



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 6177 2282

Vestergade 7, 5600 Fåborg

webmaster@dvm.dk

Arkivar

Leif Obbekær Hansen 6617 3396

obbekaer@post.tele.dk

Konto til indbetaling af kontingent er:

Reg.nr. 1551 Konto: 9660410

IBAN: DK 54 3000 0009 660410

SWIFT BIC: DABADKKK

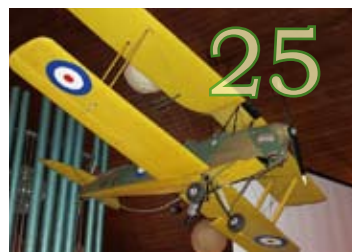
Bladet udkommer den første i lige måneder.
Materiale til bladet skal være hos redaktøren
den 10. i ulige måneder.

Indhold

Nummer 2 2013

*Forsiden er fra Skagenløbets start i Brøndby i 2010.
Start nr. 6, der kører i klasse 1 som så mange gange
før, er Svend Boss Henriksen på en Endurance fra
1919.*

Arnold Andersen	3-11
Det Gamle Album	12-15
Fladtankerløb 2012	16-19
Tre Generationer	20-21
Automatisk Kædespænder	22
Skagenrute Før & Nu	23
Nyt fra Landsdelene	24-27
Jyllandsløb	29
Fladtankerløb	30
Kommende Arrangementer	32
Nye medlemmer	34



Arnold Andersen

"En Indian legende" på Fyn.

Artiklen her er sat sammen af en tidligere artikel som Obbekær skrev i 1983, samt en artikel Karsten Berthelsen har skrevet, efter besøg af Tommy Carsten Hansen, der i mange år var ansat hos Arnold Andersen.



Den 27. november i året 1891 blev Arnold Andersen født på Københavns fødselsstiftelse. Han var ud af en ret stor børneflokk, og da moderen arbejdede som Økonoma på et sejl-skib, der sejlede for Amerika Lines, har der som sagt ikke været meget tid til børnene.

Hvordan hans første år er gået, ved vi ikke meget om, men situationen er tilsyneladende spidset til omkring Arnolds femte leveår, for på det tidspunkt bliver han fynbo, idet han bliver anbragt på Rågelund Børnehjem. Rågelund Børnehjem ligger i ud-kanten af Odense og blev fortrinsvis brugt til at huse forældreløse børn.

En væverske, der kom på børnehjemmet, Gertrud Christiansen, blev så glad for den lille nyankomne, og denne glæde var gensidig, så hun søgte om adoptionstilladelse og fik denne meget hurtigt. Så flyttede Arnold endnu en gang, men denne gang for at slå sig ned under mere trygge familiemæssige forhold i den lille nordfynske by Dalby. Hele hans skolegang havde han altså i Dalby.

Efter endt skolegang kom han i lære som maskinarbejder hos Rynkeby Maskinsmedje, senere Rynkeby Maskinfabrik. Efter endt læretid har det været tid til at få aftjene værnepligt. Vi ved ikke, hvor han er indkaldt, men et bud er i Københavnsområdet, da han senere tager arbejde i København.

I 1912 arbejdede han i Refsvindinge, og her tog han kørekort til motorcykel. Kørekort, som vi kender det i dag, havde man ikke dengang. På daværende tidspunkt var man sin egen kørelærer, og når man følte, at man var dygtig nok, aflagde man køreprøve for den motorsagkyndige.

Således gjorde Andersen også en gang i 1912, på en motorcykel med pedaler og batteritænding. Strømmen til tændingen kom fra et tørbatteri. At cyklen var udstyret med tørbatteri til tænding var ret uheldigt, men at den var udstyret med pedaler var til gengæld meget heldigt. Da Andersen når frem til den motorsagkyndige er der ikke mere strøm på batteriet. Han får dog alligevel sin attest, der giver ham ret til at føre motorcykel, da han jo kunne cykle motorcyklen frem og tilbage foran den motorsagkyndiges bolig, og denne overværede prøven fra sin hoveddør.

I 1916 købte Andersen en Indian Power Plus, der var 1 år gammel. Denne motorcykel holdt han meget af og han kørte på den lige til 1939, hvor den blev hugget op. Motoren blev lagt i en anden Indian og kørte



Herover Arnold Andersen i arbejdstøjet. I cirklen er det Helge Egekvist på Arnolds Indian fra 1915.

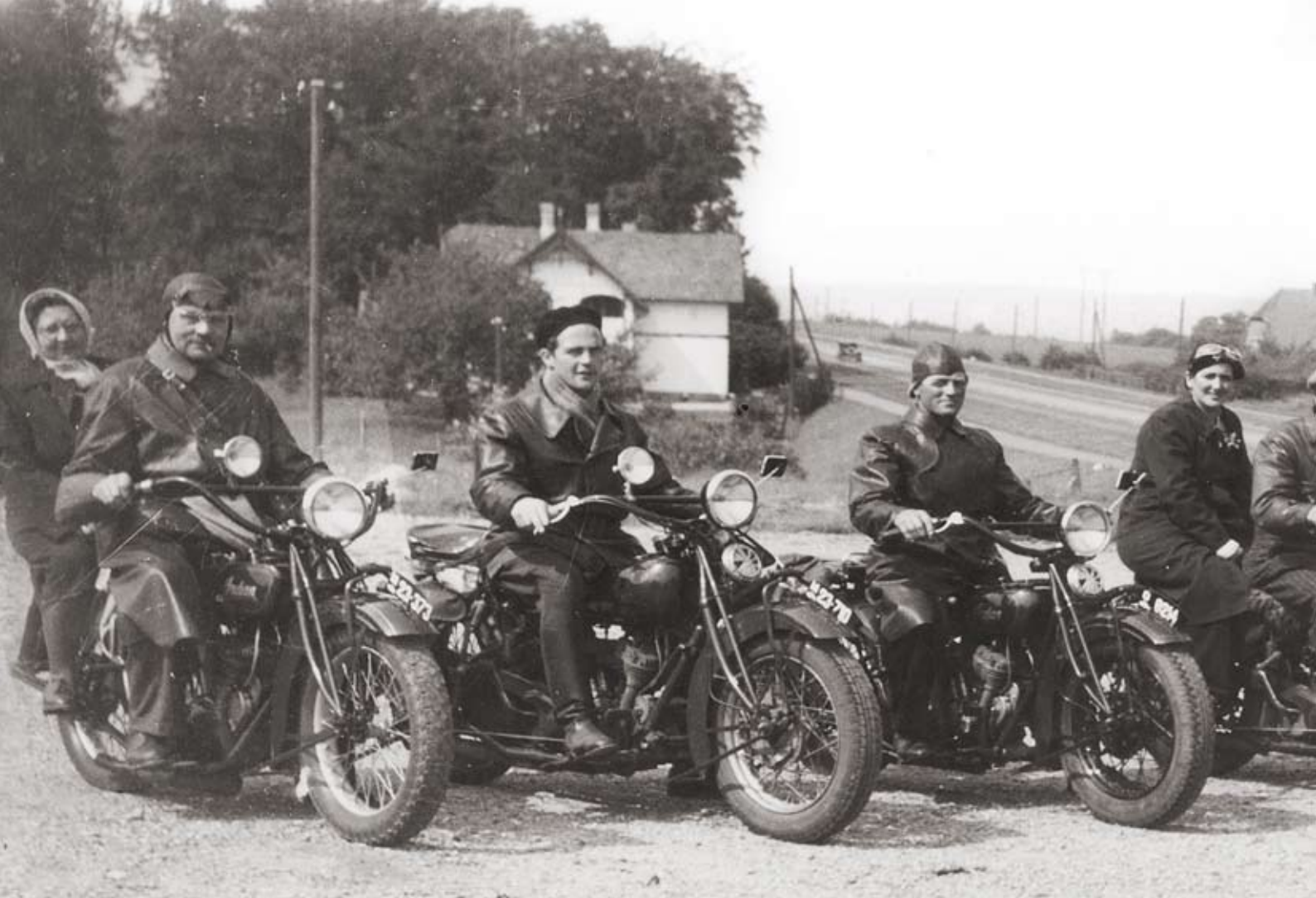
således videre sammen med hjulene, der blev anvendt til en trækvogn.

I slutningen af første verdenskrig var Andersen i København for at besøge sin kammerat, Helge Egekvist, der på det tidspunkt var indkaldt til marinen. Om det er dette besøg, der var årsagen, eller det var fra tiden som soldat, vides ikke, men Andersen tager arbejde i København hos Maskinfabrikken

Nielsen & Winther, et aktieselskab stiftet i 1873, der ud over maskinfabrik også var flyfabrikant.

Helge Egekvist og Arnold Andersen var venner hele livet igennem, og en kort overgang, efter Arnolds tid i København, var de kompagnoner og startede et mekanisk reparationsværksted i landsbyen Årslev på Midtfyn. Her fremstillede de bl.a. roesnittere. Da de ikke kunne afsætte flere roesnittere nedsatte de sig hver for sig, Helge med et maskinværksted og Arnold kom til Smedemesteren i Dalby.

Det maskinværksted som Helge Egekvist startede, er senere blevet overtaget af Evan Jørgensen, der er en plejesøn af Arnold Andersen.



Arnold fik 2 sønner mere, men de er begge emigreret, den ene har specialiseret sig i automatgearkasser og bor på New Zealand. Den anden har en servicestation med autoværksted i Canada. De to af drengene blev udlært som maskinarbejdere hos Arnold, medens den tredje blev udlært som radiomekaniker.



Vi skal tilbage i tiden igen til omkring 1920, for da bliver Arnold ansat hos smedemester Christiansen i Dalby, der er Valdemar Christiansens far. Smedemesteren dreven ren

grovsmedeforretning, men kort efter Arnolds ansættelse købte de i fællesskab en drejebænk, og dette var starten på det, der senere har udviklet sig til Korshavn Motorfabrik. Mange af de fladbundede både på Odense fjord, der blev brugt til ålefiskeri, havde en een cylindret Korshavn motor.

At Arnold kom til Fyn igen efter en del år i København var sikkert på grund af hans plejemoders svigtende helbred. Han flytter i hvert fald tilbage til sit plejehjem og passer sin plejemoder i hendes sidste år. Hun dør i begyndelsen af tyverne, og Arnold flytter til et andet hus i Dalby, da han ikke syntes om at bo alene i det hus, hvor han har haft så mange gode timer sammen med Gertrud.

Et par år efter plejemoderens død ansætter han en husbestyrerinde, der i 1925 bliver hans kone. I 1926 flytter de til Nyborg, og året efter til Langeskov.

Det er i Langeskov der kommer rigtig gang i motorcykel værkstedet. På den drejebænk, som han købte sam-

Tommy fortæller om dette billede, at det er taget et sted i Sønderjylland og stammer fra en udflugt der gik fra Langeskov til skanserne ved Dybbøl Mølle. Udflugten er foretaget i begyndelsen af halvtredserne, da benzinrationeringen er blevet ophævet. Fra venstre: Arnold og Anna på Indian 1927. nr.2. Evan Jørgensen, søn af Anna, Indian 1934. nr.3. Indian 1931, fører ukendt. nr. 4. er købmandsparret fra Urup ved Ullerslev, på Indian 1934. nr.5. ukendt kvinde på Indian 1931. nr.6. Holger Smed fra Ullerslev på Indian fra 1928. Tommy C. Hansen overtog senere denne cykel. nr.7. Indian 1930, fører ukendt.

men med smedemesteren i Dalby, og som han overtog, da han rejste.

I Langeskov må Andersen være faldet godt til, for i de næste 47 år blev han på dette sted og helligede sig helt motorcykel reparation, hvor Indian var det mærke, der havde fortrinsret.

Obbekaer



Karsten og Tommy fortæller om håndværkeren Arnold Andersen

Tiden hos Maskinfabrikken Nielsen & Winther har nok været et kvantespring i udviklingen af Arnolds evner som den senere kendte og meget dygtige maskinarbejder og mekaniker, hvorom Arnold Andersens ry og rygte blev kendt i vide kredse her i det ganske land.

Fabrikken lå først på Blegdamsvej 60 i København i en bygning fra 1897-1899 og fra 1916 - 1917 i Ryesgade 51-55, samt i et stort fabrikskompleks på Øresundsvej 147 på Amager, opført 1917-1921. Denne fabrik blev kort efter opførelsen overtaget af Vølund og revet ned i 2000-01. Fabrikken havde desuden bygninger i Københavns Frihavn; det senere Riffelsyndikat. Maskinfabrikken Nielsen og Winther oprettede i 1916 en aeroplanafdeling, som i 1917 leverede 6 fly til det danske forsvar.

Hos Nielsen & Winther lærte Arnold blandt andet kunsten, at frem-

stille tandhjul i alle mulige afskyninger, samt indsætning af kulstof til stålet så det kunne hærdes og blive hårdt i overfladen, hvilket blev en ikke uvæsentlig del af den senere reservedelsproduktion til specielt Indian-motorcykler i hans lille mekanikervirksomhed i Langeskov.

Maskinparken

Den væsentlige del af maskinparken kom til at bestå af en ældre og meget stor ca. to meter lang fladvanget drejebænk. Tommy fortæller, at den var så stor at han havde besvær med at nå op til centrerpatronen, uden at skulle stå på en skammel. Til denne drejebænk, havde Arnold selv fremstillet alle mulige værktøjer så som

en påmonteret fræsersøjle, - glatplaner og vinkelplaner, - samt mange specielle opspændingsværktøjer for udboring af diverse motordeler m.v. Denne drejebænk var en "Helligdom" som kun måtte betjenes af de få indviede medhjælpere i Arnolds værksted. Ud over den om-

talte drejebænk var der en søjleboremaskine af ældre dato, samt en rundslibemaskine til at slibe aksler. Alle de her nævnte maskiner var trukket af fladremme fra et forladstøj oppe under loftet, trukket af en central motor. Der var også en hydraulisk presse og en mobil feltesse, monteret med hjul og håndtag så den kunne trilles rundt. Essens lille blæser

var trukket af en rem via en fodpedal. Essen blev efter endt brug opbevaret i et udhus.



Meget af Arnolds værktøjsbeholdning var hjemmelavet, - smedet på feltessen, lige fra skruetrækkere, fastnøgler, og mange forskellige toppe til et topnøglesæt med smedet indvendig sekskant, samt et væld af specialnøgler, fremstillet til reparation af de mange forskellige motorcykler og kabinescootere som var datidens mangfoldige transportmidler. Alle former for aftrækkere i alle afskygninger var også hjemmelavet.

Der var også en Tandhjulsfræse-maskine som Arnold Andersen selv havde ombygget ud af en tidligere halvautomatisk kærfræse-maskine. På denne maskine var der monteret et delehoved til opdeling af et givet tandantal på de mange forskellige tandhjul som Andersen fremstillede. Fremstillingsprocessen ved tandhjulproduktionen var et enkelt tandhjul ad gangen, hvor fræseprocessen på hver tandhjulsomgang var: To gange skrubfræsninger og slutteligt én gang sletfræsning. Herefter blev der foretaget afgratning af hvert enkelt tandhjul. Alle fremstillede reservedele blev mærket ved indhugning af initialerne A – L (Andersen - Lange-skov).

Tandhjulsfremstilling

Reservedelsproduktionen hos Arnold Andersen af forskellige tandhjul – og knasthjul, samt alle mulige afskygninger af krumtapsaksler og disse akslers tilhørende lejer, blev oftest fremstillet i serier på op til 12 stk. ad gangen. Det skete med økonomisk baggrund i omkostningerne ved forsendelse og ordreoprettelse hos Scania

Vabis for indsætning af kulstof i stålet og den efterfølgende hærkning af dette. Denne indsætnings og hærdeproces, fik Andersen udført hos Scania Vabis i København.

Alle fremstillede aksler med færdiglavet gevind i enden af akslen, sendte Arnold Andersen til Odense hvor disse gevind ender blev overtrukket med et tyndt lag kobber hos en lille galvanisk virksomhed. Derved kunne stålet ikke modtage indsætning af kulstof, og dermed ej heller blive hærdet. Således bevarede gevindet stålets oprindelige sejhed og styrke. Arnold Andersen købte alle sine stålvarer til fremstilling af tandhjul og aksler hos Scania Vabis i København, som kun leverede stålvarer af højeste kvalitet.

Når Arnold havde fremstillet reservedele, aksler og tandhjul m.v. som var blevet indsat med kulstof og hærdet, og slutteligt slebet på rundslibemaskinen, blev disse reservedele indsmurt i syrefrit olie og sirligt indpakket i voksbelagt indpakningspapir, som kom fra de rugbrød som Anna købte til husholdningen og efterfølgende gemte til Arnold til brug for det nævnte formål.

Når Arnold Andersen udborede cylindre, hvor der skulle isættes nye støbejernsforinger, blev de nye støbejernsforinger bestilt hos motorfabrikken Frichs i Aarhus. Frichs fremstillede disse støbejernsforinger ved centrifugalstøbning af et meget tæt og finkornet støbegods, som var fuldstændig ensartet i strukturen og var meget slidstærkt. Støbegodset var fri for urenheder og lufthuller i materialet.

Værkstedet

Arnold Andersens værksted var opdelt i to adskilte afdelinger, bestående af et grovværksted hvor alt det snavsede arbejde blev udført, så som adskillelse af køretøjer, - afrensning af motorer og rengøring af andre reparationsdele, samt svejsning og slibning m.v. Bagved dette grovværksted, lå det finere maskinværksted, hvor der var ferniserede gulve og altid pinligt rent, og her måtte der ikke spildes olie.

Arnold Andersen var på alle måder et meget ordentligt og pertentligt menneske der i sit arbejde krævede orden, - renlighed og omhyggelighed. Men Arnold var også et selektivt menneske, idet han på ingen måder kunne skjule hans modvilje for at arbejde for mennesker som han ikke brød sig om. Ej heller på anden vis at have samvær med mennesker, som han følte, at han ikke delte værdifølelseskab med. Mennesker der ikke behandlede og passede deres køretøjer ordentligt, stod ikke højt i Arnolds agtelse og stod ikke forrest til at komme ind i Arnolds værksted og nyde godt af hans formidable reparationskunst.

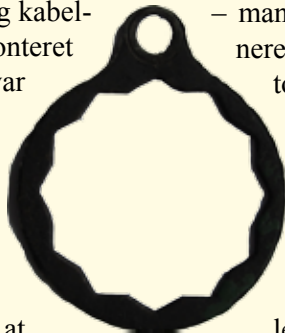


Her er der et eksempel på de knasthjul Arnold Andersen fremstillede. Billederne er taget af Karsten Berthelsen og de er fra Indian 34 cu. årg. 1926

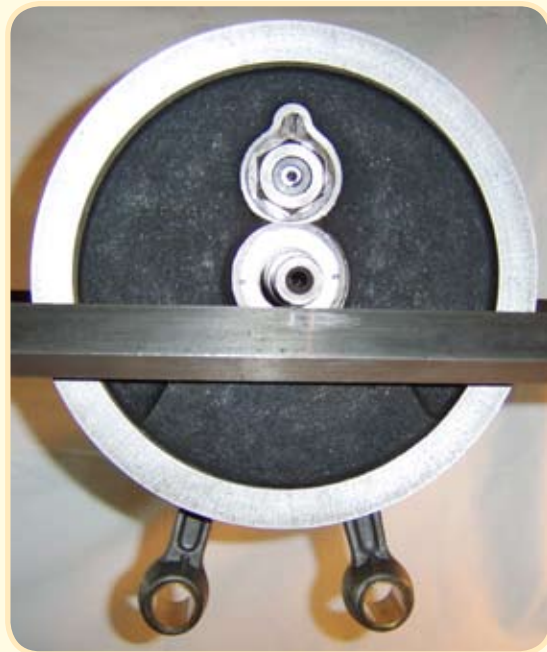


Manglende lås

Tommy fortæller en episode fra en hovedreparation af en Indian motor, som var færdig og lagt i stellet hvor alle rør og kabelforbindelser var monteret og tilsluttet. Det var blevet sidst på dagen og fyraften, hvor Arnold og Tommy slutteligt står og taler om at der nu kun mangler olie og benzin. Da ser Arnold, at der i en æske på filebænken ligger en møtriklås til en indvendig møtrik i krumtappen. Da Arnold og Tommy i fællesskab har



samlet motoren, er spørgsmålet til hinanden: Har du glemt låsen? Arnold siger slutteligt: Lad os sove på det! Næste dag siger Arnold: Vi skiller den ad igen!! – mange timers arbejde senere konstaterer de begge to, at alle møtriklåse i motoren er monteret og intet mangler. Eneste kommentar fra Arnolds side var: Så samler vi igen, og nu har sjælen da ro! Der var ingen ophidselse og ingen bebrejdelse, det vigtigste var, at samvittigheden var i orden.



Stålkvalitet v/Karsten Berthelsen

Omring fremstillingsprocessen af de stålprodukter som blev anvendt i hele produktionsindustrien og mindre smedevirksomheder rundt om i verden, begyndende fra den tid hvorfra man overhovedet kender til fremstilling af stål, er fællestrækket, at stålet blev smeltet i kulfyrede ovne, hvor der oftest blev fyret med kul både under og over stålets smeltebad. Dette gjorde man for at holde en ensartet temperatur på stålet i hele smeltingens indhold. Men den form for smelteproces af stål, medførte også en del urenheder fra kullet, indsluttet i stålet.

Et andet element der ofte var med til at forringe stålets renhed og kvalitet var, at råvarerne til stål-fremstillingen fremkom dels ved nyopbrudt jernmalm fra en jernmine, som oftest blev blandet med andet stålskrot af blandet kvalitet, som drøjede på det dyre og rene jernmalm.

Således var stålet i almindelighed fremstillet til brug ved alt muligt bl.a. de køretøjer der blev fremstillet fra slutningen af 1800 tallet frem til begyndelsen af 1900 tallet. Det var specielt Svenskerne der

i begyndelsen af 1900 tallet begyndte at fremstille de meget rene og fine ståltyper baseret på rent jernmalm, legeret med grundstoffer som Crom, - Nikel, - Mangan, - kobolt m.v. som gav stålet den fine kvalitet der var ønsket ved bl.a. våben – og værktøjsfremstilling, og hvor smelteprocessen af stålet for-gik i El- opvarmede højovne der på ingen måde medførte forurening af stålet. Baggrunden for, at Svenskerne kunne anvende denne smelteproces, som for andre lande ellers var en meget dyr smelteproces ved brug af elektricitet var, at de havde de meget store søer og opdæmmede vandreservoirer til drivkraft i de vandkraftværker, hvor vandet var ”billig” drivkraft til de store el-turbiner. De dengang mest kendte svenske stålværker var: Bofors, - Uddeholm, og SKF.

Alt dette lærte Arnold, sikkert hos Nielsen & Winther, og viste dermed, at alt det stål som det svenskejede Scania Vabis importerede – anvendte og solgte, var stål af fineste kvalitet, og dermed kunne de emner som blev fremstillet at stålet opnå en højere eller bedre kvalitet og styrke end de oprindelige og originale motordele, som var fremkommet ved en mere forældet og uren fremstillingsproces.

Stærkere krumtap

Indians krumtap havde en mulighed for at revne omkring sølen. Derfor blev der fremstillet nye svinghjul, der var fuldstøbte. Disse skulle så også afvejes påny, inden motoren blev samlet.

Tommy fortæller

Om Arnold fortæller Tommy, at han inde fra sit værksted, både kunne høre og iagttage hvem der kom til forretningen. Hvis Arnold ikke var i humøret til at møde, eller tale med vedkommende, låste han døren og trak rullegardinerne ned for vinduerne i værkstedet. Hermed var det tydeligt for den besøgende, at vedkommende godt kunne vende om og gå igen. Meget anderledes var det ikke over for sin hustru Anna, når Arnold for nedrullede gardiner i værkstedet var i gang med en opmærksomhedskrævende produktion, idet hun hver dag ved dagens spisetider kaldte på Arnold ved at banke på en rude til værkstedet og råbe: Fatter der er mad! Ofte var svaret fra Arnold: Jeg har ikke tid! Og så skulle der ikke tales mere om den sag. Når Anna efter timers forgæves henvendelse, bekymret forsøgte at bringe maden til værkstedet, kunne Arnold svare Anna hvast: Hørte du ikke hvad jeg sagde!



Tidsrøvere/Moral

Som et visuelt værn mod tidsrøvere, altså folk som bare kom for at hygesnakke, havde Arnold på ydersiden af sin dør ind til værkstedet opsat et skilt hvorpå der stod: HVIS DU IKKE HAR NOGET ÆRINDE, ER DU GÅET FORKERT! Således kunne besøgende til Arnolds værksted forlods vurdere om deres ærinde var vigtigt eller det modsatte. På indersiden af døren var der også et skilt hvorpå der stod: KREDIT GIVES IKKE! – OG HER HAR DE GRUNDEN: FØRST MISTER JEG VAREN OG SIDEN KUNDEN!

Således kunne kunden vurdere om han var i stand til at betale den aftalte pris, som Arnold næsten altid forlods gav kunden på udførelsen af en given reparation, eller om kunden først skulle komme igen når han havde sparet op til betaling af regningen.

Arnold Andersens forretningsmoral var af en sådan beskaffenhed, at den overslagspris han havde givet en kunde på udførelsen af en given reparation af en motor eller andre dele på et køretøj, var den pris som kunden kunne regne med at skulle betale ved afhentningen af sit køretøj, uanset om der var fremkommet uforudset merarbejde under reparationen, som Andersen på sin egen samvittighed havde udført. For kunden kom jo oftest med det aftalte beløb i hånden, som sikkert i mange tilfælde havde været svært nok at skrabe sammen.

Vensskab opstår

Tommy Carsten Hansen, som er medforfatter og fortæller til denne artikel, kom første gang i 1959 – 60, i en alder af 15 – 16 år til Arnold Andersens værksted for at få hjælp til fremstilling af et nyt bag- kædehjul til en ældre Villers motorcykel. Arnold Andersen indvilgede i at hjælpe Tommy med fremstilling af omtalte kædehjul. Ved bekendtskabet af reparationen, så Arnold, at Tommys hænder var skruet rigtigt på, og ikke mindst, at kemien imellem de to, Arnold og Tommy, var i orden. Dette medførte et makkerskab og venskab mellem de to, som varede helt frem til Arnolds død i 1972. Tommy fortæller, at han specielt hjalp Arnold Andersen meget i de godt fire år hvor han stod i lære på Olav Rasmussens Maskinfabrik i Ullerslev. Olav Rasmussen var søn af Arnold Andersen læremester i Rynkeby Maskinsmedje, så også denne side af sagen var i Arnolds optik i orden.

Sønners farvel

Ud over at være en meget dygtig håndværker, var Arnold Andersen en ”Tusindkunstner” der kunne fremstille og reparere de mest fantastiske ting efter datidens målestok. Det var derfor naturligt at ægteskabets tre sønner: Evan, Arne og Helge alle kom i lære hos deres far. Men ingen af sønnerne havde en personlighed der

matchede med Arnolds lidt snørklede personlighed og lidt sære væsen, ikke at forglemme, hans høje ideal som håndværker. Samarbejdet mellem sønnerne og Arnold gik ikke, hvilket medførte, at alle tre drenge søgte lykken uden for værkstedet i Langeskov. Evan overtog senere Helge Egekvists værksted i Odense, hvor han i en årække bl.a. var underleverandør til andre større virksomheder i Odense. Arne og Helge immigrerede begge til USA, hvor de bosatte sig og stiftede familier. Tommy mener at huske, at Arne blev ansat ved Chryslers fabrikker med speciale i automatgearkasser? Ingen af de to sønner vendte nogensinde tilbage til Danmark.

Indian stumper fra USA

Men der var dog trods alt korrespondance med hjemmet i Langeskov, idet Tommy fortæller, at i 1950'erne, havde Arnold fået drengene i USA til at opkøbe store mængder nye Indian reservedele, nok mest motordele i alle afskygninger, som kom til Danmark i en stor trækasse, indsmurt i Feonat (rustbeskyttende fedt) og indpakket i kraftigt fedtpapir. Denne anselige mængde Indian reservedele, var et scoop for Arnolds ry og rygte som Indian- specialist og dermed også for hans fremtidige reparationsarbejde inden for samme mærke, helt frem til hans sygdom først i 1970'erne forhindrede ham i længere at kunne arbejde.

Indian 1927

Arnold Andersens mangeårige køretøj var en Indian model 1927. Da Arnolds kræftsygdom i starten af 1970'erne var så fremskreden, at hans svækkelse forhindrede ham i dels at arbejde, og dels at køre på sin Indian, valgte Arnold selv, at hans ven Valdemar Christiansen, Korshavn Motorfabrik, skulle købe og overtage hans Indian model 1927. Arnold og Valdemar Christiansen kendte hinanden fra den tid, hvor Arnold havde arbejdet sammen med Valdes fader. De fik et livslangt venskab, men Valdemar Christiansen havde aldrig valgt Indian som sit foretrukne køretøj. Idet Valdemar primært kørte på Royal Enfield, dengang også på en fireventilet Royal Enfield, og Valdemar blev derfor aldrig rigtig glad for at køre på Arnolds Indian.

Valde og Arnold

Valdemar fortalte mig, at han og Arnold var enige om at bevare deres livslange venskab, som bl.a. gik på gensidige besøg hos hinanden, men

Arnold havde bestemt, at det kun skulle ske én gang om året, for ellers var der ikke nok at tale om til en hel aften! Og Valdemar fortalte, at Arnold ikke var uden lune, og godt kunne finde på at drille Valdemar lid i alt venskabelighed. Til eksempel for Arnolds drilleri havde han en dag digtet en lille drilleremse til Valdemar som lød således: Når jeg på min Indian ud af landevejen iler, da snart jeg møder - en fireventilet "Filer" - med fire brændte ventiler! - Og så vidt jeg har hørt fortalt, kunne Valdemar også digte en modsvarende drilleremse som i alt venskabelighed, og til begges morskab, blev returneret til Arnold.

Det lakker mod enden

Tommy fortæller, at Arnold Andersens heldbred begyndte at skrante i 1970 - 1971. Arnold Andersen havde fået Cancer i halsen og i svælget, og havde derved fået meget svært ved at spise fast føde. Den legendariske motorcykelmekaniker Arnold Andersen kunne ikke længere hjælpe de mange trofaste kunder som nu måtte gå for-

gæves til værkstedet i Langeskov, idet Arnolds kræfter ikke længere strakte til at arbejde på værkstedet. Og i 1972 var Arnold den meste af tiden sengeliggende, og var selv bevidst om, at det var begyndelsen til enden.

Tommy vedblev til det sidste at besøge sin ven Arnold. En dag bad Arnold Tommy om at hente en bestemt æske på værkstedet, samt et glas mælk, og efterfølgende stille begge dele ved hans seng. Herefter skulle Tommy gå. Arnold havde med sin sædvanlige planlægning og beslutsomhed forud disponeret den udtænkte handling, som blev afslutningen på et smertefuldt og udsigtsløst liv der ikke længere var værd at leve. Arnold havde den dag besluttet at indtage et større antal meget stærke smertestillende piller, opløst i et glas mælk, piller som lægen havde ordineret til smertelindring af hans sygdom, men som Arnold havde gemt til formålet. Således sov Arnold for egen hånd ind i en alder af 81 år.

Karsten Berthelsen (298)

Tommy Carsten Hansen (235)

Obbekær (175)



Svinghjulsproblemer

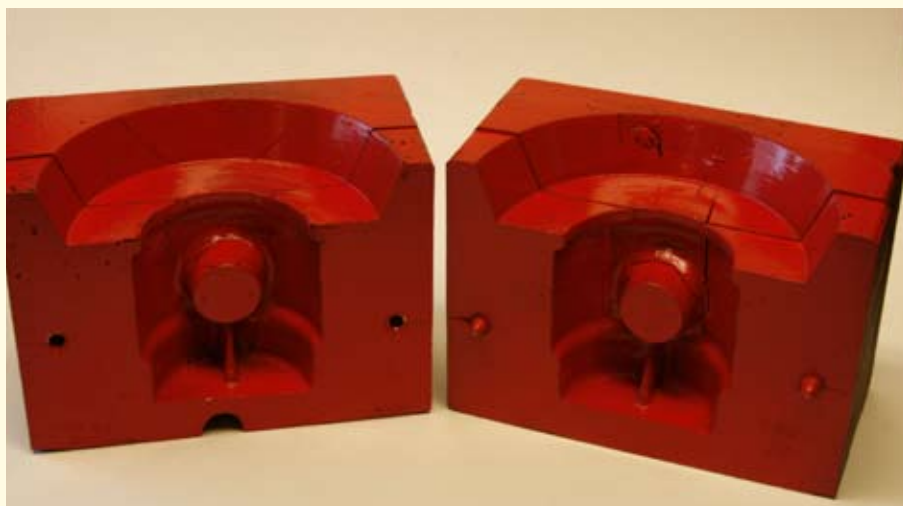
Som tidligere omtalt i denne artikel, så var Indians svinghjul ikke så stærke, idet de ikke var fuldstøbt, omkring det sted, hvor krumtapsølen var monteret. Det afstedkom ofte brudrevner omkring sølen.

Arnold Andersen var hurtigt ude med en løsning af problemet, idet han

selv foranstaltede støbning af nyere svinghjul. Arnold fik også fremstillet nye stempler, også efter egne forme.

Disse modeller her, havde Tommy med, da han, Karsten og undertegnede mødtes for at lægge sidste hånd på denne artikel.

En hel del af de 750cc Indianere, der har fået nye cylindre, har også ændret svinghjulet til en HD fuldstøbt. Obbekær





14.februar 2013

Lidt over middag mødtes vi, Karsten, Tommy og undertegnede hos Karsten på Fjordparken i Nyborg, for at lægge sidste hånd på historien om Arnold Andersen. Vi skulle også ud for at besøge Bent Petersen, der har en Indian fra 1930, som Tommy restaurerede i begyndelsen af 80'erne. Bent kom aldrig rigtig i gang med at køre på cyklen, så den stod bare og pyntede i vognmandsfirmaet. I 1987 spurgte Bent, om ikke Tommy kunne køre lidt på den, så han tilmeldte sig til det årlige Egeskovløb. Tommy startede med nr. 83. Der var 185 ma-

skiner tilmeldt og af dem var de 22 Indian motorcykler.

Turen til Egeskov er stort set det eneste cyklen har kørt siden renovering, og den har stort set været gemt væk siden. På dagen, hvor vi skulle se motorcyklen, havde Bent det ikke så godt, så det blev barnebarnet, Stefan der kom for at vise cyklen frem. Det bliver sikkert også Steffen, der kommer til at overtage cyklen, så der er basis for et nyt ungt medlem. Bent Petersen (856) har forøvrigt været medlem i mange år, hvilket også fremgår af hans medlemsnummer. Som det kan ses på billedet nederst til venstre, så er der her tale om endnu

Herover Indian EGP2302 med Tommy Carsten Hansen, Karsten Berthelsen og eventuelt næste ejer Stefan Madsen.

en Indian solgt fra Indian Depotet på Sønder Boulevard. Som det kan ses på skiltet står der Einar Bruun Larsen. Han overtog motorcykelforretningen fra sin fader, Christian Larsen, i 1928. Da vi kommer et stykke ind i trediverne er det ved at være slut med Indian forhandling, men der var basis for mange år med reparationer og vedligeholdelse af de mange Indian cykler, der var blevet solgt, hvilket denne artikelserie er et tydeligt bevis på.

Obbekaer



Værktøj fremstillet af Arnold Andersen

af Jesper Storm

Hvis behovet for specielt værktøj opstod, ja så lavede han det bare selv.

Tilbage i 2005 var jeg så heldig, at få lov til at låne et af de værktøjer som Andersen Langeskov har lavet formentlig i 40'erne eller 50'erne. Det drejer sig om et værktøj til udboring af hullet i stellet til kickstarter-akslen og jeg lånte det af Karsten Berthelsen som også har bidraget med billederne af værktøjet samt grundlaget for værktøjsbeskrivelsen.

Boreværktøjet er lavet rigtig godt og det var en fornøjelse at bruge det. Andersen Langeskov lavede det, da hullet kan blive ovalt hvis den lille bolt med firkantet hoved, til fastholdelse af akseltappen, ikke af og til spændes efter.



Karsten har lavet en rigtig god instruktion som skal følges, men så kan det heller ikke gå galt. Selvfølgelig bliver hullet så større end den originale aksel tap og til de nye tappe man kan købe i dag, men man kan lave en tap specielt til hullet. Dog skal man huske at tappen skal indsættes og hærdes.

Skæret er toolbit og skal ligge an mod skruen for spåndybde bag ved stålet. En 1/8 omgang giver en spåndybde på 0,1 mm og dermed en øgning af hullets diameter på 0,2 mm.

Det er selvfølgelig vigtigt at værktøjet er centreret i det oprindelige hul hvilket kan være en udfordring hvis hullet er meget medtaget.

Så er vi klar til at udbore det gamle hul så det bliver rent. Det skal ske ved lave omdrejninger for ikke at brænde stålets skær af. Det er nødvendigt at være to til opgaven.

foto Karsten Berthelsen



Det gamle album

Vi nærmer os kraftigt et 100 års jubilæumsløb for Skagenløbet, så jeg har valgt at vise lidt fra vores egne løb igennem den tid, som Danmarks Veteran Motorcykleklub har eksisteret. I 1970 deltog Erik Orth på Mundus fra 1907. Erik deltog altid på noget af det ældste, der var med i løbet.

Har har deltaget flere gange på Mundus og på en Wanderer årg 1906. Langt op i alderen deltog han på disse små cykler, med ringe motorkraft, så det var ikke et særsyn at se han løbe ved siden af, når det gik op af bakke. Erik var også kendt for at holde tale på vers, til vores afslutningsfester.

Mundus var ejet af Børge Kaa, der meget tidligt var begyndt at samle gamle motorkøretøjer. Han deltog aldrig selv i løb i DVM, men lånte gerne sine køretøjer ud.



Herover er det August Benz siddende i en Cyclonette. Med den deltog han i Skagenløbet 1970. "Cyklen" tilhørte Børge Kaa, der står herunder iført shorts. Det er August, der er ved at få

instruktion i, hvordan han skal få Cyclon motoren til at starte. Den blev fremstillet i 1913 i Berlin. De blev også fremstillet med fast karosseri og brugt til taxakørsel.





Herover er det Erik Lindvig Jensen, på en meget fin Matchless. Et andet mærke som vi ofte så ham på, var Indian med "mor" i sidevognen. Erik Lindvig lavede Egeskovløb i begyndelsen af 70'erne.



Herover har vi to af klubbens dygtige mekanikere. De laver begge nogle meget flotte restaureringer. Det er Bent Lemming tv. og Evald Henneberg th.

Bent Lemming har vi ikke længere iblandt os, men i den tid han levede var han et stort aktiv for mange medlemmer, med sin store viden om datidens teknik. Han var også klubbens Veteranekspert i 13 år. I 14 år var han speaker til Skagenløbet og en hel del gange på Egeskov.

Evald Henneberg, på BSA årg. 1929, har restaureret et utal af motorcykler og biler. Er kendt over det ganske land, som den man kontakter, når alt andet ser håbløst ud.

Begge billeder øverst er fra Skagenløbet i 1969.



Tv. her er det Knud Arhøj fra Århus. Han deltager her i Skagenløbet 1970,. I 1971 var han tilmeldt, men midt under løbet trådte han ud, for at blive en del af løbsledelsen. Han lavede derefter Skagenløb i 72-73-74 og igen i 81-82-83. Under Knud Arhøj ændrede løbene sig til at være mere orienteringspræget, med rigtige kort, i stedet for rurebeskrivelser eller benzinkort.



Tv. Skagenløbet 1980. Danmarks Radio, programmet Natek, fulgte Skagenløbet fra København og til Skagen. Her bliver Marius interviewet af Ove Lind da vi var ankommet til Grenen. Det blev til 40 minutters udsendelse i prime time. Fotografen der var med var Turf Wenderberg, og udsendelsen blev optaget på filmspoler.

Herunder er bestyrelsen, som den så ud i 1983.



Th: I 1964 blev Danmarks Motor Union 50 år. I den forbindelse ville unionen lave et jubilæumsarrangement. Det var ikke klar før i 1965. Løbet skulle være et løb for gamle motorkørere og de skulle efter proportionerne stille med en veteran motorcykel fra før 1930. Løbet startede i Skagen og sluttede i København. Det sidste stykke vej blev de eskorteret af politiet. Forrest ses Kjeld Hansen, Viggo Thomadsen, Johan C. Jensen. Lidt længe nede Fisker, Josef Kock med flere. Resultatet af dette løb, kan ses på de disse sider, og fik i august 1965 navnet Danmarks Veteran Motorcykleklub.



Billederne til disse sider er leveret af Obbekær, Lars Sørensen, Bent Just, Niels Palle, Frede Nielsen, Poul Jørss og affotogr. fra Politiken.

Herunder er jeg deltager i Skagenløbet 1974. Det er første gang jeg kører solo. Jeg deltog på min faders 4 ventilede Ariel fra 1932. Det var også mit sidste løb i en længere periode, da jeg året efter blev løbsleder for Skagenløbet, et job jeg havde i seks år i første omgang. **Obbekær**

Herover en meget ung mand, der i mange år lånte cykler hos sin fader, imod at han vedligeholdte rengjorde dem selv, inden de blev afleveret. Drengen er Bernt Linder-Madsen og hans far Carl Linder-Madsen, der ses herunder med start nr. 8. Carl var meget aktiv på de gamle cykler. Ud over Skagenløb, var han en sikker deltager i Skåne rundt. Bernt er også vist til højre for genkendelsens skyld.





Vinderne i Amager Motor Klubs Trial i 1939.

Løbet blev afholdt mellem Køge og Ringsted, med afslutning på Slimminge Kro.

Jeg har modtaget billedet fra Poul Jørss, og han fortæller følgende om billedet:

De to Nimbussen er fra 1937/38 modeller med knopforgaffel. Sidevognen er en Dania 1936/37. Bemærk det tolt blankslidte fordæk på sidevognscyklens. Begge Nimbussen er med lille

forhjulsbremse. Bemærk den nyere forskærm på sidevognscyklens, som er en sport med oplagt udstødningsrør. På Nimbussen til højre er der en simplere forskærm. Den ene forlygte er afmonteret, og den anden er uden glas, for at det ikke skulle blive knust.

Motorcyklens til venstre er en Matchless, formentlig 350 cc OHV 1932-34. Motorcyklens til højre er en 500 cc New Imperial.

Desværre kender jeg ingen af personerne på billedet, og jeg har ikke

fundet noget om Amager Motor Klub, selv om jeg har boet på Amager det meste af livet. Jeg har indtrykket af, at A.M.K. ikke overlevede 2. verdenskrig, i modsætning til Sundby Motor Klub.

Billedet har jeg fået af vores medlem Ib Baunsgaard.

Poul Jørss

Herunder:

Fra starten af Dirt Track i Danmark. Det er sikkert fra den første bane i omegnen af København.





Fladtankerløb 2012

arrangeret af ViKa'Sajt

Deltagerindlæg

Sidste års Fladtankerløb blev afholdt af motorcykle klubben ViKa'Sajt der holder til i Udby lige syd for Randers fjords udmundning i Kattegat. De har et klublokale ved Ove og Ellen Rasmussen og de har et stykke jord med græs det blev til en campingplads så alle kunne bor der ganske gratis for øvrigt.

Helle, Hans (vores søn) og jeg skulle deltager i løbet og vi havde dejligt kort til campingpladsen, kun 30 km.

Vi kørte hjemmefra fredag eftermiddag i næsten tørvejr, men da vi kom til Udby kom der meget vand, nå men telte blev stillet op og ca. kl 18:00 blev det tørvejr og det holdt faktisk resten af weekenden,

ganske godt tilrettelagt.

Fredag aften blev grillerne tændt og der var fælles grilning af vores med bragte kød, Der var stillet et fælles telt op og der blev snakket og hygget som det skal være på vores løb.



Lørdag morgen var der rundstykker og kaffe og igen masser af snak samt kiggen på motorcykler. Løbet var en god køretur med indlagt frokostpause ved Randers motorsports motocross bane. Undervejs skulle vi ved posterne samle bogstaver sammen og med dem skulle vi så gætte et motorcykle mærke, det var lidt svært for os da vi havde mistet en post i Auning (hvem finder da også på at sætter poster i byer) Det lykkes alligevel at gætte mærket som var Brough Superior.

Ved mål var der hjemmelavede lagkage, mere snak inden aftensmad i det lokale forsamlingshus. Jeg synes at alle ViKa'Sajt folkene kan være stolte af det løb som de fik afviklet, det var både sjovt, hyggeligt og levede op til det jeg forventer af et DVM løb.

Lars Sørensen (661)







Vi i klubben havde en fantastisk weekend.

Det startede eller lidt blandet med regn om fredagen, så flere af deltagerne fik sig en dukkert på vej til Udby. En enkelt magnet løb fuld af vand og stod ikke distancen om lørdagen.

Fredag aften, da grillen var blevet tændt, strømmede fra "campingpladsen" (Oves græsmark) til "vognporten" for at få grillt deres medbragte delikatesser.

Det var utrolig hyggeligt og stemningen var i top. Fladtankerfolket forstår virkelig at få det bedste ud af situationen. Der blev snakket og spist både i teltet og klublokalet.

Lørdag morgen var vejret ok (som lovet fra løbsledelsen). Det var et flot syn med de mange sjældne og flotte motorcykler på gruspladsen foran klublokalet.

Efter kaffe og rundstykker, blev deltagerne sendt afsted i god ro og orden, øst på langs kysten af Djursland, hvor godset "Hevringholm" blev passeret.

Derefter gik ruten sydpå, over et lille stykke grusvej (som enkelte deltagere missede), ned i terrænet syd for Randers-Grenåvejen forbi "Gl.Estrup" herregårds- og landbrugsmuseum.

De gamle motorcykler kom lidt på prøve i det bakke-landskab, men hovedparten nåede forbi "Clausholm Slot" og frem til frokostpausen ved Brusgårdbanen, hvor vi havde lånt faciliteter af Randers Motorklub.



Efter at deltagerne have styrket sig med pølser, brød og en tår til tørsten, gik turen igen nordpå tilbage over hovedvejen forbi området hvor den gamle "Volk Møllebane" havde sit startsted. Enkelte deltagere sendte måske en tanke tilbage til tiden, da der kunne samles op mod 40.000 tilskuere til motocross på dette sted.

Videre østpå til Allingåbro og derefter forbi godset "Stenalt" på vej ud langs sydsiden af Randers Fjord. Ruten fulgte nu "spritruten" langs fjorden forbi "Holbækgaard" gods til Udby, hvor tidtagerne tog imod og klubbens "damer" ventede med en hårdt tiltrængt kop kaffe, med hjemmelavet lagkage.

Aftensmaden blev indtaget, til alles tilfredshed, i Udby forsamlingshus.

Trods enkelte missere fra ruteudlæggernes side (lidt problemer med "højre/venstre"), var stemningen god under præmieuddelingen.

En hændelse skal lige nævnes, da den viser pionerånden også hos de yngste deltagere. Ida var gået i stå, med et knækket benzinrør, nogle kilometer før mål. Dækslet skrues resolut af svømmerhuset og det knækkede benzinrør drejes ind over det åbne svømmerhus, hvorefter reguleringen af benzintilførslen klares manuelt med benzinhanen på resten af turen.

På vegne af "Vikasajt"

Jens D. Andersen







Som ung kørte Ove Christensen på motorcykel, fordi det var et bekvemt transportmiddel, men siden blev han bidt af veteranmotorløb, som bl.a. "Ska-genløbet", der er et årligt tilbagevendende orienteringsløb



– Om der er lidt mekaniker i mig? Næh, der er meget, griner Hanne, som el-lers ernæ-rer sig som legetøjs-handler

Hele familien har benzin i blodet

Tre generationer på

Da Ove Christensens børn var små, løb de ham i møde, når han kom kørende hjem fra arbejde på sin motorcykel, og så fik de en tur. I dag er det Ove, der sidder bag på, når hans datter gasser op. Og barnebarnet Maria har fået plads i sidevognen

■ Sikke en dejlig dag i dag. Jeg tror sgu' godt, jeg kan starte den...

Ove Christensen fra Faaborg smiler lunt til sit barnebarn Maria. De to sidder omkring havebordet, mens Oves to voksne børn Hanne og Flemming bikser med en adstadigt udseende motorcykel på gårdspladsen. Bikser er måske ikke det helt akkurate ord, for de ser ud til at vide, hvad de foretager sig. Kort efter lyder der da også et brøl fra motoren. Men det er slet ikke denne larmende tohjulede maskine, Ove har i tankerne. Det er derimod en gedigen 1200 kubik Harley Davidson med sidevogn, som har været i familiens eje, siden Ove gav håndslag på den for mange år siden. Ove og motorcyklens tidligere ejermand nåede nøjagtig samtidig over målstregen i et motorløb, og det fik ejeren til at beslutte sig. Hvis nogen havde fortjent at købe den Harley, var det Ove, og sådan blev det.

Hannes lillebror Flemming bor i Australien, hvor han lever af at reparere anderledes små motorer – nemlig dem i symaskiner. Men han får også hurtigt startet Hannes lidt genstridige Yamaha 125, som hun i sin tid fik forærende, hvis bare hun kunne starte den

Desværre er den nu 76-årige pensionerede mekaniker selv lettere punkteret efter en blodprop for nylig, så han må overlade gaspedalen til sin datter Hanne, Marias mor.

– Så længe jeg kan huske, har det været en del af vores hverdag at køre på motorcykel, fortæller Hanne.

– Som helt små fik vi lov til at løbe vores far i møde, når han kom fra arbejde. Så sad en på tanken og en bag på hjemad. Flemming var højst et par år, og jeg var vel fire eller fem, siger Hanne.

Senere, da de to søskende blev teenagere, var det naturligvis ikke gjort med at sidde som passager.

24-årige Maria tager plads i den rummelige sidevogn. Endnu har hun ikke selv kørekort til motorcykel



– Da jeg var ung, cyklede vi ikke, som store børn gør nu. Vi kørte knallert! Og med en far, der var uddannet mekaniker, og en lillebror, som kørte motorcross, var

der altid hjælp at hente, når der var noget med knallerten.

Desuden sugede Hanne til sig og forklarer den dag i dag om stemples, cylindre og bremsekalibre med den største selvfølgelighed. Interessen for det mekaniske forblev dog en hobby, og Hanne blev udlært hospitalslaborant eller bioanalytiker, som det også hedder.

– Mor lavede reagensglasbørn, forklarer Maria. – Det brugte vi meget krudt på, da vi var små: Vores mor laver børn!

Nu sørger Hanne imidlertid udelukkende for børnenes underholdning, for hun har forladt laboratoriet og overtaget sine forældres legetøjsforretning midt i Faaborg.

Selv samme legetøjsforretning blev kilden til Hannes første store opsparing. Hun hjalp til i butikken





tre hjul

Festligt ser det ud, når Hanne, Ove og Maria kører en tur gennem Faaborg på familiens Harley Davidson fra 1932

efter skoletid, og pengene, hun tjente, skulle bruges til... Godt gættet: En motorcykel.

– Men så rejste jeg til New Zealand og fik altså ikke nogen motorcykel. Heldigvis havde far jo så nogle, jeg kunne låne, da jeg vendte hjem igen, siger Hanne med et smil. – Og den dernede måtte jeg få, hvis jeg kunne starte den, tilføjer den 47-årige kvinde med et nik i retning af den sorte tohjulede.

Faldt i søvn bagpå

Familien har i mange år deltaget i motorcykelløb, og især ”Skagensløbet” arrangeret af Danmarks Veteranmotorcykelklub er en be-

givenhed, alle ser frem til.

– Desværre måtte vi blive hjemme i år på grund af fars blodprop, men i fjor var vi tre generationer på tre hjul. Maria sad i sidevognen og fandt vej. Løbet er nemlig et orienteringsløb på tid, så det gælder om at finde de rigtige poster uden hverken at køre for hurtigt eller for langsomt.

– Jeg var meget beæret over at komme med, griner Maria.

– Det har jo altid heddet sig, at løbet kun var for voksne, tilføjer den 24-årige nyuddannede folkeskolelærer.

– Jeg har nu haft min anden datter Pernille med på et løb, engang da hun var lille, men hun

faldt i søvn på bagsædet, tilføjer Hanne.

– Det blev jo for risikabelt med sådan en lille sovende passager, så hende måtte vi læsse af og ind i en følgebil. Da jeg så kørte i mål, stod min mor blandt tilskuerne og spurgte, hvor Pernille var. ”Pernille? Åh ja, hun faldt af undervejs”, svarede jeg, og mor røg lige i. Alle omkring havebordet morer sig, som de så ofte gør, når gamle historier og anekdoter fra motorløb bringes på bane.

Ingen af Hannes døtre har endnu taget kørekort til motorcykel, men det er ikke lysten, der mangler.

– De har bare sådan en dum

holdning. De synes, at moren skal betale for det, konstaterer Hanne tørt.

Hannes lillebror Flemming er emigreret til Australien, men han har været hjemme i adskillige uger. Han plejer at komme hjem hvert forår, og i år var der samtidig Oves skrantende helbred at tage hensyn til.

Rundt i Australien

Ove og hans kone Elly har været nede hos deres søn i flere perioder, og de har kørt rigtig meget på motorcykel på det enorme kontinent.

– Vi har endda en motorcykel stående derude endnu, men det er for dyrt at få den fragtet herhjem, siger Ove. Og så er det jo godt, at der er en anden model indenfor rækkevidde. Den olivengrønne Harley Davidson med røde fartstriber og rigtigt bakgear. Mor og datter ifører sig vindtætte læderjakker, og Ove skal have lidt assistance, før benet vil op over sædet. Det er nu hurtigt klaret, for han har glædet sig til den køretur hele formiddagen.

– Jeg regner med at komme igen, så vi atter kan køre løb sammen, Hanne, Maria og jeg, men foreløbig tager jeg en dag ad gangen, siger Ove, inden trekløveret suser ned ad Vestergade.

Oprindelig var motorcyklerne ren og skær transportmiddel, siden blev de Oves hobby og liden-skab, og så endte de med at være hele familiens omdrejningspunkt og fælles fornøjelse. □

Skagensløbet...

...arrangeres af Danmarks Veteranmotorcykelklub og køres fra Skagen til København ved ulige årstal og i modsat retning i de lige år. Turen er 500-700 kilometer lang og tilbagelægges i løbet af tre dage i forbindelse med kristihimmelfartsferien.

Det gælder ikke om at komme hurtigst frem, men derimod at køre med en særlig gennemsnitshastighed. Som regel deltager godt og vel et par hundrede motorcykler, som alle skal være fabrikeret før 1935.



Af Anne Kjøge
Foto: Torkel Dyrting

anne.kjoerge@familiejournal.dk

I august 2012 var jeg på week-end-tur med 8 gamle mc-venner.

Da vi kørte igennem Bårse på Sydsjælland, passerede vi et vej bump, som fik min – åbenbart for slappe bagkæde - til at ramme kanten af bagskærmen, og i løbet af et split-sekund havde kæden skåret sig ind i bagskærmen som en kædesav i tynd krydsfinér.

Ved hjælp af en hammer og en vandpumpetang fik jeg brækket bagskærmstumperne tilbage, så turen kunne fortsættes i ro og mag. Og så vidste jeg, at jeg havde lidt at ”pille med” til vinter.



Th.: Bagskærmen efter ”det hvide snit” og efterfølgende vold.

Tv.: Bens knallertspænder på Chief'en



Set i Indian News

Da Ben & Nico fra den hollandske Indian-klub så kom med en billedartikel i International Indian News 2012 om en bagkædespænder fra en Honda MB/MT knallert, tænkte jeg, at sådan en må jeg også ha’.



Kontakt til Holland

Den måtte kunne styre kædens udsving. – Men det var helt umuligt at finde den i Danmark. Jeg prøvede 6 forskellige knallert- og kinøjerforhandlere, men ingen ville kendes ved den.

Jeg mailede til Nico, som hurtigt kunne hjælpe med webadresse på en hollandsk forhandler.

Det endte med at jeg bestilte 2 stk. fra: <http://www.vischscooters.nl/webshop/honda-mb-mt/automatische-kettingspanner-honda-mb-mt.html> for 19,40 euro incl. porto. – Se, det var jo ikke så galt.

Jeg mener, at denne kædespænder kan monteres på alle tænkelige måder, så hvordan dit stel end ser ud, kan du snildt opfinde en løsning for montering.

Herover kædespænderen som jeg modtog fra forhandleren i Holland.

Her er så min ”Indian-version” monteret på et stykke vinkelstål, som boltes oven på kickstarterpedal-stoppet.





Kort 1928 tv.

Dette viser næsten kun der store veje. Der er ikke opgivet målestoks forhold og kortet er mere et oversigtskort. I signatur forklaring til kortet står der: De kraftige røde veje Amtsveje (gode Automobilveje) Tynde røde veje Sogneveje (som anses for egnede for Automobilkørsel.)

Kort 1948 th.

Nu er der opgivet målestoks forhold, og der er kommet flere biveje med, disse bliver benævnt som af 1. klasse (tyk sort udfyldt) og andre som jordveje (tynd sort udfyldt) Der er kommet flere stednavne med, prøv at se stavemåde for Kristrup syd for Randers i forhold til 1928 kortet. Der er kommet hovedvejs nr.



Turen København -Skagen- København blev kørt i 1913, som beskrevet i Veteranen har vi i år muligheden for at gøre det igen her i 2013. Dog med den store forskel at vi bruger mange flere dage til turen. Ruten fra Skagen er kun kendt i store træk, men fra København kan vi jo næste selv bestemme. Jeg har været ved at se på hvilken veje de kørte på i 1913 idet jeg synes at det kunne være sjovt at prøve at holde sig til de sammen veje så godt som det praktisk kan lade sig gøre. Ruten i 1913 var således, Frederiksberg Slot, Roskilde, Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør (færge) Odense, Snoghøj/Strib (færge) Vejle, Horsens, Skanderborg, Århus, Randers, Hobro, Ålborg, Sæby, Frederikshavn, Skagen. Det er en ganske logisk ruten, når man kigger på et Danmarks kort også i dag, men findes vejene de brugte i 1913 stadig?. Jeg har sammenlignet vejkort fra 1928 med dem vi har i dag og rigtig mange af vejen findes faktisk stadig. Der hvor de største ændringer er sket er omkring

Lars Sørensen giver et bud på, hvordan man kan følge i "fodsporet" på de gæve motorkørere, der deltog i "Det Danske Motor Grand Prix", Skagenløbet 1913.

omfartsveje mm. Desuden er der mange byer, hvor centrum er blevet gågader, ensrette osv. Derfor kan det være praktisk at følge ringveje uden om centrum i disse byer. Jeg har i det nedenstående listet vej nr. og hvilken by man skal køre mod og evt. igennem, der er alternative rute angivet, den afviger fra 1913 ruten, men jeg tror at ens lyst til at køre i større

byer gør at den bliver valgt.

Ruten, med vej nr.

Start Frederiksberg (Roskildevvej)

156 til Roskilde og igennem (alternativ O2 ringvej) - 14 til Ringsted 150 (kør af ved Benløse) - 150 til Sorø - 150 til Slagelse og igennem (alternativ følg 150 uden om) - 265 til Korsør (alternativ E20 tilkørsel 40 og over broen) - E20 til afkørsel 45 i Nyborg - 160 til Odense og igennem (alternativ følg O2 uden om) - 161 til Middelfart over den gamle Lillebæltsbro - 171 til Vejle - 28 igennem Vejle (alternativ E45 tilkørsel 61 af ved 60, Vejle fjordbroen) - 170 til Horsens og igennem - (alternativ følg 170 uden om) - 170 til Skanderborg - 170 til Århus og igennem - (alternativ 511 ved Skanderborg til Randers) - 180 til Randers og igennem (alternativ ?) - 180 til Hobro og igennem - 180 til Aalborg og igennem - 180 til Sæby og igennem - E45 til Frederikshavn og igennem - 40 til Skagen - Mål Grenen.

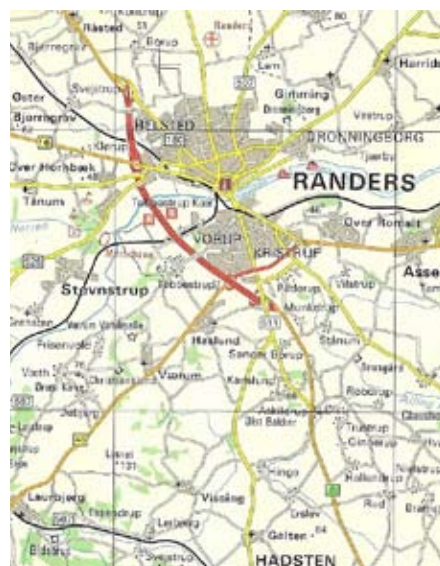


Kort 1967 tv.

Så er de første omfartsveje eller måske er det mere korrekt at kalde det for en vejforlægning kommet, fra Ølst og til Sdr. Borup, syd for Randers. Der er stadig begrebet biveje i signaturforklaringen. Motorvejen vest for Randers er ikke med den kom først i 1971 indtil da skulle al trafikken nord/syd over Gudenåen i Randers.

Kort 1987 th.

Så er der kommet motorvej og jernbaner er nedlagt. Nu hedder det mindre veje i signaturforklaringen og der er ikke noget, som hedder biveje mere. På dette kort er der kommet turist informationer med til gengæld er signaturen for fabrikker forsvundet, de er på 1967 kortet. Således ændrer prioriteterne sig gennem tiden.





En omsværmert dame



arbejder maskinen uden unødigt mekanisk støj. Da den har Bosch magnetænding, havde Kaj endnu ikke monteret en dynamo, han lader på batteriet efter behov og det sker kun sjældent. Bagsæde er der heller ikke på, han synes den er pæn uden. Der er ca. 50 rør i Danmark, dertil kommer de der er gået til udlandet. Kaj fortalte, at der i USA har været en auktion, hvor et rør blev solgt til ca. 400.000 kr. Hvem sagde finanskrisen. Nimbusen kan godt ligne en samtidig FN model lidt, men Fisker & Nielsen forbedrede modellen og fremstillede næsten alt selv.

På spørgsmålet om Kaj ville køre Skagen løb på den, svarede han undvigende og sagde med et filurudtryk i ansigtet, "den er jo ikke gammel nok". Vi der kender Kaj, ved jo godt at køretøjet han skal deltage på, næsten ikke kan blive gammelt nok.

Lars Mylius Hjelm

Sydjysk februardag med indhold Kaj Beck havde medbragt sin sidste restaurering, et "Kakkelovnsrør" nr. 700 fra 1924

Til årets første medlemsmøde var der mødt 30 medlemmer op og efter lydniveauet at dømme, trængte man efterhånden til at få lidt snak med motorvennerne. En anden ting der kunne lokke folk til var nok, at Kaj Beck havde annonceret, at han ville tage sin nyligt restaurerede / genopbyggede Nimbus 1924 "Kakkelovnsrør" nr. 700 med til mødet og fortælle om den.

Efter Christian havde budt velkommen og der var givet et par nyttige oplysninger til forsamlingen, tog Kaj over med at fortælle om hvordan han fandt Nimbusen og de betingelser han måtte acceptere før det lykkedes ham at købe den. Det indebar bl.a. at Kaj skulle renovere en 1938 Nimbus der var i meget ringe stand, lige så ringe som "røret". Angående dagens emne kakkelovnsrøret, så manglede der mange dele, den havde øjensynlig været brugt som reservedelslager og grunden til at motoren stadig var på plads var nok, at den havde sparket et ben ud gennem siden. Mangerne betød, at Kaj måtte fremstille rigtig mange dele på eget værksted efter lånte emner eller skaffe dem fra den efterhånden store kontakthylde

han fik under restaureringsarbejdet, ja man kan næsten sige at den er blevet genfødt. Det kan nævnes at karburatoren, som fungerer perfekt, er fremstillet af et rå støbeemne efter en Schebler karburator. Kaj fortalte at Nimbusen har været meget spændende at arbejde med og der har været meget at sætte sig ind i, men at der var god hjælp at hente hos nye og gamle kontakter, uden dem var den ikke blevet færdig. Det hjemmelavede store ud-blæsningsrør med fiskehale gør, at den har den rigtige Nimbus lyd og den trækker godt, desuden



Kaj fortalte og svarede på de mange spørgsmål



"Stormlunds Samlinger"

Vinterens sidste medlemsmøde blev afholdt den 2. marts uden spor af den forgangne vinter. Denne gang mødtes vi i den lille by Hornstrup lidt nord for Vejle, hvor vi skulle opleve noget der for en gangs skyld ikke havde meget med motorcykler at gøre, men hvis man er til flot gammelt håndværk med samme alder som vores maskiner, så er det stedet hvor man sagtens kunne bruge et par timer eller mere. Stedet hedder "Stormlunds Samlinger" og befinder sig i det gamle forsamlingshus i Hornstrup Mølleby. De 20 medlemmer, der havde valgt at bruge en lørdag eftermiddag på at opleve samlingen, blev budt velkommen af samlingens ejer Anton Stormlund der også demonstrerede de mange sager. Det startede med musik fra en gammel Fonograf og fra en Stålbånd-optager. Samlingen, der består af bl.a. antikke og videnskabelige effekter, fremstår som funktionsdygtig. Der er forskellige større dampmaskine-modeller som er bygget af Anton Stormlund selv, de blev demonstreret for os dog med trykluft. Bagerst i huset var der et lokale med en stor samling flotte telegraf apparater fremstillet i messing og mahogni, mange stammede helt tilbage fra telegrafens barndom, der i 1920 startede med H. C. Ørstedes opdagelse af elektromagnetismen.

Samlingens absolutte klenodie er Danmarks eneste Kino-Organ. Det imponerende orgel, (som også kaldes biograf orgel) er fremstillet hos

CHRISTIE i England i 1927. Det blev købt i Skotland og hentet hjem i 2002. Hele molevitten vejer ca. 5 tons og kan fylde "en halv gymnastiksal". Det tog 8 måneder at forbinde mere end 25 km. ledninger. En 7.5 HK motor leverer luften til de ca. 1000 piber, xylofoner, klokkespil, trommer o.s.v. Et stort flygel spilles også direkte fra Kinoorglets manualer og pedaler. Lydeffekterne (fuglefløjt, togfløjte og flere spøjse lyde der skulle understøtte handlingen på stumfilm, findes stadig i orglet). For at bevise hvor fantastisk orglet er, spillede Anton Stormlund nogle musikstykker, så vi rigtig kunne høre hvor alsidigt og kraftfuldt det var, det kunne sagtens blæse en kæmpe stor biograf sal op. Der er måske den kraftige bas der gør, at det gamle forsamlingshus mangler lidt fuger mellem murstensene. Vi måtte desværre ikke pille ved

de udstillede apparater, det var der ellers mange af os det havde lyst til. Efter en interessant eftermiddag tog vi afsked med hinanden med "vi ses til åbningsløbet den 20. april".

Lars Mylius Hjelm



Herover et af de mange flotte telegraf apparater i messing og mahogni. Nederst: Absolut Danmarks flotteste Kino-Organ, også kaldet biograf orgel.



REFERAT FRA GENERAL- FORSAMLING D.30.01.13 I DANMARKS VETERAN- MOTORCYKLE KLUB/MIDT- SJÆLLAND

Henning Petersen bød velkommen. Man startede med de obligatoriske lækre gule ærter, som blev indtaget med stor tilfredshed på denne kolde vinterdag, hvorefter det amerikanske lotteri udløste dejlige flasker rødvin

til de heldige vindere. Nu var tiden kommet til den årlige generalforsamling : Henning bød velkommen til de 37 fremmødte.

Henning fremlagde regnskabet, og kunne berette om en kassebeholdning pt. på kr.6.500,- Regnskabet blev herefter godkendt.

Den samlede bestyrelse ønskede genvalg, og blev herefter valgt med stort applaus.

Forårsprogrammet blev fremlagt,

alle opfordredes til at komme med nye ideer, samt i så rigt omfang som muligt at hjælpe til ved arrangementer.

Peder Rønberg viste billeder og fortalte fra "året der gik" i MC-Kværkeby/Midtsjælland.

Henning takkede for god ro og orden.

Som altid sluttede man af med en kop kaffe og hyggelig snak ved de runde borde.

Klubmøde (filmaften) i Kværkeby den 27. februar 2013.

Henning Petersen åbnede mødet og bød velkommen til de ca. 30 deltagere og til Peder Rønberg, som stod for aftenens indslag.

Peder Rønberg fortalte, at han ved en tidligere lejlighed havde vist film for bilentusiaster på Steffensgaard i Kværkeby. Filmen havde primært handlet om motorcykler. Han mente derfor, at aftenens film om BMW, primært BMW biler, måtte kunne gå an selv for MC veteraner.

BMW blev grundlagt i 1916/17 med fremstilling af flymotorer. I 1921 fremstillede man motorcykler som underleverandør. I 1923 kom den første egentlige BMW motorcykel (R32) og i 1929 den første bil, kaldet DIXI. Det var en Austin Seven, bygget på licens.

Vi fulgte de forskellige årgange op til begyndelsen af 1970'erne. Jeg bemærkede især BMW's kabinescooter, Isetta med indstigningsdør i front. Nem parkering på tværs med direkte udgang til fortovet; ja, det var dengang bilen ikke var hver mands eje, men ønsket om at sidde i tørvejrt i pænt tøj kunne opfyldes på anden vis.

Der vistes klip fra forskellige bil-løb og enkelte fra motorcykelløb. Billøb er da ikke uinteressante, men der er nu mere aktion over mc-løb, især sidevognsløb. Der er elegance, nærmeste balletagtig attitude over sidevognsmændende, når de forsøger at udligne naturkræfternes angreb på maskiner og mænd.

Filmen indeholdt et klip fra opførelsen af BMW's særprægede hovedkvarter med museum, der som bekendt ligger i München. Det kan i stiliseret form bedst betegnes som fire sammensatte kornsiloer. Men imponerende er det!

Aftenen sluttede med en kort film, der viste hvordan man med tålmodighed og teknisk indsigt fik liv i en 8-cylindret Opel motor.

LHC/28.02.13

Herunder er der et billede af et BMW baghjul, som under Skagenløbet i 1985 rev egerne over. Med lidt hegnsråd og lidt erfaring fra fru en i sidevognen, lykkedes det med lidt egerstrik at nå til Mål. (red.)



Klubmøde i Vissenbjerg, Fyn Onsdag den 13. februar

Onsdag den 13. februar havde vi klubmøde i Vissenbjerg hallerne.

21 medlemmer var mødt op og vi fik set den gamle udsendelse fra TV2, som handlede om "Nimbus humlebien i 60 år". Venligst udlånt af Jørn Kjærgaard – og denne gang fik vi sat lyd på, så alle kunne høre hvad der blev sagt.

Helge og Elisabeth har valgt efter mange år i aktivitetsudvalget at stoppe og i den anledning takkes I begge for Jeres gode indsats.

Aktivitetsudvalget har altid bestået af 3 medlemmer, så derfor har vi nu brug for en ekstra person, der kan hjælpe til og bistå ved møder og andre arrangementer. Interesserede kan henvende sig til Ole Ploug Jantzen eller Poul Erik Eriksen for yderligere information.

Vi skulle gerne have fire madpakke-ture her i sommer – i månederne juni, juli, august og september.

Vi har foreløbig to som har meldt sig, nemlig Poul Hansen og Bendt Nygård Nielsen.

Der kræves jo ikke det store. Bare en køn planlagt køretur og det er der jo store muligheder for her på dejlige Fyn! Så hvem har ellers lyst, så vi kan komme ud i naturen på vore gamle motorcykler?

På de sidste 2 klubaftener vil det være muligt for Jer at købe gule DVM sikkerhedsveste – pris kr. 100,00 pr. stk.

Skagenløbet 2013

Så nærmer det årlige Skagenløb sig. Om en god måned vil det danske vejnet blive fyldt med motorcykler fremstillet før 1935.

160 motorcykler har valgt at tage udfordringen op, og tage turen som blev kørt i 1913. Det er langt over den forventning jeg havde, da jeg fremlagde det tilbage i 2011.

Der har været en del spørgsmål til, hvordan starten skulle forløbe. Som det har været beskrevet flere steder, så er det op til Jer selv, hvornår I vil starte på turen. Der vil være nogle tidspunkter, hvor der vil være en starter på Valby Bakke, men passer de tidspunkter Jer ikke, så er det muligt at vælge et eget tidspunkt. I skal blot sørge for at der i det udleverede kontrolkort, bliver stemplet fra en eller anden restaurant eller tankstation i omegnen af Valby Bakke.

Hans Hansen fra GF-Veteran vil være på Valby Bakke mandag og tirsdag fra kl.08.00 til kl. 11.00.

GF-Veteran har samtidig besluttet, at vi får nye veste. Hans vil have nogle med til starten i Valby, og resten bliver udleveret ved start i Skagen.

Som det kan ses i programmet og den fremsendte deltagerliste, til dem, der har sendt en læselig mail adresse, så har jeg valgt at bryde med startposition efter årgang på cyklen. I år har I stort set fået startnummer efter anmeldelsens ankomst til mig. Dog har jeg sendt klasse 1 cykler og dem der følger med en klasse 1 cykel op foran. Der er også taget et vist hensyn til udenlandske deltagere, som jo ikke lige kender vores regler, og som heller ikke har haft mulighed for at læse vore tillægsregler, og andet der har været skrevet om arrangementet i Veteranen, på deres eget sprog.

Det er en selvfølge, at den cykel man er tilmeldt på, også er den cykel man stiller til start på i Skagen. Kommer man på andet, uden forudgående aftale med løbslederen, så udleveres der ikke kontrolkort. Loh.

Lokale referenter

Midt/Nordjylland

Kurt Solskov

Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe
kurtsolskov@mail.dk

Vest/Sønderjylland

Lars Mylius Hjelm

Grønkjærvej 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

NORDISK VETERAN

“Gammel kærlighed ruster ikke”



- Vi tager hånd om dig og dit veterankøretøj
- Nem og fleksibel indtegning
- 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

Edith Schmidt

Den 7. februar afgik Edith Schmidt ved døden kort efter sin 70 års fødselsdag.

Edith var født i Skov Hastrup ved Hvalsø og fandt sin Christian for 50 år siden. Hun var uddannet på Roskilde Bibliotek og arbejdede der i mange år.

Edith var et meget venligt og imødekommende menneske. Hun gav sig god tid til at lytte til andre, var selv godt forberedt og kunne på sin venlige måde give sine meninger til kende. Hun blev medlem af DVM fordi som hun sagde ” jeg vil kunne stemme på generalforsamlingen ”.

Edith var en rigtig god observatør når hun trofast sad bag på Christians BSA'er og viste vejen i mange år ved alle de veteranløb de næsten kunne overkomme.

Som unge kørte de på Nimbus og det har stået så stærkt for Edith at hun sidste år selv an-



skaffede en. Så kunne de køre tur på den bl.a. når Kværkebyafdelingen kaldte til aftenture. Edith stod også ved Christians side i arbejdet med at få DVM møderne i Kværkeby til at blive en succes.

Edith var et af de otte ligamedlemmer bag Skovboløbet og havde hvert år en post sammen med Christian, hun lagde de fleste af ruterne til Skovboløbene og det gik hun meget op i.

Edith tabte meget mod sin vilje kampen mod sygdommen og hun efterlader sig foruden Christian, datteren Merete.

Ære være Ediths minde.

Anne & Preben. Gunner & Marianne. Kirsten & Ole.



Gunnar Sejerskilde



Medlem nr. 1098 Gunnar Sejerskilde er død fredag den 22.02.2013.

Gunnar tabte kampen mod kræften, som han har kæmpet med i flere år.

Han var klar over, at han ikke kunne helbredes, men forsøgte at holde modet oppe, trods mange op- og nedture.

Gunnar startede i 1990 på sit første Skagensløb hvor han kørte på AJS.

I de efterfølgende år deltog Gunnar i mange DVM løb på AJS og fra 1997 kørte han HD fra 1931.

De sidste 10 år har Alice været med på bagsædet af Harley'en. Vi har tilbragt rigtig mange hyggelige timer sammen med dem på løb i Danmark, Sverige, Tyskland, og ikke mindst vores tur sammen i 2010 tværs over USA på motorcykler.

Vi vil savne Gunnar og tænke på ham, når vi igen stiller op til løb.

Ulrik og Else-Marie Ibsen

Tillægsregler Jyllandsløbet

Alheden Midtjylland

8. juni 2013



Årets Jyllandsløb skal foregå på Alheden i Midtjylland, vi kan også sige at det vil blive et løb i Kartoffeltyskernes fodspor, det vil blive rigt på kultur- og naturoplevelser og der er lagt meget vægt på det hyggelige samvær mellem veteranfolk.

Program:

Start og mål: Hessellund Sø-camping Hessellundvej 12, 7470 Karup J tlf. 97101604, til bestilling af camping, der er også mulighed for at leje hytter, efter først til mølle princippet.

Maskinkontrol: Fredag fra kl. 16.00-18.00, lørdag fra kl. 8.00 til 9.00, her udleveres rallyplade og slutinstruktion, som bør gennemlæses grundigt, alle skal have været til maskinkontrol inden start.

Lørdag:

Morgenkaffe. Fra 8.00 til 9.00

Velkomst til løbet: kl. 9.15

Start: kl. 9.30

Søndag:

Morgenkaffe kl.: 9.00

Ruten: Der er lagt stor vægt den smukke natur på heden og de mange historiske steder som vil blive passeret. Der køres efter internationale tegn, rutekort udleveres ved start. Ruten er ca. 115 km Heraf er der et par korte strækninger med god grusvej. Konkurrence på dette løb består af spændende opgaver på ruten, der køres ikke på tid. Der er ikke på ruten mulighed

for at købe benzin, men tankmuligheder vil være markeret på rutekortet.

Pauser: Der er middagspause ved Hinge Søbad, pausen er sat til en time. Eftermiddagspausen vil være på Grønhøj Kro, i Morten Korch stil, der vil der også være en times pause.

Forplejning: Inkluderet i deltagergebyret er morgenkaffe lørdag, frokost, eftermiddagskaffe, middag og for de som overnatter morgenkaffe søndag.

Afslutning: Løbet slutter med festmiddag samt præmieoverrækkelse på Hessellund Sø-camping kl. 19.00, der er ingen fællestur søndag.

Tillægsregler:

Løbet er åbnet for motorcykler fremstillet før 1940 ikke-registrerede motorcykler skal opfylde Justitsministeriets cirkulære om prøveplade og synsattest skal medbringes til maskinkontrollen.

For at vi bliver set skal alle deltager bruge en gul vest. Har man ingen, kan veste købes ved maskinkontrollen. Godkendt styrthjelm og førerbevis skal vises ved maskinkontrol. Der køres med afdækket speedometer og i 2 klasser, nemlig:

Klasse 1 motorcykler til og med 1929

Klasse 2 motorcykler fra 1930 til og med 1939

Tilmelding: Tilmeldings- og betalings-

fristen udløber den 19. maj 2013.

Betaling med check, der kan hæves straks eller kvittering for bank overførsel vedlægges nedenstående tilmeldings kupon og skal fremsendes samtidig pr. brev til: **Jens Siig Havredalsvej 12, Skelhøje, 7470 Karup J.**

Bank: Sparekassen Hobro

Reg.nr.: 9303 kontonr.: 000 2389762.

Husk ved bankoverførsel at mærke indbetalingen med medlemsnummer.

Tilmeldingen bekræfter, at man er indforstået med vores regler, derfor skal løbsreglementet læses igennem før tilmeldingsskema udfyldes. Dette findes på www.dvm.dk.

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.

Som alle andre DVM løb køres dette også for sjov og godt kammeratskab, derfor modtages klager, protester, brok osv. ikke.

Jeg håber at vi sammen kan få nogle gode og hyggelige dage sammen. Mine medhjælpere og jeg glæder os til at se jer.

På kørende gensyn

Jens Siig Tlf.: 40193965

mail: js-byg@webspeed.dk

Oplysning om kører/observatør og motorcykel Skriv tydeligt, tak

Medlemsnummer:	email:	
Navn:	Motorcykel	
Adresse:	MC mærke:	
Postnr./By:	Årgang:	
Tlf. nr:	CCM:	
Obs. Navn:		
BETALING:		
Pris Kører:		350,00 kr.
Pris Observatør:	350,00 kr.	
Ekstra spisebillet:	200,00 kr.	
Fradrag spisebillet	150,00 kr.	
I alt indbetalt på check eller vedlagt kvittering for bankoverførsel.		

Underskrift Kører:	Meddelelser til løbsledelse:

Tillægsregler Fladtankerløbet

Viborg

22. juni 2013



Program lørdag den 22.06.2013

Mødested : Hjarbæk Camping

Hulagervej 6

8831 Løgstrup

Maskinkontrol: fredag fra kl.16 – 18

lørdag indtil kl. 9.00

Slutinstruktion: kl. 9.15

1. start kl. 9.30

Ruten er lagt med vægt på hygge og smuk natur på heden og ved limfjorden. Der køres efter internationale tegn, og der vil blive udleveret indtegnert rutekort ved start.

Ruten er ca. 90 km Heraf er der en strækning på 4 km og en på 1.7 km med god grusvej.

Der vil være indlagt nogle få opgaver på ruten.

Der er en mulighed for at købe brændstof ved en OK tank som ligger ca. midt på ruten.

Pauser: Der er kaffepause med brød om formiddagen, pausen er sat til en ½ time. Frokostpause er også 1/2 time. Ved mål vil der være eftermiddags kaffe med brød til. Fra mål er der 15 km til Hjarbæk camping, strækningen vil være afmærket og indtegnert som den øvrige rute.

Når i kommer i mål, er der rig lejlighed til at se gamle motorcykler, knallerter, stationære motorer og masser af gamle landbrugs ting. Brug den tid i har lyst til, i skal blot være klar til middagen om aftenen

Afslutningsmiddag: Der er fælles spising i campingpladsens lokaler kl. 19.00.

Overnatning: Hjarbæk camping vil reservere et område til løbsdeltagerne, indenfor dette område findes der hytter

som kan lejes. Toiletbygning med bad er lige i nærheden.

Forudbestilling hos Hjarbæk camping på tlf. 22131500, eller mail info@hjarbaek.dk du skal selv afregne med campingpladsen, **husk** ved reservation at det er til fladtankerløbet.

Ved Hjarbæk havn findes der en Bed & Breakfast, adressen er Hjarbækvej 8 8831 Løgstrup tlf. 86603141. eller mail bnb@hjarbaek.com Herfra er der 2 km til Hjarbæk campinking

Betaling: Afregning for deltagelse skal ske ved maskinkontrollen, husk aftalte penge. Såfremt man ikke kommer til løbet, skal betalingen for deltagelse og bestilte spisebilletter være løbsledelsen i hænde senest en uge efter løbet. Skulle det mod forventning blive nødvendig at sende en rykker for betalingen, pålægges et rykkergebyr på 100 kr.

Priser:

Kører: 175,00 kr. Passager: 125,00 kr.

Ekstra spisebillet til festmiddag

125,00 kr. Børn under 12 år halv pris.

Prisen inkluderer formiddagskaffe,

frokost, eftermiddagskaffe og middag

om aftenen. Alle drikkevarer til

middagen om aftenen er på egen

regning, og **skal** købes i baren, priserne

vil blive meget billige.

Deltagere:

Motorcykler fremstillet før 1928 samt

remtrækkere fremstillet før 1940.

Tilmeldingsfrist: Tilmeldingen skal ske senest d. 24.5.2013. Ved for sen tilmelding tillægges et gebyr på 100,00 kr. Ændringer efter tilmeldingen skal straks meddeles løbsledelsen.

Er der flere der ønsker at køre sammen, skal tilmeldingen ske samlet.

Tilmelding skal ske til: Lars Sørensen, Stentofte 32, 9550 Mariager, tlf. 98541030 eller e mail: helle-lars@tdcadsl.dk

Øvrigt:

Der skal bæres gul DVM vest, skal også bæres ved pausestederne da den der gælder som spisebillet. En ny vest kan købes ved henvendelse til maskinkontrollen. Godkendt styrthjelm skal anvendes. Rallyplade udleveres ved maskintrollen. Deltagelse sker for egen regning og risiko, der kan derfor ikke gøres ansvar gældende over for løbsledelse, DVM eller sponsorer. Løbsledelsen forbeholder sig ret til ændringer.

Kritik modtages kun, hvis den gives med et smil.

Tilmeldingsskema kan hentes på: www.dvm.dk

Sponsorer:

AC Hydraulik A/S, Livøvej 6, 8800 Viborg

Jensens Bageri, Koldingvej 130, 8800

Viborg

Mekonomen, Fanøvej 9, 800 Viborg

Stor hjælp fra mc klubben De Antikke &

Unikke

Løbsledelse:

Jørgen Durup

Mogens Brøcher

Erik Menveds Vej 4

Silkeborgvej 22 Almind

8800 Viborg

8800 Viborg

Tlf. 26841245 Tlf. 25671548

Mail: taxjd@post11.tele.dk

Mail: mb3130707@gmail.com

Oplysning om kører/observatør og motorcykel Skriv tydeligt, tak

Medlemsnummer:	email:	
Navn:	Motorcykel	
Adresse:	MC mærke:	
Postnr./By:	Årgang:	
Tlf. nr:	CCM:	
Obs. Navn:		
BETALING:		
Pris Kører:		175,00 kr.
Pris Observatør:	125,00 kr.	
Ekstra spisebillet:	125,00 kr.	
Ialt at betale ved maskinkontrol. DKK		

Underskrift Kører:

Meddelelser til løbsledelse:



Egeskovløbet 2013



Lørdag d. 10. august køres det 46. Egeskovløb med start i Egeskov kl. 10.30 som sædvanlig.

Siden efteråret 2012 har vi haft kontakt med Egeskov om det kommende løb.

Egeskov er indstillet på i meget højere grad at medvirke i afviklingen af løbet til gavn for både DVM og Egeskov.

De fremtidige bestemmelser for DVM's medlemmers adgang til Egeskov på løbsdagen vil fremgå af Tillægsreglerne, der annonceres sammen med tilmeldingen til løbet i VETERANEN nr. 3 i juni måned.

Også i år vil vi her oplyse Jer om, hvor pausepladsen i årets løb bliver placeret. Ruten er ved at blive lagt og pausepladsen bliver i år ved Bytoften i Langeskov, hvor vi skaber nogle hyggelige rammer for jer i pausen.

Bytoften er et sted, hvor der har boet mennesker ad flere omgange i oldtiden og den tidlige middelalder. I forbindelse med tørvegravning under anden verdenskrig blev der fundet en udhulet stammebåd fra bondestenal-

deren (båden er fra ca. 2.000 f.Kr.), og ved arkæologiske udgravninger i senere tid blev der fundet spor efter huse (huller efter husenes stolper) samt affald fra dagliglivet i fortiden.

Det ældste hus, som der er fundet stolpehuller efter, er fra bronzealderen (Ca. 1.800 – 500 f.Kr.). De fleste husrester er dog fra romersk jernalder (ca. Kr. f.- 400 e.Kr.), men der har også været et par huse på stedet i vikingetiden (ca. 800-1050 e.Kr.) og husene fra tidlig middelalder (ca. 1100 e.Kr.) er de seneste – herefter er man flyttet andetsteds hen.

(Så nu er der plads til de gamle motorcykler !)

Navnet "Bytoften" betyder sådan noget som "her har der engang været en landsby". Nogle af oldsagerne fra udgravningerne er udstillet på Vikingemuseet Ladby.

Et af de to vikingetidshuse er genrejst i moderne udgave. Seneste skud på stammen er et servicehus med toilet og adgang til vand, som er åbent i forbindelse med arrangementer på stedet.

Bytoften bruges både af museet til forskellige formidlingsarrangementer og af folk, der går tur i området. At hensyn til folk, der ankommer i bil, MC el.lignende, er der en P-plads.

Vi håber naturligvis, at I også i år vil tage Egeskovløbet med i jers overvejelser, når I planlægger deltagelsen i DVM's løb. Sæt derfor x i kalenderen i week-end'en 10.-11. august

Eigil Sørensen



Udstigning til pause i 2012, ved Egeskov hovedindgang.

Bytoften ligger på Bytoftenvænge 1 i Langeskov, tæt ved motorvejsafkørsel 47, ad Omfartsvejen og Mariesmindevej, der munder ud i Røjrupvej.



Kommende Arrangementer



Nordjylland

Klubmøde den 3. april kl. 19.30

Vi får besøg af Leif Obbekær, som selv har fået lov at bestemme aftenens emne, men mon ikke han bl.a. vil fortælle lidt om det kommende Skagenløb.

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.

DVM afd. Sydjylland Arrangements kalender

Åbningsløb Sydjylland

Lørdag den 20/4

Møde, start og slut sted: Veteranhotellet. Nordkrogen 5, 7300 Jelling.

Morgenkaffe med rundstykker fra kl. 9.00, slutinstruktion kl. 10.15.

Senere frokost med en øl eller vand og eftermiddagskaffe.

Deltagere MC fra før 1940. der køres i to klasser med og uden observatør. Speedometer skal afdækkes.

Løbet køres som, orienteringsløb efter DVM's regler.

Startgebyr 180 Kr. /person. Kørekort forevises ved betaling.

Løbets længde ca. 70 km

Der skal bruges gule veste, af hensyn til egen sikkerhed.

Ved tilmelding oplyses navn, medlemsnummer, MC mærke og årgang til:

Carsten Gade senest den 10/4 på tlf. 29 64 66 45 eller cgade@profiber-mail.dk

4. Maj

Madpakketur v/ Alfred og Anne Marie Andersen, Syrenvej 14, 6300 Gråsten.

Vi har aftalt et besøg i Sottrupskov, hvor vi skal se på og høre om en tro kopi af Nydambåden, der blev fundet i Nydam Mose i 1863. Båden er 23

m. lang, 3,5 m. bred og har plads til en besætning på 45 mand. Søsætning er planlagt til midt i august. Glæd Jer, det er utrolig flot arbejde de "unge mennesker" laver. Vi er klar med morgen- og eftermiddagskaffe. Tilmelding: 7465 1789

20. Juli

Madpakketur v. Christian og Hanne Petersen, Gram. Nærmere herom senere.

24. August

Alsøbet. Nærmere herom senere.

5. Oktober

Medlemsmøde.

2. November

Planlægningsmøde.

7. December

Julemøde.

Sjælland

Køreaften

Onsdag den 24 04 13 kl. 1900:

1. køreaften i sæsonen, hvor der er afgang fra OK-tanker i Ortved kl. 1900. Mål hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde.

Onsdag den 29 05 13 kl. 1900:

2. køreaften med afgang fra OK-tanker i Ortved kl. 1900. Mål Thorsbro Vandværk Allévej 29, Thorslunde, 2635 Ishøj. Rundvisning. Flere informationer kan ses her

<http://www.ishoj.dk/Default.aspx?ID=2059>

Kaffe mv. hos den nærliggende golfklub.

Fyn

Onsdag d. 10 april 2013

mødetid 19.30.

Som en hjælp til vores nye medlemmer, vil denne aften blive brugt til et kursus i, hvordan man kører klubbens løb. Vi som har kørt flere løb kan nok også have godt af at få opfrisket, hvordan det fungerer. Hvis nogle skulle have nogle gode historier om hvordan man ikke skal gøre, skal I være velkomne. For det kan jo både være lærerigt og underholdende.

Lørdag d. 4 maj 2013

mødetid kl. 9.30.

Fyn rundt 2013 på Langeland.

Mødested: Restaurant Bregninge Mølle, Kirkebakken 19, Tåsinge.

Vi er nu 35 personer tilmeldt dette års tur – og Bent Rye har lavet en virkelig flot rute henover Tåsinge til Langeland.

Sidste søndag i januar kørte vi en del af ruten igennem og det var i frost og sne. Så det bliver et anderledes syn når vi kommer dér igen, for så er skovene forhåbentlig ved at springe ud. Det er blevet fastlagt, at vi mødes på Restaurant Bregninge Mølle kl. 09.30 til det "sædvanlige morgenbord" inden vi starter ud. Bregninge Mølle er nem at finde, da den ligger tæt på Bregninge Kirke, som kan ses helt fra Fyn. Adressen er påført under kommende arrangementer.

På de sidste 2 klubaftener vil det være muligt for Jer at købe gule DVM sikkerhedsveste – pris kr. 100,00 pr. stk.

Midt-Vestjylland

Midt- Vestjylland arrangerer en madpakketur lørdag d. 25. maj 2013.

Vi starter kl. 9.00 med morgenkaffe på Grenevej 4, Astrup i vores klublokale. Derefter går turen ud i det vestjyske, hvor vi vil se noget spændende og spise vores madpakker.

Kl. 15.00 liner vi op på Dalager Marked i Borris, hvor der er kaffe og kage, og måske en lille publikumspræmie, herefter slutter dagen.

Vi håber der er mange der vil deltage i turen.

Tilmelding af hensyn til morgen- og eftermiddagskaffe senest d. 10. maj 2013 til

Henry 97364358

Kalle 97366179

Adresse: Grenevej 4, Astrup, 6900 Skjern



Mødesteder for turkørsel Nyt mødested i Varde

Landet over er der faste ugentlige mødesteder for de klassiske og veteran køretøjer på to, tre og fire hjul. Mødestederne er mange, Kalø Slotsruin, Gl. Rye Flyveplads, brunkulslejerne

Det nye mødested i Varde er Cirkuspladsen direkte over for byens rådhus, og alle på to, tre og fire hjul er velkomne.

i Søby, Roskilde Havn, Borup og adskillige andre. Nu er der kommet en ny til listen, og det er Cirkuspladsen overfor rådhuset i Varde, som må benyttes til det, som i tilladelsen hedder: "Fremvisning af veterankøretøjer". Pladsen må benyttes hver mandag i perioden fra 1. april og helt frem til 14. oktober i tidsrummet fra 18 - 22. Fremover behøver de vestjyder, som ellers lagde turen forbi Vesterengen i Ribe eller Tørskind grusgrav, ikke at køre helt så langt.

Genbrugs- hjørnet

Købes

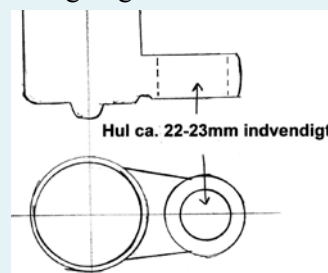
Jeg søger en spændene amerikansk motorcykel, mærke, årgang, cc størrelse er ikke vigtig, dog skal den kunne deltage i klubbens løb, så den skal være fra 1939 eller før, jo ældre jo bedre, alt har interesse, også et projekt eller en papkasse-model. 500cc-1000cc englændere kan også have min interesse.

51908643

Michael Pedersen (1618)

Søges

Svømmerhus med banjohul som viste tegning.



Det kan være Amal, Ficher Amal, Bing eller lign. Indvendig huldiameter skal være ca. 22-23 mm.

8616 0064 ell. 5120 0492

mail: jmoel@post.tele.dk

Jørgen Møller (945)

Købes

Jeg søger en tank til en Raleigh ca. 1930. Er der en som har en?

tlf: 4160 1798 ell. 2944 0144

Bent Kielstrup (1089)

Sælges

DKW motor 300 cc. årgang 1931-32 + ekstra krumtaphus og cylindre + motorophæng. Flere koblinger til DKW sælges (førkrigscykler).

tlf: 7472 0216 ell. 2013 5446

Erling Hede (2004)

» SMIL

Kære brevkasse.

Jeg er en mand på 37 år, lykkelig gift med min dejlige hustru og vi har to børn. Den seneste tid har min kone købt meget nyt tøj, og hun er også begyndt at gå meget ud alene. Når jeg spørger, hvem hun er sammen med, svarer hun altid: »Ikke nogen, du kender«. I forgårs ringede hendes mobiltelefon, og da jeg ville række hende den, vrissede hun,

at jeg aldrig skulle røre hendes telefon. Hver torsdag, når hun kommer hjem, bliver hun altid sat af lidt nede ad vejen. I torsdags besluttede jeg mig for at finde ud af, hvem der kørte hende hjem, så jeg gik ud i indkørslen og gemte mig bag min Harley Davidson. Da jeg kiggede ned, så jeg til min store overraskelse, at den lækkede lidt olie. Nu er mit spørgsmål: Er det normalt, at en Harley lækker lidt olie, når den kun har kørt 30.000 km?

Venlig hilsen

Den bekymrede motorcyklejer.

AALSBO MOTOR STÆVNE 2013.

Lørdag d. 29. juni 2013 ved Aalsbogaard Lystfiskersøer, Store Landevej 125 Fjelsted, 5560 Årup. Aalsbo Motor Stævne for veteran og klassiske køretøjer.

Kl. 09.00 – 12.00: Ankomst, registrering, kaffe og præsentation af køretøjerne.

Kl. 12.00 – 17.00: Løbsarrangement med diverse konkurrencer.

Præmieuddeling umiddelbart efter at sidste deltager er i mål.

Hyggeligt samvær efter løbet. Optændt grill til fri afbenyttelse. Medbring selv grillmad.

Pris for deltagelse: Knallert 60 kr. Motorcykel 80 kr. Bil 100 kr.

Der kan camperes i telt eller campingvogn til rimelige priser.

Tilmelding til: Jørgen Henriksen Sleipnervænget 18 5610 Assens

tlf. 61261118 mail: stumperne@hotmail.dk Se også: www.stumperne.dk

Arrangør: "STUMPERNE af 1994"

Oplysninger: 40726343 Henning Larsen

Velkommen til nye medlemmer

2302

Preben Lynggaard
Gothersgade 8B
8800 Viborg
mobil: 4019 3302
mc: FN 350 Sahara M, 70 B 1930

2303

Jens Blaabjerg
Tjørnely 10, 1. MF
2680 Solrød Strand
mail: blaabjergj@yahoo.com
tlf: 6142 7618

2304

Martin Schøler
Samsøgade 4, 1
8000 Aarhus C
mail: ent-ms@hotmail.com
tlf: 2224 8597

2305

May-Britt Ploug Jantzen
Langgade 65
5750 Ringe
mail: mopj@smilepost.dk
mobil: 2720 2543

2306

Lars Gravgaard
Gefionsvej 20
7800 Skive
mail: lmg@ng-dk.com
mobil: 2625 8787
tlf: 9756 8789
mc: BSA 500 cc 1934

2307

Sindre Lindal
Søholmvej 23
8260 Viby J
mail: lindal@gmail.com
mobil: 2230 0082
mc: Panther model 50, 1930
BSA Gold Star 1939
Panther model 100, 1952

2308

Morten Lund-Jørgensen
Frederiksvej 44, st.th.
2000 Frederiksberg
mail: morten-lund-j@hotmail.com

2309

Poul Lemhagen
På bjerget 17
2400 København NV
mail: pol@naturgas.dk
mc: NortonCommandor 850

2310

Jacob Andersen
Syvstjernen 25
8920 Randers NV
mail: jacob-londe@hotmail.com
mobil: 2135 5561

2311

Kasper Andersen
Vestergade 50 A
8900 Randers C
mail: kasper_a@hotmail.com
mc: Indian 1936

2312

Peter Hermansen
Vorup Kirkevej 1
8940 Randers SV
mail: p.v@get2net.dk
mc: Rudge 1927

2313

Kristoffer Krings
Lee Byvej 54B, 1, Lee
8850 Bjerringbro
mail: kristofferkrings@hotmail.com
mobil: 2327 1468
mc: Norton 16H, WD 1945

2314

Henning Pedersen
Grønvej 2
4863 Eskilstrup

2315

Jon Arne Hjelle
Hjelle
6770 Nordfjordeid
Norge
mc: Panther M 100 1934

2316

Anders Staub
Regenburgsgade 12, 1.th
8000 Århus C
mail: abuast@gmail.com
mc: Honda CB 1977

2317

Finn Olsen
Ågårdstræde 8
3550 Slangerup
mail: finno@post10.tele.dk
mobil: 4014 4028
mc: Nimbus m/sidevogn 1924

2318

Ian Tomlinson
Piet Heins Vej 41
2960 Rungsted Kyst
mail: ian_tomlinson77@hotmail.com
mobil: 2612 3505
mc: Triumph Trident 1973

2319

Flemming Søndergaard
Tværvej 12
2791 Dragør
mail: flemming2@gmail.com
tlf: 3178 8531
mc: Harley Davidson 750cc, 30

2320

Michael Linder-Madsen
Greve Strandvej 138
2670 Greve
mobil: 20634039

2321

Las Petersen
Lyøvænget 27
5500 Middelfart
mail: solas@stofanet.dk
mobil: 2173 0645
mc: BMW R 45

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
Striusvej 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

Trøe 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



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 161 - 29 82 00 10

veteranimporten@ic.dk

www.veteranimporten.dk

Motorrenovering

siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:

ventiler - ventilstyr - ventilsæder

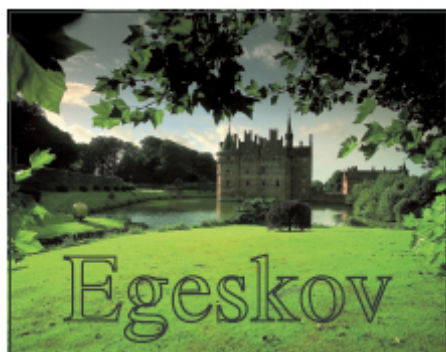
ventilsæder til blyfri

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

Landsarrangementer

Skagenløbet 9-11. maj

Skovboløb 18. maj

Jyllandsløbet 8. juni

Fladtanker 22. juni

Sgeskovløbet 10-11. august

Alslob 24. august

Løvfaldsløbet 14-15. september

Gjern

1. juni 2013 Stumpe- bil
og motorcykelmarked.

7. september 2013 Veteranlastbiltræf.

Jysk Automobilmuseum.

WWW.jyskatomobilmuseum.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 får i 2013 tilbagebetalt 142 millioner kroner.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisko 1.794 kr.				
Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/motorcykel	
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene
50.000	664 kr.	207 kr.	1.657 kr.	513 kr.
150.000	1.036 kr.	207 kr.	2.587 kr.	513 kr.
500.000	2.468 kr.	207 kr.	5.971 kr.	513 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 2013 tilbagebetales 25% af forsikringspræmien på baggrund af 2012 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 288 kr. i alt pr. år omhandlende samtlige forsikrede veteran/ klassisk køretøjer