet Fyn fra Jylland, i sin Fordracer Model T, så nu er der en sejlur tilbage før har når målet på Frederiksberg bakke.





Efterhånden som trafikken blev mere og mere intens, op igennem tyverne, ja så blev der også behov for bedre færgeoverfart. Herover er færgen fra Strib til Fredericia. I 1935 stod Lillebæltsbroen færdig, der var en tog og bilbro, og så var det slut med færgefart på Lillebælt, sådan da, for der var en færgeoverfart fra Assens til Årøsund i det sydlige del af Lillebælt, og den blev brugt af Skagenløbet i 1970, og det var Kai Boilesen der havde sørget for arrangementet i Haderslev. Jeg ved ikke helt nøjagtigt, hvornår den blev indstillet, men det kan ikke være mange år efter, for i slutningen af halvfjerserne da jeg ville have Skagenløbet over, da var ruten indstillet.



Alle arrangementer kræver en hvis research, sådan er det i dag, men det var det også for hundrede år siden. Alfred Nervø, der arrangerede det første Skagenløb i 1913 var nærmest motorcyklist lige fra den første motorcykel blev opfundet.

I 1906 startede han fra Københavns Rådhusplads, på denne Ellehammer, en lørdag eftermiddag klokken 16 og ankommer til Frederikshavn mandag morgen klokken 5.20. Han ville bevise motorcyklens anvendelighed over lange afstande.

Alfred Nervø var journalist på dagbladet Politiken, og han fik politiken med i arrangementet. Det var blandt andet politiken der udsatte den store sølvpokal, som skulle vindes 2 gange i træk eller 3 gange ialt, for at blive ejendom.

Jeg har forespurgt Politiken om de ikke kunne tænke sig at gå med ind i jubilæumsarrangementet, men det ønskede de desværre ikke.

Anden dagen slutter i Nyborg, som så mange gange før, med ophold på Nyborg Strand. Det er praktisk i forhold til ruten, når vi skal slutte i København, og det er samtidigt et af de få hoteller, der kan tage os allesammen. Frokosten den dag skal indtages på Hotel Medio i udkanten af Fredericia. Inden I ankommer til hotellet, så skal I have været under den Gamle Lillebæltsbro, og ankomme hotellet fra Fynssiden, ellers giver det strafpoint. Som noget andet nyt anden dagen, er at I ikke skal ind i Odense til GF til eftermiddagskaffe, men skal indtage kaffen på en kro på Midtfyn. For ikke at få for mange Åbne tidskontroller, er det muligt at I bare skal køre ind på kroen og holde en pause på en halv time, og så fortsætte på turen.



Billedet herover er fra Frederiksberg Slot, hvor der var start og mål i 1913. Jeg har forspurg om vi kunne have mål her, men det bliver nok ikke muligt. Jeg har 2 gange før søgt om tilladelse til at starte Skagenløbet herfra, men får afslag hver gang, med at de griber forstyrrende ind i kadetternes eksamens forberedelser.





Indbydelse til Jubilæumsløb 10. Skovboløb i Gørslev

Lørdag den 18. maj 2013 køres det 10. Skovboløb efter samme koncept som de foregående. Motorcykler til og med produktionsår 1960 kan deltage i løbet, der er ca. 100 km lang.

Vi vil i år prøve at gøre lidt ekstra ud af løjerne på pausestederne. De simple prøver som vi plejer at have, vil blive afholdt hos Christian og Edith, Gunner og Marianne samt Preben og Anne. Der vil være gratis spising til middag inkl. drikkevarer. Der vil til alle deltagere, både kører og passagerer, blive uddelt en jubilæumsnål til et særligt minde om Skovboløbet.

Da det drejer sig om et jubilæumsløb, vil det ikke mindst glæde os at se de gamle cykler. Ruten vil så vidt mulig blive lagt på små naturskønne veje, uden særlig trafik. Den burde faktisk kunne køres uden bremses, men det er godt at have i baghånden.

Løbet er tilrettelagt på en måde, så

du selv bestemmer farten, altså ingen tidsberegning. Der vil være rigeligt med tid til at køre passende langsomt og alligevel slutre ved posterne.

Vi ønsker at få alle, der har været trofaste til at deltage i de tidligere løb med, men alle nye er også meget velkomne. Hvis du har mulighed for det, så tag en bekendt med, gerne unge mennesker, børn eller andre, som kunne få interesse for at lege med os med de gamle motorcykler.

Der bliver uddelt en meget enkel køreordre, som vi plejer, samt et kort over ruten. Snyder ikke dig selv og andre for denne chance til at vise dit køretøj frem og få en oplevelse med andre motorcyklister.

Som det fremgår af denne artikel, vil der være nogle, som helt frivilligt gør en masse arbejde, for at alle deltagere skal få en god dag. Glæd dem ved at møde op i Gørslev.

Skovboløbets historie.

Nu hedder det Skovboløbet, men det er faktisk startet for mange år side. Det er blevet mig fortalt, at Karl Dresler begyndte på sådan en madpakketur for ca. 25 år siden. Da han bor tæt på Sjællands kyst, og som følge deraf kun havde mulighed for at lægge ruten ind på fastlandet, syntes han det blev for ensformigt. Det mundede ud i at Gunner Sørensen, Bjæverskov tog over i 1993, og kaldte det for Gunners Madpakketur. Det blev en stor succes med mange deltagere både biler og motorcykler. Gunner arrangerede i 8 år. Der blev bl.a. kæmpet om det gyldne lokumsbrat, som så vinderen fik hængt om halsen ved præmieoverrækkelsen. Til stor morskab for tilskuerne. Der havde før været en hængerøv i det ovale hul. Herefter blev der pause et par år. Så begyndte Skovbo Kommunes gartnerformand Chr. Schmidt at køre rundt med ønske om at starte et nyt løb op. Han gav sig god tid, så det endte med, at vi måtte afholde et møde for at samle trådene.

Tilmelding. Tilmeld dig snarest eller senest 5. maj. De første har tilmeldt sig. Startnumrene bliver tildelt efter først til mølle princippet. Det du skal gøre er følgende:

Ring til Ole på 56 87 94 20 eller skriv på goerslev-auto@mail.tele.dk og oplys følgende : Navn, cykel du kører på. Mærke, årgang, motorstørrelse og tlf. nr. samt hvor mange I kommer. Det koster 50 kr. pr. person og du er ikke endeligt tilmeldt før betalingen er modtaget. Beløbet kan overføres på Bankreg. nr. 4426 og kontonr. 3306784366.





Vi blev hurtigt enige om, at det skulle hedde Skovboløbet, da vores kommune dengang hed Skovbo. Vi var også enige om, at det skulle være billigt at deltage, og vi skulle ikke have egne udgifter dækket. Kun indkøb til bl.a. bespisning. Meningen var også, at ruten kun skulle gå i Skovbo Kommune, man var jo begyndt at tale om kommune- sammenlægning. Det var ikke et ord, der klingede her ude på landet. Der første Skovboløb blev afviklet i 2004. Efter et par år, løb vi ind i samme problem som Karl Dresler. Der var for lidt veje. Vi måtte finde på noget nyt.

Det blev så bestemt, at nu skulle turen køres således at vi kunne holde middagspausen ved kysten eller i en lille havn. Så nu har vi været på Ejby Havn ved Munkholm Broen, Rødvig Havn, Præstø Havn, Bøgeskoven på Stevns og Herslev Havn ved Roskilde Fjord. Sidste år blev det til Villa Gallina ved Haslev.

Et år, da vi skulle til generalforsamling i Korsør med Danmarks Veteran

Motorcykleklub, var nogen af os blevet enige om at hæve startgebyret med 10 kr., så vi kom op på en flad halvtresser. Så rejste havet sig, og uenigheden brød ud. Det lagde sig dog igen. Siden har vi opkrævet 50 kr. Det lave startgebyr er der mange, der har rost, måske mest dem, hvor pengene godt kan sidde lidt fast. Vi havde et rimeligt og stabilt lille overskud, så formuen voksede lidt hvert år. Så kom der et år, hvor vejruddsigten tog over. De lovede ikke bål og brand, men hagl og vand. Det betød, at mere end 25 tilmeldte ikke mødte op, og da man dengang blot skulle betale ved start, gik vi glip af et stort beløb. Marianne havde jo inden den dårlige vejruddsigst købt en del ind også til dem, som udeblev, så derfor gik det ud over økonomien. Det skal nævnes, at vejret kunne ikke leve op til vejruddsigterne, men blev såmænd rimeligt motorcykelvej. Stemningen har altid været i top, det er ikke vejret, der bestemmer den. Nå, den skulle vi ikke på igen. Derfor etablerede

vi forudbetaling ved tilmelding, og når først der er betalt, så mødes der flittigt op.

Tak til deltagerne. Den allerstørste tak skal lyde til deltagerne. Vi startede med ca. 70 cykler. De senere år har der været ca. 120 cykler og vi køber ind til at traktere 200 personer. Der er kun lidt til overs, men det ville nok være det samme, hvis vi købte til 300. Deltagerne tager godt fra. Vi har som regel knap 30 sidevognscyklere og minimum 40 cykler fra før 1940. Vi har hvert år haft deltagere, som ikke bor her på øen. Der har været deltagere fra Tyskland, Bornholm, Jylland, Fyn og Falster og fra hele Sjælland ikke at forglemme.

Det skønneste og det, som bl.a. er med til at opveje, alt det arbejde og planlægning, som går forud, er, når de første deltagere møder på dagen. Mødetid kl. 9:00. De første kommer kl. 7:30. Vi har måttet begynde en halv time tidligere for selv at få en kop kaffe og lige snakke det sidste igennem.

At stå på pladsen og høre cyklerne ankomme. Det er som et kæmpe orkester, alle lyder godt på deres måde. Fra de mindste totaktere til de engelske, som virkelig kan spille musik, det gælder både en- og tocyndrede. Der er altid mange både bier og rør, de kommer listende så tyst. Så kommer der en Harley Davidson med sin lyd, som sagtens kan lyde rigtigt godt. Man kan på lydenes intensitet bestemme om det er en forsigtig kører, eller der er mere temperament til stede. Det næste er forskelligheden. Det skifter fra cykler, som kun bliver brugt til at køre på, videre til nogle, som kun kommer ud, når vejret tillader det, eller startgebyret er betalt. Alle er godt kørende, og maskinerne går rigtigt godt. Se alle de personer komme og hilse på hinanden, ja, det er lige til familiealbummet. Der er stort smil på hele vejen. Alle gør, hvad de får besked på, så det er bare med at sige, hvordan man vil have det. Der trækkes frem til startstedet, og alle tilskuerne fra Gørslev og oplandet nyder at se starten og høre, når ”den skydes af”. Jeg bilder mig ind, at de elsker at

køre på motorcykel, selvom det store morgenbord også trækker i mange. Det er dejligt at se unge og ældre boltre sig og snakke på kryds og tværs. Så er der noget ved at være en del af løbsledelsen. Så hvis du ikke selv har prøvet at være med til at arrangere løb, så skulle du prøve. Det er en kæmpe oplevelse, selvom der går noget forud, hvis man vil nyde under og efter løbet.

Det skal også nævnes, at vi har en del frivillige, der hjælper til på dagen. Det er både ude på prøverne og hjemme med kaffebrygning og sørge for, at der er noget på fadene, både morgen og eftermiddag, samt rydde op løbende. Uden dem gik det ikke. Så en stor tak til dem. De fleste har været med hele vejen og er således erfarne folk.

Helt fra starten har vi søgt sponsorstøtte forskellige steder. Det være sig et pænt kontant beløb fra Danmarks Veteran Motorcykleklub samt diverse andre effekter fra firmaer og privatpersoner, som vi primært har anvendt til præmier og fortæring. De burde nævnes, men ingen nævnt ingen glemmt. Men en kæmpe tak til alle sponsorer. Uden dem gik det ikke for 50 kr.

Skovboligaen takker af. Vi er 8 personer, som står bag Skovboløbet, og vi kalder os Skovboligaen. Vi startede som sagt for ca. 10 år siden med at mødes hos hinanden på skift til spisning og evaluering. De første år nåede vi kun at spise og snakke, så først når vi skulle hjem, kom Skovboløbet til debat. Nu går det ikke uden en dagsorden. Der er et frygteligt spektakel, når vi holder møde. Alle vil gerne bidrage.

Desværre er vi nået til det punkt, hvor legen er slut, og nu er det dig og nogen, som du vil komme til at kende rigtigt godt, samt få mange gode oplevelser sammen med, der skal tage over. Fordi det er det sidste Skovboløb, der køres i år. Skulle der blive lidt tilbage af kassebeholdningen, vil vi tage et sted hen for at blive vartet op og snakke om jer kære deltagere, og hvor mange oplevelser det kan give at have været nødt til at køre på motorcykel som ung.

Skovboligaen består af Kirsten og Ole Jensen, Gørslev, Edith og Christian Schmidt, Borup, Anne og Preben Jensen, Borup, Marianne Bee og Gunner Sørensen, Bjæverskov.

Ole Jensen Gørslev (137)





Tillægsregler

Skagenløbet 2013



***Skagen - København
København - Skagen - København
8. til 11. maj***



Skagenløbet 2013

Turen København - Skagen - København

Da det nu er 100 år siden det første Skagenløb blev kørt, vil vi derfor genoptage den gamle strækning, der gik fra København og til Skagen og tilbage til København.

Til dem der tilmelder sig denne strækning, vil der sammen med løbsmaterialet ligge et kontrolkort, som skal udfyldes med stempler fra de byer, der er oplyst på kortet. Det er en selvfølge at der skal køres på den samme cykel på begge ruter.

Det er frit, hvornår I vil starte fra Frederiksberg bakke, men det kan allerede nu oplyses at Kaseren, Otto Lassen, er på plads tirsdag den 7. maj kl. 08.30 - 09.00, hvor han vil give Jer den første signatur i kontrolkortet.

I næste nummer vil der bliver oplyst flere starttidspunkter, men det er stadig frivilligt om I vil starte på de tidspunkter. Hvis nogle af Jer vil bruge flere dage, og måske overnatte hjemme på vej til Skagen, så kan I gøre det. Meddel løbsledelsen på anmeldelsen, hvordan I regner med at Jeres tur vil forløbe, så har vi mulighed for at møde Jer.

Plaketten herunder, som jeg har lavet i samarbejde med Jesper Storm, uddeles til dem der gennemfører Jubilæumsruten. Den er ca. 100 mm bred.



Skagen - København

Løbet afvikles efter vores løbsreglement og køres som pålideligheds- og udholdenhedsløb.

Der kan forekomme afvigelser fra Reglementet, som vil være oplyst her eller i slutinstruktionen, der sendes sammen med løbsmaterialet.

Løbet er åbent for DVM's medlemmer, og der kan kun deltages på motorcykler fremstillet før 31/12 1934. Ikke registrerede cykler kan deltage, hvis de opfylder gældende regler, og medbringer bevis for dette.

Ved overtegning vil nyeste cykler blive afvist, sammen med sidst ankomne, efter løbsledere's skøn.

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

Såfremt man ønsker at følges ad, skal tilmelding sendes i samme konvolut. Kører I sammen, så kører I også i samme klasse. Betaler I på samme check eller indbetaler I på konto sammen, så er det Jeres ansvar, at jeg kan se, hvem der er betalt for. I værste fald, kan I risikere at I ikke modtager noget løbsmateriale.

Der overnattes i 2 og 3 sengs værelser. Det er muligt at bestille enkeltværelse i Aarhus og Nyborg men det koster pr. overnatning 250 kr.

Hvis I sender Jeres e-mail, så har I mulighed for at blive informeret om deltagerliste og sidste nyt om løbet.

Hvis cyklen brækker ned under løbet, må I gerne fortsætte på en anden cykel, der passer til den klasse, hvor I startede. Skulle I have en cykel, der passer i en anden klasse skal I bare give mig besked, så flytter I klasse, men uden for mulighed for at få præmier. Har I ikke en cykel der årgangsmæssigt passer til Skagenløbet, kan I godt deltage, men skal starte til sidst og uden kontrolkort.

Følgebiler skal blive bag ved feltet. Det gælder også deltagere der er udgået af løbet, og som vil fortsætte i bil. Det er alt for farligt af have medfølgende personbiler til at fylde op ved posterne.

Startorden vil fortrinsvis blive givet efter at de ældste starter først, men der vil i vid udstrækning blive taget hensyn til dem, der tilmelder sig tidligt.

Protester: Vi i løbsledelsen arbejder frivilligt, og gør det så godt som det er os muligt, så der kan ikke nedlægges protester under dette Skagenløb, men sæt os af på næste generalforsamling.

Tilmelding findes også på WWW.DVM.DK

Tilmeldingsfristen udløber den 1. marts 2013. Jeg kan ikke garantere for at man kan anmelde efter denne dato.

Betalingsfristen er den samme som tilmelding, og tilmeldingen er først accepteret, når betaling er modtaget.

Betaling med check, der kan hæves straks eller kvittering for bank overførsel vedlægges nedenstående tilmeldings kupon og skal fremsendes samtidig med tilmeldingen i brev til:

Leif Obbekær Hansen

Ahornvej 19 5250 Odense SV

Ved overførsel til bank. brug følgende konto: 6845 1148412

Husk medlemsnummer og navn, så jeg kan se hvem der betaler. Er der flere der betaler sammen, skal alle numre og navne være medsendt. Er der specielle ønsker, skal I betale individuelt.

Skulle I have spørgsmål til tillægsreglerne så kan I kontakte: **obbekaer@post.tele.dk**

Oplysning om kører/observatør	Motorcykel/Bil
--------------------------------------	-----------------------

Medlemsnummer:	Bil mærke:	
e-mail:	MC mærke:	
Navn:	Årgang:	
Adresse:	ccm.:	
Postnr/By:	JA/NEJ herunder	
Telefon:	Remtrækker	
ObservatørNavn:	Deltager i klasse 5:	
Deltager København Skagen og retur.		

Betaling

Pris for kører		2300,00 kr.
Pris for observatør	<i>2200,00 kr.</i>	
Deltage i Jubiløb København. og retur.	<i>125,00 kr.</i>	
Ekstra spisebillet i Aarhus	<i>350,00 kr.</i>	
Ekstra spisebillet i Nyborg	<i>300,00 kr.</i>	
Ekstra spisebillet København	<i>350,00 kr.</i>	
Enkeltværelse: Århus	<i>250,00 kr.</i>	
Enkeltværelse: Nyborg	<i>250,00 kr.</i>	
Fradrag for spisning i København ---	<i>300,00 kr.</i>	
Ialt at indbetale på check eller bankoverført til: 6845 1148412		

Underskrift Kører
Meddelelser til Løbsleder.

Lidt mere info om Skagenløbet 2013.

Ruten igennem Danmark.

Første dag skal I ud på en rute, der er på ca. 250 kilometer, så der er ikke tid til så mange pauser, ud over dem der er tilrettelagt af løbsledelsen.

Første stop er den smukke herregård Voergård, der ligger sydvest for Sæby. Det er en ÅBTK, og her holdes 30 minutters pause. Den næste Åbne Tidskontrol er Terndrup Kro, hvor der er frokost. På den strækning skal I over Linfjorden og der bliver ikke kontrol på hver side, men strækningen på 800 meter er indregnet i afstanden, og tidsmæssigt er der sat 15 minutter til overfart, og så må I selv tilpasse tiden, inden I når frem til Terndrup Kro.

Fra Kroen kører vi kontrolleret transport til vi er nået over Randers fjord og til Udby. Husk at vi stadig kører korteste vej mellem ringene, men ingen hemmelige tidskontroller. Strækningen Terndrup - Udby er der indregnet 10 minutters sejltilid overfartsafstand 400 meter.

Fra Udby kører vi orienteringsetape til mål i Århus. Efter ankomst køres cyklerne til parkeringskælder i umiddelbar nærhed af Hotellet.

Anden dagen går til Nyborg og der skal I regne med omkring 260 kilometer. Pause i Uldum, frokost i udkanten af Fredericia, Hotel Medio, hvor I inden ankomst skal have været under den Gamle Lillebæltsbro. På turen over Fyn skal I ikke ind i Odense, men sydover til Brobyværk, hvor der er kaffepause. Vi slutter på hotel Nyborg Strand.



Alle deltager/veterancykler og biler, der er startet i Skagen, har gjort sig fortjent til denne plakette.

Tredie dagen starter fra Hotel Nyborg Strand og så en tur over Storebæltsbroen. Når I kommer til afkørsel 42 så drejer I af mod Korsør og videre igennem byen af 265 mod Skelskør. Der formiddagspause ved Næstved Automobilmuseum. Herfra går turen tværs over Sjælland, til vi rammer Hårlev Kro, hvor vi indtager vores frokost.

Efter frokost er der den sidste etape som slutter ved Brøndby Stadion.

Veste

Husk nu at få købt en klubvest, da der ellers ikke kan startes i Skagenløbet 2013. Vi leverer rygmærke i stil med 1913 mærket, eller evt. nye veste fra GF. Mere om dette i næste nummer af Veteranen

Samtlige deltagere får udleveret en Badges, der skal bæres synligt, når I skal spise. Det gælder samtlige måltider hele dagen.



Skiltning

Igennem byerne kan der være opsat skilte, hvis vi har skønnet det er nødvendigt. Da der er risiko for at skilte kan fjernes falde af eller på andre måder være dækket, vil der i Jeres instruktioner være en beskrivelse af, hvordan I finder frem til pause, frokost eller målområdet.

De skilte vi bruger er som tidligere en FIRKANT vej til venstre, en CIRKEL vej til højre, en TREKANT køre lige ud. Når der er to skilte over hinanden, så er skiltningen slut. Der kan være kontroller inden for byskiltene.

Til nye deltagere

Når løbet skydes i gang torsdag morgen, så er der sørget for forplejning, minus drikkevarer til frokost og aftenspisning, og overnatning til vi har holdt spisning med præmieoverrækkelse lørdag aften.

Derfor skal I huske at I selv skal bestille overnatning i Skagen, hvis I kommer dagen før, og I skal også selv sørge for overnatning i København.

Der er ikke nogen fællesspisning i Skagen, kun en reception/slutinstruktion. Den vil I blive afholdt umiddelbart efter at maskinkontrollen lukker kl. 18.00, så kan I gå i byen og spise når den er slut.

Efter receptionen vil der for førstegangsdeltagere blive mulighed for at få en kort gennemgang af vores løbsform. I kan også kontakte løbslederen inden løbet, hvis der er punkter I er i tvivl om.

Så er der kun at ønske, en hurtig tilmelding, da jeg ikke kan håndtere mere end 225 køretøjer, som sikkert giver over 300 personer.

De bedste ønsker for et godt løb. Leif Obbekær Hansen



Erland Nielsen (212)

En søndag i oktober 2012 døde Erland Nielsen medlem nr. 212 i sit hjem i Fakse Ladeplads, 62 år gammel.

De sidste mange år fik vi kun et glimt af Erland, når han sad på en stol og betragtede Skagenløbet. Sidste gang var i 2011, hvor han sad ved pausestedet ved Osted Kro.

Erland blev udlært maskinarbejder, og startede hurtigt for sig selv hjemme på bopælen, Pile Alle Fakse Ladeplads. Erland var dygtig og voksede hurtigt ud af rammerne, så der måtte bygges nyt og større til den efterhånden voksende efterspørgsel.

Interessen for gamle ting og især gamle køretøjer medførte, at der blev købt gamle motorcykler og biler. Det var bl.a. Nimbus, Harley Davidson, Henderson og Reo med mere. Nimbussen blev brudekaret, da Helle og Erland blev gift.

Der blev kørt mange Skagenløb på den store 1200 Harley, og mange andre løb, indtil sygdommen stoppede motorcykel kørsel på egne hjul. Så kunne han jo sidde ved siden af i den store Reo bil, til løb på Møn, hvor han flere



gange vandt præmier.

Erland besad store evner, og var rigtig god til at komme i snak med folk. Humoren var han en sand mester til at udføre. Hvor har vi grinet, og hvor vil de gode historier i selskab med din gode ven Poul fra Møn og alle os leve videre. Tak fordi du bevarede glæden og det gode humør, lige til det sidste.

En flot afsked fik du i Fakse Ladeplads, da dine jagtkammerater i en fyldt kirke blæste "Jagt forbi".

Vi vil tænke på dine efterladte og meget på din kone, der også fulgte dig på dine mc-ture.

Æret være dit minde, og stor tak fra os, der oplevede dig.

Niels Palle (351)



Preben og Anne Jensen Tøjrindehavere 2012-13

Portrætteret af Leif Christensen

Jeg havde aftalt at mødes med Preben Jensen og hans kone, Anne i deres hjem. Det ligger ikke langt fra Ringsted, men langt fra alfarvej. Optakten til mødet var, at de havde modtaget tøjret ved Egeskovløbet i 2012.

Det var i begyndelsen af november. Jeg kørte hjemmefra tidligt på formiddagen. Luften var kølig og klar; solen skinnede fra en skyfri himmel. Da jeg forlod den gamle hovedvej, kom jeg ind i et område, hvor vejen var smal, terrænet kuperet med mange sving og et par strækninger med bøgeskov i efterårsdragt. Jeg kørte i modlys, stik øst. Solens stråler dansede cha, cha, cha i de blade, som endnu sad på skovens træer. Det var en dejlig fornemmelse, en fornemmelse som ledte tankerne hen på de gode Skovboløb.

Pludselig var jeg ved målet. Preben og Anne bor på et husmandssted, Prebens barndomshjem, som er istandsat til moderne tider, men med dyb respekt for det oprindelige.

Herunder: Prebens første Veteran. En BSA fra 1933



Preben og Anne kendes fra Skovboløbene, hvor de har stået som medarrangører og som officials på dagen. De er en del af den efterhånden legendariske Skovboliga.

Da vi slog os ned i deres hyggelige stue og begyndte at tale om DVM, faldt det naturligt at spørge om, hvordan deres interesse for motorcykler førte til medlemskab af DVM. Det var primært Preben, der fortalte, men Anne bidrog flittigt med indskudte bemærkninger. Vores gode ven, Christian Schmidt havde i 1999 købt en BSA og havde meldt sig ind i DVM. Han lokkede mig til at købe en veteranmotorcykel og deltage sammen med ham.

Det var en 500 ccm BSA fra 1933, som jeg købte af en mand i Bjæverskov. Den var næsten færdig, da jeg købte den. Da den var køreklar, meldte jeg mig ind i DVM, altså året efter Christian Schmidt.

At det var Christian Schmidt, der fik mig med var ingen tilfældighed. Christian og jeg var i 15 år med i ledelsen i den lokale spejderklub, og Edith (Christians kone) og Anne var også involverede; de var "tanter". Det er nok en af årsagerne til, at vi sammen kan nyde veteranlivets glæder. Ved deltagelse i løb holder vi sammen, og vi bor sammen. Christian og jeg kører og styrer og Edith og Anne dirigerer. Det gamle slogan "En gang spejder, altid spejder" passer på os.

Skovboløbet

Vi har nu været med til at arrangere Skovboløbet 9 gange. Vi er næsten klar til det 10. og sidste. Så er det slut. Der skal ske noget nyt. Skovboløbet vil være historie. Skovboløbet som "varemærke" vil være slut. Vi håber, at der kommer en afløsning herfor i en eller anden form.

Fladtankercykel

Den anden cykel er en BSA fladtanker fra 1927, også 500 ccm. Den købte jeg i Silkeborg. Den var blevet afmeldt i 1953. Den var - mildt udtrykt - en ruin, da jeg købte den. Det tog mig ca. 5 år at få den renoveret, og den blev registreret i 2012. Jeg havde en del problemer med dynamoen. Men ved gode ord og ditto betaling lykkedes det, at få den i funktionel stand.

Anne og mc

Annes interesse for veterankørsel var ikke umiddelbart til stede. Det måtte bero på en prøve. Hun skulle side bag på og føle sig tryk. I modsat fald ville min veteranepoke blive uden hende eller slet ikke. Vi kørte en tur. Jeg må indrømme, at jeg kørte ekstra nænsomt den dag. Men resultatet var, at Anne var med på ideen. Nu har hun siddet på bagsædet siden da og været observatør (læs dirigent). I år har vi deltaget i alle 5 løb, dvs. Skagensløb, Jyllandsløb, Fladtankerløb, Egeskovløb og Løvfaldsløb. I fladtankerløbet vandt vi i klassen med observatør, og i Løvfaldsløbet fik vi en pokal for en dagsetape.

Egeskovtøjret

Preben og Anne (i motorsporten nævnes føreren altid først) fik tøjret ved Egeskovløbet i 2012. De fik det overdraget af Christian Schmidt og fru Edith. Tøjret er en kammeratskabsorden, som første gang blev tildelt Kjeld Hansen i 1968. Tøjret går i arv således, at den aktuelle ordensbærer vælger den næste. Når det erindres, at Preben og Christian i mange år havde kørt "parløb" i spejderorganisationen sammen med deres respektive hustruer, og at det var Christian, som havde lokket Preben med i DVM,



kunne det næsten forudses, hvor tøjret skulle overvintre. Kammeratskab lader sig ikke diskutere, det kommer indefra, det føles.

Pensionistliv

Preben er nu pensioneret fra politiet, men hans fortid som smed fornægter sig ikke; det fornemmes tydeligt, når man ser hans værksted, som er indrettet i et af landstedets dejlige rum. Det er ryddeligt og rationelt indrettet med filebænk, drejebænk, boremaskine og svejseværk. Her er alle muligheder til stede, når der skal rodes med gamle motorcykler. Fortiden kan man ikke helt slippe.

Et andet rum, som tidligere var hestestald, er indrettet som det man kunne kalde "trivselsrum". Der er trægulv, rummet er malet i lyse farver, loftet er isoleret og de gamle bjælker er bevaret som et minde om tidligere tider. På væggene ses minder fra veteranløb, gamle skilte og gamle malerier. Og midt i det hele står de to BSA'er i selskab med en Moto Guzzi fra 2005.



Med cyklerne i samme synsfelt fornemmer man forskellen på fortid og nutid.

Touring

Hvor BSA'erne udstråler resultatet af pionerernes fantasi, begrænset ud fra datidens tekniske muligheder, står Guzzien som et symbol på teknisk herredømme, velplejet konstruktivt overblik og æstetisk sans.

Guzzien er jo ganske anderledes; tre menneskealdre gør en forskel. Det er en helt anden form for 2-hjulet rekreation, og Guzzien bruges flittigt til langture. I 2009 gik turen til Nordkap. Selv om Anne og Preben kombinerede rejsen med en tur på vandet med Hurtigruten, løb der 4600 km på kilometertælleren.

Cyklerne står lunt og godt. De står klar til at blive eftersat og klargjort til næste sæsons OLDTIMER- og TOURING-sæson.

Leif Christensen





Hvordan nogle gamle fotografier blev til en veteran-motorcykel

af Finn Chr. Simonsen

Engang i 80'erne viste min mor mig nogle gamle fotografier fra tiden før, der kom farver på. Billederne viste en lille pige siddende mellem sine forældre på en gammel motorcykel. Trods billedernes alder kunne jeg genkende mine bedsteforældre, og den lille pige var såmænd min mor.



Lidt baggrund

Som talrige andre har jeg haft motorcykler, siden jeg fyldte 18 - og også kørt stærkt og larmende og huseret på gader og veje i min fødeby Vejle sammen med lige så tovlige kammerater. Lykken var dengang mange ting - bl.a. at kunne få nogle af de større forretningsvinduer på Vejles strøg (der siden blev gågade) til at vibrere synligt ved lyden af motorcyklerne, jow jow. I dag ryster vi jo på hovedet over drengestregerne, men dengang var det bare skægt. Lydbilledet i trafikken var anderledes.

Lysten til at have motorcykel har ligget i mig altid, tror jeg - allerede i første klasse i 1962 på Søndermarksskolen kunne vi i regnetimerne hos Fru Kastberg vælge glansbilleder til at klistre ind i regnehæftet, når vi havde løst regnestykkerne tilfredsstillende. Mine valg var altid motorcykelbilleder, som hun af én eller anden grund havde i sin uddelingsmappe; hun var mig bestemt en motiverende lærer.

Herover mine bedsteforældre Knud Laurentius Sussemiehl hans kone Dagmar Helene Sussemiehl og min mor Gerda Sussemiehl.

Som teenager i midten og slutningen af 60'erne kunne jeg cykle langt blot for at se og høre Vejles læderjakkers motorcykler. Der var bestemte steder i bybilledet, hvor de holdt til; nogle steder skumlere end andre, og dem fandt jeg, så jeg udenfor kunne kigge nærmere på maskinerne og nyde disses detaljer og ikke mindst lytte med åbne ører på lyden, når de startede og drøned af sted. Længere ude på Søndermarken end hvor vi boede, var der kolonihaver, hvor læderjakkkerne holdt meget til om sommeren - deres kørsel frem og tilbage mellem kolonihaven og ned til byen ad Kolding Landevej var fyldt med herlig lyd, når de gav den noget gas og gearede ned før de gode sving ved Esso og husholdningsskolen og ned forbi møllen og det nyere alderdomshjem - det var jo mest engelske motorcykler, de kørte på. Om aftenen, efter min sengetid, var det skægt at kunne ligge og lytte til Radio Luxembourg 208 på den hjemmelavede radio



og så, når vinden var lige i det rigtige østlige hjørne eller havde lagt sig helt, pludseligt høre motorcyklerne - efterhånden fandt jeg ud af at kunne bestemme, hvilke maskiner og mærker det var, alene på deres individuelle lyd og selv på lang afstand. De, som selv har lært og oplevet dette, ved helt sikkert, hvad jeg mener - og andre må gerne ryste på hovedet over denne lille særlige glæde.

Men det var dog en japansk motorcykel, vi om aftenen hørte mest til, der hvor vi boede. Én af læderjakkerne blev kaldt "Bæver", og han havde en afvigende Yamaha totakter (jeg tror, det var en YDS3) - HVILKEN VELLYD, når den som kontrast til de buldrende englændere blev sunget og hvinet helt ud gennem gearene op eller ned ad Kolding Landevej. Al anden lyd ligesom forstummede, i hvert fald inde i mine ører! Dén symfoniske lyd og forestillingen om, hvordan det måtte være netop at sidde på sådan en motorcykel og vride håndtaget om, har om noget lagt grunden til mine senere motorcykelglæder. TAK til ham!

Senere fik jeg som sagt selv motorcykel - og lærte derved nogle af de læderjakker, hvis motorcykler jeg

Lillebæltsbroen stod færdig i 1935. Det var et af tidens store byggerier, og det blev, som det også kan ses på billedet, hurtigt et udflugtsmål, især for de motoriserede. Der er både ishus og kiosk på det tidspunkt. (red.)

havde studeret og drømt om tidligere, at kende som rigtigt fine kammerater og betydeligt mindre frygtelige, end mange dengang gjorde dem til.

Ved en kop eftermiddagste i Vejle var mine bedsteforældre på besøg fra Fredericia og et par af mine kammerater sad med. Snakken gik om vi unges motorcykler, og jeg husker, at bedstefar på sin forsigtige måde spurgte ind til, hvor store disse var. Vi svarede hhv. 350, 450 og hele 650 kubik. Og så supplerede bedstefar, at han jo også havde haft motorcykel engang, nemlig en B.S.A., og vi lømler smilede noget overbærende, da han sagde, den var en så og så mange "Hestekræfters Motorcykle" - det konkrete antal husker jeg ikke, kun at det var et par og en halv hestekræfter; i hvert fald langt under 10.

Bedstefars B.S.A. blev altså ikke beskrevet ud fra antal kubik, og dette var nyt og bemærkelsesværdigt for os, husker jeg.

Nå, tilbage til de gamle fotografier

Jeg fik fotografierne til låns af min mor, og havde egentligt gemt dem af vejen - men engang i 90'erne fandt jeg dem frem igen. Jeg havde efterhånden flere motorcykler og oplevelser bag mig og var blevet nysgerrig efter at vide, hvad det egentlig var for en BSA, mine bedsteforældre havde haft, og som min mor havde kørt på. Sagen var dog den, at mine bedsteforældre begge for længst var døde, og i familien fandtes der ikke papirer eller andre dokumenter om motorcyklen. Min mors hukommelse var dog god, og hun kunne bidrage med en del oplevelser med motorcyklen og årstal, men desværre intet konkret vedr. motorcyklens identitet. Den var grundet almindelig pengemangel blevet afhændet under besættelsen, men hvor den var blevet af, var uvist. Mine bedsteforældre havde boet i Bjerggade i Fredericia hele livet, og min bedstefar havde arbejdet på Cohr's Sølvvarefabriker A/S i Danmarksgade frem til sin pensionering - kolleger fra dengang eller gamle naboer med eventuelt kendskab til motorcyklen kunne formentlig ikke opspores, mente jeg.

Jeg tog i stedet de gamle fotografier med i lommen til en del racerløb og stumpemarkeder og mødte en masse rare mennesker, som gerne ville hjælpe med at bestemme motorcyklen. Et problem var, at motorcyklen på fotografierne er godt skjult af dels bedstefars lange frakke og dels af, at min mor og bedsteforældre jo sidder på motorcyklen og skjuler den delvist – vigtige detaljer var, i hvert fald for mig og for dem, som kiggede på fotografierne, svære at gætte sig til. Der kom således mange og vidt forskellige bud på identiteten – og jeg blev ikke klogere!

I 1997 sendte jeg kopier af billederne med et brev til Centralregistret i København. Jeg regnede med, at nummerpladen Y 420, der sad på langs af forskærmen, kunne lede frem til en registreringsoplysning – men nej, også her blev jeg skuffet. Man svarede, at man ikke havde man gemt oplysningerne (eller også gad man blot ikke gå i arkiverne). Efter dette gav jeg faktisk op – og fotografierne blev gemt væk igen.

Langt senere, nemlig i 2010, trak jeg fotografierne frem igen.

Jeg havde sat mig det mål, at min mor som en beskedent overraskelse på sin 80 års fødselsdag i sommeren 2011 i det mindste skulle se en motorcykel magen til – og måske til og med opleve at sidde på netop en sådan! Nu skulle den altså identificeres! Grundet min mors fødselsdag i sommeren 1931 og mine gæt på hendes alder på fotografierne indskrænkede jeg min søgning til perioden fra 1929 og frem til 1932. Men for at bevare projektet som en overraskelse kunne jeg af gode grunde ikke spørge min mor – jeg måtte med venners og bekendtes hjælp klare efterforskningen selv.

Jeg havde i årene forinden grundet en del udlandsarbejde og rejser mødt mange veteraninteresserede motorcyklister rundt omkring i verden, og flere tilbød hjælp.

Jeg gik i gang med at søge på nettet – ALT, der bare lignede motorcyklen blev downloadet, og successivt dan-

nedes der et billede af, hvilken slags B.S.A. den kunne være. Ligeledes fandt jeg nogle gamle Owners Manuals til forskellige modeller og flere gode B.S.A.-bøger. Jeg kunne herefter grundet tankmaling og staffing og B.S.A. emblemet på benzintanken og knæpuderne udelukke 1929 og 1932. Det måtte altså være en 1930 eller 1931, mente jeg!

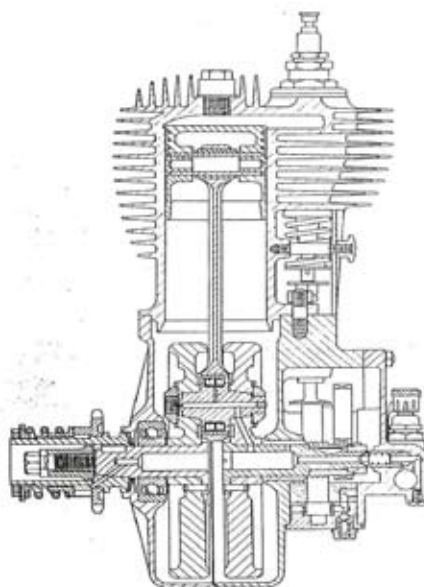
Udstødningens forrør kunne anes – af dets krumning og af mellemrummet mellem cylinder og benzintank kunne skønnes, at der nok var tale om en sideventilet motor. Men hvilken? En Sloper var det næppe, denne passede simpelthen ikke med fotografierne. I 1930 lavede B.S.A. både en totakter på 1,74 h.p. og nogle firtakter sideventilede på 2,49 h.p. og 3,49 h.p. og 4,93 h.p. – i 1931 fortsattes i hvert fald 2,49 h.p. og 3,49 h.p. – alle var éncylindrede og med lodrette cylindre. Én af disse måtte det være!

På en interessant hjemmeside om gamle nummerplader kunne jeg se, at vantepladen introduceredes 1. oktober 1930. Y 420 pladen på forskærmen var jo en sådan, men måske hjemmelavet som dette vist endnu var tilladt dengang. Da min bedstefar altid var en yderst pertentlig og regelret mand, var jeg dog overbevist om, at han i så fald kun havde benyttet vantesymbolet, hvis dette også var at finde på bagskærmens formelle nummerplade – som altså ikke kunne ses på fotografierne. Altså måtte motor-

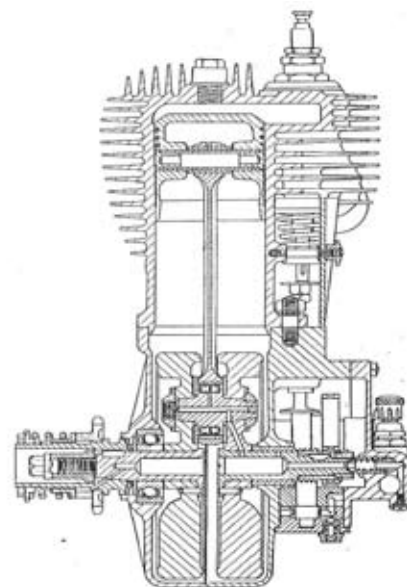
cyklen være registreret efter 1. oktober 1930! Men hvornår var den så købt?

Bedstefar ville, antager jeg, trods en sikkert meget begrænset privatøkonomi, formentlig have sparet sammen og købt motorcyklen fabriksny – han var kompromisløs og tilstræbte sikkerhed og kvalitet. Jeg tvivler dog på, at han ville have købt motorcyklen i slutningen af 1930 for blot straks at stille den i vinterhi – ifølge Meteorologisk Institut var vinteren 1930-1931 nemlig blandt de solfattigste, Danmark har haft (og så har den vel også været kold?). Vinteren 1931-1932 blev derimod en af de solrigeste. Jeg antager derfor, at motorcyklen blev købt i løbet af 1931 og kunne derfor være enten en 1930 eller 1931 model. Jeg antager også, at bedstefar grundet privatøkonomien udmærket kan have valgt en fabriksny ”forrigårs-model” fra 1930 med en mulig rabat frem for en ”sammeårs-model” fra 1931 til fuld pris. 1930 eller 1931 model var altså stadig mit ubesvarede spørgsmål!

I vinteren 2010-2011 fik jeg en god professionel fotograf til at forstørre de gamle fotografier og digitalt finre dem for ”støj”. Min mor havde tidligere fortalt mig, at de gamle fotografier var lavet af en personlig bekendt af hendes forældre, nemlig en mand, som tjente lidt som kanonfotograf med egen fremkaldelse. Dette



Cross-section of the B.S.A. 2.49 h.p. S.V. engine.



Cross-section of the B.S.A. 3.49 h.p. S.V. engine.



forklarer nok, at ét af fotografierne er spejlvendt – det skulle måske passes ind i én eller anden sammenhæng, eller også har han blot kvajet sig under fremkaldelsen og efterfølgende ikke ment, at et kostbart fotografi skulle gå til spilde.

Særlig nytte fik jeg en god forstørrelse af den sparsomme del af cylinderens venstre side, der kunne anes på ét af fotografierne. På den forstørrelse kunne jeg tælle nogle af køleribberne, men da hele cylinderen ikke kunne ses pga. bedstefars frakke, bukser og støvler, kunne jeg jo ikke blot tælle mig frem til det totale antal. Jeg var nødt til at lave en matematisk beregning og et skøn. Jeg kunne beregne referencedimensioner ud fra andre ting på fotografierne - forhjulet og fordækkets diameter f.eks. var kendte og således brugbare. Ud fra disse mål kunne jeg så beregne en skønnet distance fra overkanten af cylinderens top og op til benzintankens underside. Og måske ud fra dette skønne, hvor mange køleribber der var i alt. Antallet køleribber på motorens venstre side var nemlig særdeles interessant. Ifølge en Owners Manual havde 2,49 h.p. motoren åbenbart 13 ribber på venstre side, hvorimod 3,49 h.p. motoren havde 14 ribber. Kunne jeg regne rigtigt, ville jeg vide, hvilken af disse to motormodeller, der var tale om. Begge motorer havde, så vidt jeg

Finn tog til Jyllandsløb, for at observere, fotografere og ved samtale med eksperterne, håbede han at komme nærmere en cykel som hans bedstefar købte i 1931.

Her er et billede fra starten i 2011. Et eller andet sted imellem os vandrer Finn rundt med sine gamle billeder. (red.)

kunne læse, nemlig været mulige at købe til placering i det samme stel. Var der tale om en 2,49 h.p eller en 3,49 h.p. var nu blevet spørgsmålet. Jeg målte og regnede som en gal og kom frem til, at det måtte være en 3,49 h.p. sideventilet motor. Var der så tale om en 1930 eller en 1931 var nu det sidste spørgsmål.



Søgning på markeder og på internet gav en masse nye oplevelser, mest internationale og faktisk fra det meste af verden. En meget flink samler i Spanien havde kigget på fotografierne og mente, han havde en B.S.A. magen til. Denne var fra 1931 og var en model L31 3,49 h.p. sideventilet. Vi fandt dog i fællesskab frem til, at der var små afvigelser mellem hans og motorcyklen på fotografierne, så hans var ikke den helt rigtige model for mig, men bestemt det tætteste hidtil. En vigtig forskel var monteringen af støddæmperen på forgaflen - om spændemøtrikken sidder frem eller bag er forskellig fra 1931 og 1930. Vi kunne heraf konkludere, at min bedstefars model således måtte være en model 1930 med betegnelsen L30-5 3,49 h.p. sideventilet. Identiteten var hermed endelig blevet fastslået! Jeps!

Den spanske samler var så fantastisk venlig at tilbyde, at jeg mod at stå for transporten kunne låne hans motorcykel til brug på min mors fødselsdag, hvis jeg ikke forinden fandt den helt rigtige - herlig mand, som jeg er meget taknemmelig!

Her er Kai Borup Andersen i sin garage. Kai Startede med nr. 58 i Jyllandsløbet 2011 på en BSA årg. 1931, hvor jeg fik kontakt til ham.

Min søgning fortsatte, og den var sjov og fuld af gode oplevelser.

I Maj 2011 afholdtes Jyllandsløbet på Djursland. Jeg havde indlogeret mig på campingpladsen for fra sidelinjen at nyde de fine gamle motorcykler. Jeg havde fotografierne med, og der var flere venlige mennesker, som gav bud på, hvor man måske kunne finde en lignende motorcykel.

Jeg fik hen ad lørdag aften anbefalet at få en snak med en af løbsdeltagerne, som hed Kai. Jeg fandt og forelagde min søgning for Kai og fortalte ham om min ønske at kunne overraske og glæde min mor med et gensyn med en lignende motorcykel på sin 80 års fødselsdag senere på sommeren. Kai lyttede betænksomt, men sagde egentlig ikke noget konkret. Han syntes dog efter nogen stille overvejelse, at det nok kunne være en god idé, om jeg kom op og besøgte ham – han havde måske noget, jeg burde se, sagde han!

Denne venlige invitation tog jeg imod med det samme, så efter at løbet var afsluttet, og Kai var kommet ordentligt hjem igen, mødtes vi sidst søndag eftermiddag foran Kais garage nordenfjords. Kai åbnede porten og bød mig indenfor. Og der ... jeg tabte underkæben fuldstændigt ... stod motorcyklen! Kaj smilede underfundigt, og så nævnte han på sin fine stille måde, at B.S.A.en hér var helt identisk med motorcyklen på fotografierne - dette havde han kunnet se med det samme allerede aftenen forinden! Pragtfuldt menneske. Der skulle et par kopper god stærk kaffe til, førend jeg rigtigt fattede, at dette var virkelighed - efter søgning rundt i verden, fandtes den rigtige model B.S.A., tilmed fuldt restaureret, så-mænd i Danmark!

Kai havde brugt 22 år på nænsomt at restaurere motorcyklen, og den fremstod nu original overalt. Kai var villig til at hjælpe mig med at få motorcyklen vist frem for min mor ved hendes fødselsdagsfest senere. Jeg kunne køre hjem igen med et stort smil fra øre til øre - mit mål var nået!



BSA L30-5 3.49 h.p. sideventilet årgang 1930. Efter lang tids søgen lykkedes det at finde en BSA af samme model og årgang som den min mor var passager på i sine meget unge år. At det også lykkedes at blive ejer af modellen er helt fantastisk. Herunder min mor og undertegnede og nederst far og mor.

Efter et stykke tid blev Kai og jeg enige om at handle, og motorcyklen kunne således ikke blot fremvises for min mor på dagen, men reelt gives hende som en gave. Jeg var særdeles glad.

Den næste øvelse var at få skaffet en historisk korrekt nummerplade til motorcyklen - og helst Y 420. Med god hjælp fra Motorhistorisk Samråd lykkedes dette, og motorcyklen har i efteråret 2012 fået netop denne registrering i min mors navn.

Kais krav for overhovedet at sælge motorcyklen var, helt rimeligt, at den skulle ud at køre! Vi overvejer faktisk både Jyllandsløbet og Skagenløbet i 2013 med mig som veteranchauffør-elev. Vi er godt nok klare over, at der til dette, ud over viljen og lysten, til lige skal en god portion erfaring og dygtighed med. Men mon ikke det går alligevel - vejen fra fotografierne og hertil var jo lang og herlig - og den er vel bare en ny begyndelse.

Post Scriptum: Set i bakspejlet kunne jeg formentlig have fået identificeret motorcyklen både hurtigere og nemmere, hvis bare jeg i tide havde kendt til Danmarks Veteran Motorcyklklub. Bedre sent end aldrig.

Finn Chr. Simonsen (2190)

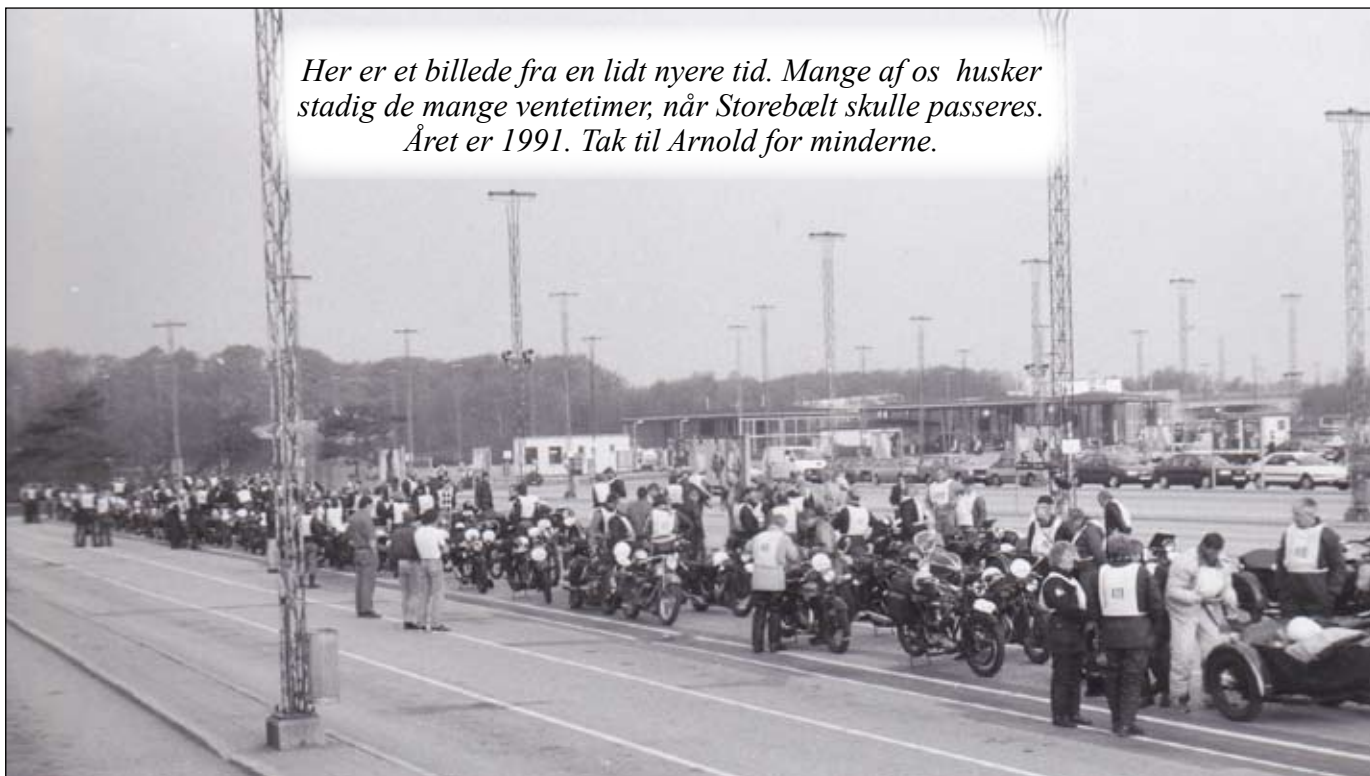


Det gamle album

I sidste nummer havde vi en artikel, hvor Erik Nielsen fortalte om, hvordan han fandt en gammel Pierce Arrov, langt fra sin hjemstavn, nemlig ovre i Kronjylland. Lars Sørensen har sendt mig dette billede, og det skulle efter sigende være taget i Karup. Det kunne være denne cykel, der nu befinder sig i Stubbekøbing.



Her er et billede fra en lidt nyere tid. Mange af os husker stadig de mange ventetimer, når Storebælt skulle passeres. Året er 1991. Tak til Arnold for minderne.





Morian Hansen

Medlem nummer 13 i starten

Da jeg læste at Der var foredrag om Morian i Midtsjællands afdelingen, glædede jeg mig til at få et referat om Morian. Det blev desværre ikke til så meget, så jeg har været lidt tilbage i arkivet og i hukommelsen, for at kunne støtte op med lidt billeder og lidt tekst.

I midten af tyverne begyndte man at køre Dirt Track i Australien og England. I Danmark blev den første bane anlagt i Frederiksberg kommune, nær ved kommunegrænsen til København, i 1928. Da jeg var redaktør første gang, havde jeg et godt samarbejde med politibetjent Knud Elmborg, der var barnefødt i området, og som alle dage har interesseret sig for Dirt Track. Han var en af mine store leverandører af artikler til Veteranen, og han har skrevet en lang række artikler om de første motorcykelløb i København og omegn.

Så har du interesse i de gamle løb, så er der mange artikler i Veteranens numre i firserne og første del af halvfemserne.

Da Danmarks Veteran Motorcykelklub blev stiftet, så blev medlemsnummer 13 holdt til Morian Hansen. Han fortabte dog senere retten til det nummer, da han ikke "havde tid til at betale kontingent". Morian var ikke til veterankørsel, men vi har dog haft ham med i Skagenløbet, men i skrivende stund kan jeg ikke huske om det er 1 eller 2 gange.

Jeg har aldrig interviewet Morian Hansen, selv om jeg har forsøgt, men jeg har til gengæld flere gange besøgt Bugatti Kaj, og det fra ham jeg har billedet herover, hvor det kan ses at det ikke altid var nummer 13 Morian havde på vesten. Det er Morian med nummer 4 og Bugatti Kaj med nummer 7.



Her er Morian Hansen ved at få knapet jakken, i det sidste Skagenløb han deltog i, og måske det eneste.

Her til højre er det danske landshold fra omkring 1930. Nederst er det Morian, så er det Skovbjerg Hansen, lidt til venstre Bugatti Kaj og anden øverst en meget ung Svend Aage Engstrøm. Øverst Ejnar Hansen.

Obbekær



Det er ikke noget nyt, at danskerne drager til udlandet for at køre Speedway. Det gjorde et hold allerede i starten af trediverne, der blev det bare kaldt Dirt Track. Morian blev hurtigt et kendt navn, og kunne så forlange at køre med nummer 13, som blev et af hans kendetegn.

Vi har haft 3 af dem som medlemmer i DVM, i kortere og nogen i meget lang tid. Medstifter nr. 12 var Sv.Aa. Engstrøm og nr. 24 var Bugatti Kaj.





Foredrag om Morian Hansen

af Henrik Andersen.

Vi var 76 fremmødte, til klubmøde på Midtjylland.

Henrik indledte med at fortælle lidt om sig selv og fortsatte hurtigt med fortællingen om Morian.

Det vil være for meget at referere fortællingen her, men det kan nævnes at Morian startede sin motor karrierer med at køre taxa for sin far i Frederikssund. Han var roer og bokser som ung, og han var jog også lidt kendt for at være både en slagsbror og en kvindebedærer gennem hele sit liv. Hans første motorcykel var en Indian Scout, som han købte for ca. 3000. Han havde publikums tække da han havde ry for ofte at vælte. Han kørte altid med start nummer 13.

Da han jo var lidt af en vovehals, kom han også i berøring med Is Speedway i Sverige, Monte Carlo Rally og dirt-track, Stockcar i en Ford, spritsmugleri og dødsdrom. Endelig startede han i et par Skagen Løb i midtfirserne på lånte motorcykler, men så vidt vides uden at gennemføre.

Under krigen fløj han som agter skytte i en Wellington bombe fly. Han forsøgte at blive pilot, men var for gammel til at kunne blive jager pilot. Han modtog flere ordener for sin dåd.

Efter krigen åbnede han en flyver skole, først i Kastrup så i Skovlunde og derefter i Tune. Han blev dog tvunget tilbage til Skovlunde efter klager fra beboerne i Tune, som mente han fløj lidt lavt.

Han var aktiv hyrevognschauffør til langt op i 80 års alderen. Han døde i en alder af 90.

Der er stadig en del artikler i forskellige motorsports magasiner i England, så her er han stadig et kendt navn.

Det skal da også nævnes, at Henrik Andersen har skrevet bogen "Morian Hansen – en legende". Bogen kan købes i boghandlen.

Aftenen sluttede omkring klokken 22.

Ref. v/Peder Rønberg J.

Fyn

Den 14. november sidste år til klubmødet havde vi indbudt Jørgen Flensted Jensen til at fortælle om sit interessante og spændende liv som præst både her i Danmark og i udlandet.

Jørgen Flensted Jensen (fremover kaldet Jørgen) har været sognepræst i Brylle her på Fyn og blev som ung udlært tømmer og derfor bosatte Jørgen og konen sig naturligvis i et træhus i Brylle.

Senere uddannede Jørgen sig som bygningsingeniør og fungerede som byggepladsleder hos entreprenørfirmaet Hans Jørgensen & Søn i Odense.

Som 40 årig blev Jørgen endelig uddannet som præst efter at have dumpet et par gange og fik herefter tilbudt et embede på Langeland, dog kun på halv tid. Jørgen fortsatte dog sit arbejde hos Hans Jørgensen & Søn for at få pengene til at slå til.

Senere var Jørgen og familien udstationeret for Folkekirkens Nødhjælp i Mozambique, Sudan og Etiopien, for der søgte man en byggetekniker med kristen baggrund. Det blev til 2 år i den Lutherske Kirke i Etiopien.

Efter Jørgen blev pensioneret flyttede familien til Canada og han blev frivillig præst i en af de danske kirker, hvoraf der findes 6 i landet. Her havde menighedsrådet stillet en 1 årig kontrakt uden løn, men dog med fri bolig og bil til rådighed - og den 1 årig kontrakt blev til 5 dejlige år i Canada!

Da Jørgen blev 70 år flyttede de tilbage til Danmark og byggede nyt hus i Brylle - og da det stod færdigt, viste det sig, at de ikke var helt færdige med at arbejde for kirken og i udlandet.

For igen blev Jørgen spurgt, om de havde lyst til at komme ned og afløse præsten i den Danske Kirke i Bruxelles, der var blevet syg. Jørgen

takkede glad ja for tilbuddet og nu rejser familien igen afsted og denne gang afløser de præsten i Bruxelles for en periode.

Jørgen er en rigtig spændende fortæller og selvom det ikke handlede om motorcykler, tror jeg nok, at vi alle havde en rigtig god og underholdende aften.

Julebanko

Onsdag den 12. december blev det årlige julebanko afholdt og som sædvanlig, var det altid nogen få der vandt fleste præmier, til stor ærgrelse for de øvrige deltagere.

Ole Ploug Jantzen

DVM afd. Sydjylland

Mødet den 1. december forløb som traditionen er hos os, med banko, Gløgg, æbleskiver og kaffe. Dertil blev der snakket en del og det var ikke kun motorsnak, måske fordi mange af os havde overtal fruen til at følge med til Seggelund. Også denne gang gik det sådan, at der sad et par stykker som sagde banko flere gange, ja der kom ind imellem nogle bemærkninger fra andre deltagere med karakter af let mobning, som man selvfølgelig overhørte. Efter et hyggeligt julemøde, ønskede vi hinanden god jul og godt nyt år og på gensyn 2. februar til årets første medlemsmøde, hvor bl.a. Kaj Beck medbringer sit kakkelovnsrør.

Ref. Lars MH

Nyt fra Redaktøren

Tak til Erland Hansen og Finn Chr. Simonsen for de meget fine indlæg, der på interessant måde beskriver vejen til medlemskab af Danmarks Veteran Motorcykleklub.

Også tak til Leif Christensen for det fine interview af "Tøjrindehaverne". Så er det op til Jer læsere, hvad det næste blad skal indeholde.

Det kunne være dejligt at høre fra Jer der har været med i mange år.



Jens "Lyn" Horsens, August Bendz fra Helsingør og Poul Kalør fra Odense, er her klar til tankning under Skagene løbet 1972. De var alle tre med til at stifte DVM. Poul Kalør kørte 25. Skagene løb i træk.

NORDISK VETERAN

"Gammel kærlighed rustner ikke"



- Vi tager hånd om dig og dit veterankøretøj
- Nem og fleksibel indtegnning
- Attraktive priser og dækninger



Gå ind på www.nordiskveteran.dk
og få alle veterankundefordelene

Midtermolen 7 · 2100 København Ø · Telefon 35 47 77 47 · nordisk@veteranforsikring.dk



Kommende Arrangementer



Nordjylland

Klubmøde onsd. 6. feb. kl. 19.30
Program endnu ikke fastlagt.

Midt-Vestjylland

Klubmøde afholdes 2. onsdag i hver måned på Grenevej 4, Astrup, mellem Videbæk og Skjern.

Aarhus

Klubmøder afholdes hver lørdag fra kl. 09.30-11.30. Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.

Syddjylland

Møderne afholdes som regel den 1. lørdag i måneden, hhv. efter afdelingens aktivitetskalender på Seggelund Cafeteria, Seggelund Hovedvej 55 6070 Christiansfeld.

Sjælland

**DVM Midtsjælland, Klubmøde
Mødested i Kværkeby.**

Lokale referenter

Midt/Nordjylland

Kurt Solskov

Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe
kurtsolskov@mail.dk

Vest/Sønderjylland

Lars Mylius Hjelm

Grønkjærsvej 29, Erritsø,
7000 Fredericia
mylius-hjelm@mail.tele.dk

Fyn

Ole Ploug Jantzen

Langgade 65, 5750 Ringe
mopj@smilepost.dk

Sjælland

Leif Christensen

Østre Parkvej 107
4100 Ringsted
ob50@sport.dk

Landsarrangementer

Skageløbet 9-11. maj

Skovboløb 18. maj

Jyllandsløbet 8. juni

Fladtanker 22. juni

Egeskovløbet 10-11. august

Alsløb 24. august

Løvfaldsløbet 14-15. september

Gjern

1. juni 2013 Stumpe- bil og motorcykel-
marked.

7. september 2013 Veteranlastbiltræf.

Jysk Automobilmuseum.

WWW.jyskatomobilmuseum.dk

Fyn

Kommende klubaftener der afholdes i Vissenbjerg hallen, Vissenbjerg.
Onsdag d. 13. februar mødetid kl. 19.30.
Onsdag d. 13. marts mødetid kl. 19.30.
Onsdag d. 10. april mødetid kl. 19.30.

Fyn Rundt 2013

Angående Fyn Rundt 2013 - der bliver afholdt i weekenden den 4. og 5. maj - har vi fundet et rigtigt godt sted at overnatte på Langeland, hvor turen i år skal gå til.

Overnatningsstedet hedder Herregården Broløkke og er beliggende på Hedevejen 33 i Humble.

Hjemmesiden hedder: www.brolokke.dk

Desværre lovede vi Jer tidligere, at vi ville gå efter et overnatningssted, hvor hvert værelse har deres eget badeværelse. Det kan vi desværre ikke

Skageløbet

Skageløbet slutter ved Idrættens hus, Brøndby Stadion 20, 2605 Brøndby.

Hvis du ønsker at overnatte i Idrættens hus, skal du ringe til receptionen på 4326 2632.

Du kan maile til:
receptionen@dif.dk

Ved henvendelse skal du oplyse
Reference nr.: 276145

overholde alligevel, da det viser sig at på herregaarden Broløkke er der nogle værelser der deler badeværelse. I kan gå ind på hjemmesiden, hvor I kan se standarden.

Turen koster DKK. 750,00 pr. person og tilmelding er bindende og det er "først til mølle princip", da stedet på nuværende tidspunkt "kun" har 20 dobbelt- og 1 enkeltværelse. Beløbet dækker morgenmad (lørdag). 2 retters menu og kaffe på Broløkke lørdag aften samt morgenmad søndag. "Et eller andet" til frokost "et eller andet sted" om søndagen.

Tilmelding senest den 1. marts 2013 til Ole og May-Britt på telefon: 43 43 25 43.

Eller email: MOPJ@smilepost.dk

Herunder er der et par eksempler på standarden.



Velkommen til nye medlemmer

2287

Claus Warburg
Nordskovvej 50
5750 Ringe
mail: it-grafisk@ofir.dk
mobil: 2256 3621
mc: Corgi Mark 1/ 1946

2288

Flemming Lolk-Hansen
Dalsø Park 128
3500 Værløse
mail: lolk@live.dk
mobil: 4160 8408
mc: Harley Davidson 1930

2289

Lasse Lapertis
Jernbanegade 56
5750 Ringe
mail: Lapertis@gmail.com
mobil: 2061 6591
mc: Honda CB/ 1977

2290

Kristine Storm Sørensen
Stentofte 32
9550 Mariager
mail: kristinestorm@hotmail.com
mobil: 3029 3451
mc: Terrot 1927

2291

Lars Møller
Skansevej 6
2791 Dragør
mail: lars.moller@starair.dk
mobil: 4071 4003

2292

Gert Pedersen
Østervoldgade 79,1
5800 Nyborg
mail: gertfp@gmail.com
mobil: 2321 1418
mc: honda CB/1976

2293

Brian Børge Søndergaard
Trunderupvej 50
5683 Haarby
mail: trunderup@mail.dk
mobil: 5217 4525
mc: Harley Davidson/1947

2294

Betina Spang
Sundparken 14
3600 Frederikssund
mail: sundparken@it.dk
mobil: 3121 7483
mc: Harley Davidson 1930

2295

Gregers Holt
Sundparken 14
3600 Frederikssund
mail: sundparken@it.dk
mobil: 3122 7483

2296

Peter Meyer
Vesterled 10
2100 København Ø
mail: peter.meyer@morningstar.dk
mobil: 5134 0260

2297

Bendt Nygaard Nielsen
Dragebakken 169
5250 Odense SV
mail: kollnielsen@das-net.dk
mobil: 2574 5138
mc: NSU MAX 1954

2298

Jørgen Olsen
Næstvedvej 16
4720 Præstø
mail: Odinknive@anarki.dk
tlf: 2260 2002

2299

Per Møller
Fælledvej 23
8700 Horsens
tlf: 2015 9604
mc: Nimbus 1936

2300

Claus Boropo
Ndr. Kinkelgade 28 c
2791 Dragør
mail: claus borop@helpline.dk
mobil: 2062 0707
mc: Peugeot 112 1934

2301

Alex Schou Jensen
Stærevej 4
4040 Jyllinge
mail: alex@veterania.dk
mobil: 2990 8890
mc: Nimbus 1939

Genbrugs- hjørnet

Købes

Harley Davidson Knucklehead
årg. 1936-1947.

Tlf: 2240 1424

Jens Chr. H-Pedersen (1600)

Sælges

Bender sidevogn model LV
1956.

Ariel Square Four 1000 cc, 4
cyl. God stand. Danske papirer.
Nimbus 1935 med håndgear og
fodkobling. Meget original og
god mekanisk stand.

Harley Davidson WLC 1941
750 cc. Få ejere, flot udstyret
med tasker og styrtøjler, dob-
beltlygter og politisirene. Utro-
lig driftsikker og fin patina.

Nimbus 1934. Stort set komplet
og færdigrestaureret til høj stan-
dard. Alle de originale sjældne
dele er der. Bl.a. Dynamo, kar-
burator, bagsæde og skærme.
Papirer OK. Kun til salg grun-
det anden investering.

Sidevogn m/bremse, ny kasse.

6092 7532

Niels Palle

Købes

Jeg søger en spændene ameri-
kansk motorcykel, mærke, år-
gang, cc størrelse er ikke vig-
tig, dog skal den kunne deltage
i klubbens løb, så den skal være
fra 1939 eller før, jo ældre jo
bedre, alt har interesse, også et
projekt eller en papkassemodel.
500cc-1000cc englændere kan
også have min interesse.

51908643

Michael Pedersen (1618)

Messecenter Herning

Stumpe- marked

Ting & Sager

2013

lørdag den 23. marts
lørdag den 16. november

2014

lørdag den 29. marts
lørdag den 15. november

Svend Aage Mortensen
Siriusvej 11 - 7430 Ikast
9517 1603 - 9926 9926

ALT TIL NIMBUS OG BMW

Reparation og service - Nimbus og BMW
Næsten alle reservedele på lager.
Speedometer-reparation. Hjulbygning.

Motorrenovering.

Stelopretning. Totalrenovering. Lakering.

Steib og Nimbus sidevogne.

Bestil pr. brev, telefon, mail eller fax.

Mindre lager af de mest almindelige Nimbus
reservedele i:

Løgumkloster, Sognegade 18,
Tlf. 2184-6264. Træffes efter aftale.
Skive, Petravej 19, Tlf. 2824-4654. Træffes
efter aftale.

Aarhus Nimbus, Rombach & Nielsen Aps
True Byvej 29 - 8381 Tilst
Tlf. 8624 6222 fax. 8624 6229
info@nimbus-aarhus.dk
www.nimbus-aarhus.dk

Specialvækstedet tilbyder

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



Ingana Aps

Balke & Wedel

Gl. Køge Landevej 55

2500 Valby

Tlf. 36 30 51 22 - 35 38 14 25

www.ingana.dk

JC NIMBUS Aps.

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

John Carlsen, Viborggade 46, 2100 Kbh. Ø

☎ 35 42 83 13 - fax 35 42 83 09

Åbningstid 9-17

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

**HARLEY-
DAVIDSON**

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling



White Tire Paint

Veteranimporten

97 51 00 16 eller 181 - 29 82 00 10

veteranimporten@dc.dk

www.veteranimporten.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



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

Eventyrlige oplevelser
for hele familien - hele dagen

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

På Egeskovs 10 museer genopfriskes gamle minder.

I Piet Heinslabyrint gælder det om at finde ind
til det japanske tårn. For familiens yngste er
højdepunktet de 8 store legeområder i skovens lysning.



62 27 28 48

Lars Bonnevie importerer
den australske kvalitetsolie

Penrite

Penrite har hele olieprogrammet til
både nye og gamle motorcykler.

SAE 30 mc m/oliesump 5l. ca. 290,- kr.
SAE 50 m/forbrugssmøring 5l. ca. 290,- kr.

Er importør af
Penrite i Norden.



Hundtoftevej 1 * DK-5750 Ringe
bonneviemg@mail.tele.dk
* www.bonnevie.dk

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum



Åbningstider 10-17

Skærtorsdag - 31. maj: helligdage og weekends

1. juni - 31. august: tirsdag - søndag

September: weekends

Uge 42: alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,

☎ 54 44 22 22

www.motorcykelogradiomuseum.dk

NORDEUROPA'S STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Investér 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 2011 tilbagebetalt 140 millioner kroner.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 1.762 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	652 kr.	203 kr.	1.627 kr.	503 kr.
150.000	1.018 kr.	203 kr.	2.541 kr.	503 kr.
500.000	2.424 kr.	203 kr.	5.864 kr.	503 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. I 2012 tilbagebetales 15% af forsikringspræmien på baggrund af 2011 skadesregnskabet. Et eventuelt forsikringsunderskud opkræves ikke. GF-veteran stiller ikke krav

om yderligere medlemskab af f.eks. veteranklub eller mærkeklub.

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.



Medlemmer af GF-veteran kan tegne autohjælp for blot 275 kr. i alt pr. år omhandlende samtlige forsikrede veteran/ klassisk køretøjer