



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 1. i ulige måneder.

Indhold

Nummer 5 2013

I forbindelse med 100 års jubilæum for Skagenløbet, har jeg valgt at forsiden hele 2013 skulle være billeder fra Skagenløb. Denne gang er det Bente Johansen med sin Royal Enfield fra 1924, klar til start i 2010.

Triumph 1929	3-6
Papegøjeplader	7
Trondhjemsridtet 1919	8-13
Brdr. Bech, Tagensvej 101	14-19
Ib Tagel / Indian historie	20-21
Egeskovløbet 2013	22-23
DVM Årsregnskab	24-25
Generalforsamling 2013	26
Nyt fra Bestyrelsen	27
Nyt fra Afdelingerne	28-32
Kommende Arrangementer	33

Redaktionelt

Da jeg var redaktør første gang, lavede jeg 102 numre af Veteranen. Denne gang er det med dette nummer blevet til 7 numre. Jeg lovede på sidste generalforsamling at jeg ville lavet bladet et år. Jeg har samtidig sagt ja til at skiver en bog om Danmarks Veteran Motorcykleklub igennem de første 50 år. Det vil sige, at jeg alligevel kommer til at tilbringe meget tid ved tastaturet, så jeg vil derfor tilbyde at lave Veteranen det næste år også, men håber så på, at I som læsere og medlemmer, vil støtte op med artikler om Jeres gøren og laden i klubregi.

I sidste nummer havde vi blandt andet en artikel fra Fladtankeløbet som Jens Erik Jensen havde sendt. Jeg lovede at bringe resten af historien i dette nummer, men pladshensyn har desværre udsat den til senere. Jeg mangler også billeder af Jens til at fuldende historien.

Når I sender noget til Veteranen, så er billeder af Jer også meget velkomne, men de skal helst være taget i høj opløsning og ikke med en mobil telefon.

En stor tak til Ernst Madsen for at have bidraget med materiale til dette nummer.

Obbekær

Veteranen

Triumph 1929 550 ccm

*Fra fem papkasser i 1976,
til fin Triumph
med foreløbig tre ejere.*

Regnar Sørensen

Som ganske ung mand kom Regnar til at arbejde med motorcykler hos Burchardt, der også var medlem af DVM tilbage i 70'erne, og her blev kimen lagt til en tid med motorcykler. 19 år gammel anskaffede han sig en motorcykel, og begyndte at deltage i orienteringsløb på offentlig vej, men da det blev forbudt i 1932, så blev han sammen med andre unge, af Burchardt, opfordret til at deltage i Dirt Track på jordbane. De andre unge der deltog i jordbaneløb, var blandt andet Conrad Møller fra Vejen, Egon Rasmussen fra Svendborg, Kaj Hansen fra København (Bugattikaj) og Henning Hansen (Morian), Jens "Lyn" fra Horsens. De blev for øvrigt alle sammen senere medlem af DVM.

Det blev kun til par år med Dirt Track, så var det tid til familie og arbejde. Regnar blev uddannet maskinarbejder, men i slutningen af 40'erne nedsatte han sig som mekaniker i Egebjerg. Han nåede

Her er et billede fra tiden med auto-værksted.



at udvide værkstedet to gange, sidste gang med et Marchallån på 11.000 kr. I 1956 flyttede han ind til Horsens, hvor han overtog en mindre virksomhed, som fremstillede butiksinventar.



Her er billedet, der var den indirekte årsag til at Regnar blev medlem af DVM. Med nr. 10 er det Conrad Møller fra Vejen og med nr. 13 er Egon Rasmussen fra Svendborg og i midten Regnar Sørensen.

Billedet er taget på Kolding Dirt Track bane, der holdt til på Brandkærgårds jorder.

Da Regnar nærmede sig sin pensionist tid, så han et billede i et motorblad, hvor bladet efterlyste den midterste person på billedet. Regnar gav sig til kende, og det endte i et møde mellem de tre personer på billedet, hos WV-forhandler Conrad Møller i Vejen.

Conrad Møller og Egon Rasmussen Svendborg var på det tidspunkt medlem af DVM og de opfordrede Regnar til at købe en gammel motorcykel, og blive medlem af DVM. Conrad vidste, hvor der stod en cykel han kunne købe. Stod var nu så meget sagt, fortalte Regnar, for den lå i fem kasser hos en mand, der havde haft planer om at samle den, men var løbet sur i projektet. Regnar overtog projektet og tre år efter var han klar til Skagenløbet i 1979.



Her er de to venner fra Horsens klar til deres første Skagenløb (Rally Skagen) i 1979. Det er Regnar til højre sammen med Jens Aage Christensen, bedre kendt som "Jens Lyn"



Her bliver han sendt afsted af Bengt Olsen i 1985. Han tog også med i 1986, men så var det slut med to hjul.

Da Regnar nærmede sig de 75 år, så syntes han det var nok med kørsel på to hjul, så han købte en Opel Kadet årgang 1938. Han deltog i mange løb, helt frem til sin 90 års fødselsdag. Regnar døde 90 år gammel i 2002.

Obbekær



Her er Regnar med sin brune Kadet. Der er ikke noget at sige til, at han skiftede til bil!

Rita Bach

Vores mangeårige sekretær fortæller om sin tid med motorcykler. Rita overtog Regnars Triumph.

Efter flere års deltagelse i DVM's løb, Skagenløb, Jyllandsløb, Egeskovløb, Bornholm Rundt, plus det løse på BMW eller min lille Raleigh 1930, var jeg klar til en større. Den "lille" havde ikke mange kræfter (300 ccm), men den var aldeles nem at starte, og køreegenskaberne var gode.

I 1989, på vej hjem fra Egeskovløb, havde jeg en aftale med Regnar Sørensen i Horsens. Han var ved at være en ældre herre, og nu hellere køre veteranbil, så Triumph 1929 (550 ccm) var til salg.

For en sikkerheds skyld havde jeg taget penge med. Både Charles og jeg kørte en prøvetur, og det sagde bingo! Det blev en hurtig handel, og jeg skulle jo have cyklen med hjem. Vejret var godt, jeg havde hjelm etc. med, så Charles kørte i bilen med Raleigh og HD på traileren, og mig bagefter på min "nye" Triumph. Det var en helig tur fra Horsens til Vodskov.

Charles gik den igennem for at se, hvorfor det hele virkede så godt. Regnar havde lavet grundigt arbejde! Cylinder blev boret, nyt stempel, skærme og sidedæksel blev malet. Så det var en let "restauration".

I 1990 kørte jeg Skagenløb på den, og så ellers de næste 9 år uden nævneværdige problemer. Alle de løb og ture vi kunne overkomme. 1999 blev så det sidste, desværre. På Skagenløbets 2. dag ved kontrolposten under Vejle-

th: I 1989 kunne hun stolt vise sin ny erhvervelse frem.

Rita modtog "Egeskovtøjret" i 1987, og deltog som æresgæst i 1988. Hun deltog på den lille Raleigh.

(red.)



broen, var det pludselig cyklen, der bestemte. Jeg kom ud af balance, da jeg startede, og den væltede ned over mig. Brækket lårben, og løvet var slut for mig.

At jeg så senere har fået udskiftet et knæ og brækket lårbenet igen (det samme), gjorde at jeg så måtte i sidevogn hos Charles, hvis jeg ville med, og det ville jeg jo, og det går da fint.

En kort periode var den monteret med sidevogn med en maghonivarekasse, så havde jeg "støtthjul". Straks døbte Lars Sørensen "Vodskov Ligkistemagasin". Så den blev taget af igen!

Sidste år solgte jeg både Raleigh og Triumph, heldigvis til DVM-medlemmer, så jeg ser cyklerne ved de forskellige løb, og det har jeg det OK med.

Hans, som overtog Triumph'en, var så skrap ved første Jyllandsløb, at han kørte en 2. pokal hjem, så jeg var både glad og lidt stolt af kære, gode Triumph.

I år kørte Hans og Hanne fra København i Skagenløbet til Skagen, så jeg klappede lige "min" Triumph ved vores kontrolpost før Hals.

Vi er nu gået over til det mere behagelige med ældre biler, men det er en anden, også god hobby

Rita Bach (688)



Triumph 1929

Hans Jørgensen er tredje og foreløbig sidste ejer af papkassemodellen fra Regnar.

Kører man veteran mc i sine senior år, har man ganske givet haft en vis interesse for disse tohjulede køretøjer gennem livet. For mit vedkommende startede det i 1962, da jeg købte min første mc. En Puch på 175 ccm fra 1954, som det tog mig ca. et halvt år at renovere, men så stod den også som ny.

Vores første større udflugt, var i 1964, en tur til Bornholm. Med telt, Hanne og proviant til en uge, var den lille cykel læsset godt til. Vi havde en dejlig tur, men dog ikke helt uden problemer, vi kom 5 min. for sent til færgen, så klappen til bildækket var lukket, men landgangsbroen til 1. klasse var der endnu (en lang smal rampe ca. 1,5 m bred og en stigning på 25gr.). En flink mand kom grinen- de hen til mig og sagde: ”Kan du ved egen hjælp få cyklen op af rampen, kan I komme med.” Jeg tog ham på ordet, startede cyklen og kørte om bord. Om han senere fik problemer med, at cykler rejste på 1. klasse og Hanne og jeg på 2. klasse, ved jeg ikke, men da vi skulle retur, var vi der i god tid.

I 1966 solgte jeg cyklen og købte en bil, og jeg troede, det var slut med at køre mc.

En af mine gode venner, som var begyndt at køre mc, fik i 2001 en Honda 400 fra 1976 i overskud (han havde købt sig en BMW 65R fra 1982), den købte jeg så, og vi havde også mange gode ture på den, men vi var begge enige om, det var ikke den mc, vi ønskede os.

I 2005 søgte min ven en mindre cykel, og vi byttede, så han fik Honda'en, og vi fik BMW'en, og det har vi aldrig fortrudt, den har givet os mange både korte og lange ture i landet sammen med gode venner.

Vores kendskab til Skagenløbet startede for ca. 10 år siden, da vores svingerdatters forældre, Anna og Preben



Charles Bach er ved at give Hans Jørgensen en grundig instruktion om, hvordan den Gamle Triumph skal behandles. Det er de små finesser, der skal læres, for at det bliver sjovt at køre veteranløb. (red.)

Jensen fra Borup, skulle starte på en BSA fra 1933, vi fik at vide, hvor der var pause i det østjyske område. Vi tog cyklen og mødte op for at se de flotte og sjældne cykler, der deltog, og vi var enige om, at de var flotte, og det er en stor præstation for sådanne nogle gamle cykler at gennemføre, men i øvrigt ikke noget vi skulle deltage i, men nysgerrige var vi vel, for vi er trofast mødt op hvert år siden.

Da bladet fra DVM ”Veteranen” i april 2012 udkommer, ringer Preben Jensen til mig: ”Så Hans nu er den der.” ”Hvad for en?” svarede jeg. ”Cyklen, du skal have en Triumph fra 1929, den står i Vodskov, og du skal skynde dig, ellers køber jeg den selv”. Om det var den sidste udtalelse, han kom med eller min interesse for gamle cykler, ved jeg ikke, men jeg købte maskinen, og vi har ikke fortrudt det.

Da vi kommer til Vodskov, møder vi to utrolige søde mennesker, Rita og Charles Bach. Charles giver en grundig og kyndig gennemgang, og Rita en fyldestgørende historie om cyklen, og hendes ønske er, at den skal sælges til en, som vil bruge den og passe godt på den. Vi får handlet og aftaler, at Charles skal syne og registrere den i mit navn. Ugen efter møder vi op med en trailer, og straks den er læs-

set, siger Charles: ”Nu hviler ansvaret for den på dine skuldre”, hvortil jeg svarede: ”Jeg skal gøre, hvad jeg kan for at bære det”.

Jeg skulle nu på min første tur, og jeg var godt klar over, at det ikke var det samme som at køre BMW, men selv om bremsen var til venstre fod, og gear var til højre hånd, gik det utrolig godt. Triumph'en er nem at køre, så næste gang var Hanne med, det var til Skanderborg Løbet, et løb på ca. 90 km, som vi fuldførte uden problemer, vi vandt dog ikke nogen præmie, men cyklen med mig og Hanne fik forsiden af lokalbladet, så lidt havde vi da ud af det.

Hans får cyklen læsset, selv om den er vant til at blive kørt til et nyt hjem. (red.)





Rita overdrager papirerne til en ny ejer.

Nederst: Hanne og Hans på prøvetur. (red.)

Da Jyllandsløbet i Hobro 2012 nærmede sig, besluttede vi os for at deltage, det kunne måske give os en lille smagsprøve til Skagenløbet, for løbsbetingelserne er de samme. Trods silende regn det halve af turen, var det en tur, vi lærte meget af, den hygge og kammeratskab, der er omkring sådanne løb, er unik og værd at køre efter. Triumph'en kørte uden problemer og sikkert gennem løbet til en anden plads i vores klasse, så ambitionen for et Skagenløb steg nok et par grader.

Hvor mange Skagenløb Triumph'en har kørt, ved jeg ikke, men det er mange. På forskærmen sidder DVM's plakette fra 25 og 30 års løbet, så Skagens 100 års løb var jo et godt sted at starte. Desværre var tiden ikke til hele løbet, men København-Skagen-Skagen-Århus var det, vi kunne være med til, så efter tilmelding aftalte vi så med Anna og Preben, at vi skulle møde hos dem om søndagen, så vi sammen med 4 andre kunne starte turen mandag morgen fra København. Et ordsprog lyder – tredje gang er lykkens gang – det var nok ikke lige for Triumph'en, for da vi ankom søndag aften til Borup, skred den i koblingen. Preben og jeg fik den hurtigt skilt ad, den var fedtet af olie. Efter rensning var den klar til mandag morgen. Den planlagte tur København-Harlev(15 km vest for Århus), hvor vi skulle overnatte dels ved vores søn og hos os, gik efter planen og uden uheld af nogen art. Cyklerne blev hurtigt gjort klar til 2. etape, og efter aftensmaden, en dejlig hyggeaften og en god nattesøvn, var vi også klar.

Målet tirsdag var Skagen, og vejret var godt, så det var med at komme på cyklerne og nyde turen, og med bare et par små uheld med benzintilførs-

len på to cykler, var vi fremme ca. kl. 17.00. Vi havde lejet et hus, hvor vi alle kunne være, og skulle nyde Skagen, inden løbet startede torsdag, men silende regn gjorde byturen til mere indendørs hygge.

Torsdag morgen, da løbet startede, var en oplevelse, så mange gamle flotte cykler samlet, og man kunne næsten fornemme, at både cykel og rytter var fyldt af energi for at nå sit mål. Kort efter vores start mødte vi de første par, der sad og skruede i vejsiden, min første tanke var, mon det også bliver min tur, jeg klappede Triumph'en på tanken og fornemmede en god og tilfredsstillende motorgang, som om den sagde – det skal nok gå – det gjorde det også, lige til vi var færdig over Randers Fjord, så sprang gaskablet, men med gode venner og fælles hjælp tog det 12 min., og vi var kørende igen.

Det var med stor vemod, at vi skulle sige farvel til vore venner i Hornslet, men her sluttede vores første Skagenløb, efter eget valg, for denne gang. Om det bliver til flere, må tiden vise, men 10 års læretid og et godt svendestykke, er vel værd at bygge på.

Hans Jørgensen



En lille fjer blev til et hønseri

**Her er en historie om, hvad et gammelt nummer af Veteranen, og en forespørgsel på en Exelsior kan føre til.
Sat på tryk af vores sekretær.**

I det tidlige forår 2013 blev jeg ringet op af en mand, ved navn Frede Larsen, der bor i Dianalund på Vestsjælland. Han fortæller, at han er kommet i besiddelse af vores medlemsblad Veteranen nr. 1/2008. Der ser han, at klubben har fået et nyt medlem, som er ejer af en Exelsior fra 1930.

Da Frede Larsen selv har haft sådan cykel engang er han interesseret i at finde ud af, om det skulle være hans tidligere cykel, der stadig eksisterer.

Da jeg ikke kan oplyse yderligere om vores medlem, som for øvrigt hedder Walter Nielsen med medlemsnummer 2081, giver jeg Frede det råd at han må skrive til Walter og oplyse sit telefonnummer m.v. Navn og adresse fremgår jo af oplysningerne i Veteranen.

Det gør Frede Larsen så. Der går nogen tid, og Frede har faktisk opgivet at høre noget, men pludselig en dag ringer Walter, og de får en snak om Exelsior.

Det er dog en helt anden cykel, Walter har. Den ene er en totakter, og den anden en firetakter. Så det bliver der ikke mere ud af.

Da Frede Larsen og Walter Nielsen er flinke mennesker, som begge interesserer sig for motorcykler, kommer de i snak og ind på, at Walter, som også er Nimbuserusiast har sådan en fra 1951 med Acap varesidevogn.

Hele ekvipagen har han, lidt tilfældigt købt efter en annonce i et blad, og hentet køretøjet, samt en hel del reservedele i Vordingborg.

Det viser sig, da Walter kommer for at købe det hele, at køretøjet har originale papegøjeplader både for og bag på cyklen, samt den runde på sidevognen.

Det er jo ikke helt almindeligt, og det viser sig så at Frede kan oplyse, at han kender køretøjet og fortæller,



at det i mange år har været brugt på et hønseri i Stenlille til bl.a. at køre foder ud til hønsene med.

Walter kan ud af de originale forsikringspapirer se, at man har oplyst Nimbussen til 400 ccm for at spare i præmien. Så kreativitet er ikke nogen ny opfindelse. Køretøjet har været indregistreret på ½ omsætningsafgift, og det fremgår af attesten, at bagsædepassageren skal deltage ved af- og pålæsning, ellers ingen passagerer. Hele herligheden blev fra nyt solgt til Højbodals Hønseri, Assentorpevej, Stenlille, og de ejede den frem til 2002. Så vidt vides.



Jeg har talt med, maskinhandler Carsten Birkholm i Stenlille og han fortæller, at hønseriet havde to gamle Nimbuser, og fik så den nye her i 1951. Den gik så godt og lydløst i motoren sammenlignet med de gamle. Carsten fortæller også at han sammen med en jævnaldrende søn, fra

hønseriet, kørte rundt i den tilhørende frugtplantage for at fodre hønniker. Det var lige noget for et par raske drenge på 16 - 18 år. Fodreturen var på 35 km. De havde på hønseriet en rugemaskine der kunne tage 16000 æg og 4000 blev lagt i om ugen. Der blev fra Januar til maj udruget 65000 kyllinger.

På en stor sten fik Christian G. Jensen som etablerede hønseriet i 1917 indhugget følgende:

Hvor ploven ej kan gå og leen ej kan slå, der bør et træ dog stå, så hønen ly kan få!

Næste ejer bliver så en Stig Jensen, og hans far i Vordingborg, og det er dem, Walter køber af i efteråret 2012. Ekvipagen har faktisk ikke kørt i de 10 år, den var på Sydsjælland.

Walter fortæller at cyklen kun gik på tre cylindre, da han fik den startet op, men ved hjælp af lidt WD 40 og en hammer, fik han en fastgroet ventil til at arbejde, og kunne samme eftermiddag fremstille hele køretøjet til syn, hvor det blev godkendt sammen.

Der opstod dog problemer ved indregistreringen. Papegøjeplader, det kunne ikke accepteres, men med hjælp fra en flink dame hos Skat i Tåstrup, lykkedes det at få cyklen ejerskiftet med alle de originale nummerplader.

Walter har så kørt på den som hverdagscykel i vinteren 2012/2013, men er nu ved at give den en renovering.

Frede Larsen er ikke nogen årsunge, og kan fortælle meget interessant om sit liv, med køretøjer, og for tiden arbejder han med en sideventilet FN fra 1953 på 460 ccm. Han spørger, om der er nogen af læserne, der kan hjælpe med reservedele til den ?. Det drejer sig bl.a. om sadel og nogle motordele.

Så på denne lidt tilfældige måde fik Walter belyst meget af historien på et tidligere erhvervskøretøj.

Frede kan kontaktes på tlf. nr. 29826632.

**Skrevet af Ole H. Jensen, Gørslev
Tlf. 56879420.**

mail: ole.jensen@dvm.dk

Trondhjemsridtet 1919

- en vill idé som ble en internasjonal suksess!



Veien fra Støren til Tiller - en utrolig strekning av løpet. Smal og farlig, men du verden så flott for en HD eller to!

Det var store forventninger til "Trondhjemsridtet 1919", men ingen hadde vel trodd at en så vill idé skulle bli en internasjonal suksess allerede i 2012?

Det er skrevet mye om dette arrangementet i Sidevogna, men kort fortalt var arrangementet nærmest arrangert av en "utbrytergruppe" på

4 personer. I tillegg til de 4 kom NVMC sentralt først med i januar måned, men da hadde Rolf Barry-Berg, Carl Henrik Størmer, Bue David-Andersen og Arne Bjørn Hoel allerede jobbet sammen siden september. Dette var ikke et 9-måneders svangerskap, for Rolf Barry-Berg hadde allerede i fjor sommer kjørt opp flere alternative løyper sammen med lokale NVMC medlemmer, og plukket ut potensielle spise- og over-



Ninette Ellingsen Skjærvik har tidligere imponert med å kjøre Progress'en til Rolf Vold. På Brandbu var det gjensynsglede med Progress'en og Rolf.



Sven Karlson's Norton 1928 trengte en dose med sterke dråper.

nattingssteder. Forarbeidet til Rolf var enormt, og det viste seg å gi en solid uttelling ved gjennomføringen. Utlandingene elsket grusveiene, og roste kvaliteten på maten og overnattingsstedene.

Forventningspresset til arrangementet var stort fordi 16 av deltakerne var utenlandske, og det var helt tydelig at utlendingene hadde latt seg friste av nettsidene www.trondhjem-sridet.com.

Arrangørene, inkludert formann Peter Sederholm og



Service teamet Bue/Carl Henrik reddet mange bortsett fra to.



Bjørn A. Hvaleby, måtte innfri forventningene, og selv om flere av oss ville kjøre veteran-motorsykel i løpet, så var det bare Bjørn A. Hvaleby og Rolf Barry Berg som fikk kjøre. AB, Peter, Bue og Carl Henrik måtte kjøre serviceteam og ha kontroll på 4 dager med start, kontroller, bespisning, målpassering og

overnattinger, - og å sørge for at ingen av deltakerne ble borte undervis på den 115,3 mil lange turen. Bue David-Andersen skulle egentlig ha deltatt med sin Moto Guzzi, men vi måtte pålegge ham å være løpets mekaniker med plass i Serviceteamets kassevogn m/henger. Det var en riktig beslutning. Bue reddet mange med sitt verktøyskap, og han leverte ut både 6 volts batterier og nye slanger fra det rullende delelageret med

Carl Henrik bak rattet. To av servicebilene fikk fartsbot, men hva gjør man ikke for at deltakerne skal bli fornøyd?

Vi skulle ha vært 32 deltakere, men uten Moto Guzzi'en var det 31 som startet. Flere av deltakerne valgte å kjøre med en annen sykkel enn

den de var påmeldt med, og 2 av disse syklene var dessverre nyere enn 1954. Teknisk komité godtok dette, og lot syklene få være med selv om dette var en 1966 og en 1972 - modell. To sykler havarerte under løpet, og det må sies å være meget bra da det normalt er ca.10% frafall på slike lange løp.

Bue var ikke bare mekaniker på turen, men også kartleser for svenske Hans Adel.



Den flyvende hollender" Lars Mellberg på HD 1939 kunne ikke få nok av norske grusveier.



Det var 4 svenske deltakere med; Norton 29, Indian 29, Husqvarna 1934 og HD 1940. Danskene kom med en Royal Enfield 1930, Nimbus? (påmeldt med Norton 1932) og en Triumph 1953. Tyskland stilte med en nydelig Coventry Eagle fra 1929, en Indian 1940, Nimbus 1952 og en BSA 1952. Nederland stilte med en HD 1926, en HD 1942 og "den flyvende hollender" Lars Mellberg med nok en HD. Mellberg er svensk, men bor i Nederland.

Våre engelske venn John Spalding smilte seg gjennom løpet på en Motosacoche 1933, mens Tim Penn koste seg på en hvit BMW R 69 S. Gutta tok fly til Rygge, og fikk låne sykler av Carl Henrik Størmer og Peter Sederholm.



Ninette er klar for nok en dag på Nimbus'en. Peter har korrekt NVMC antrekk, klokke og startflagg med sponsorlogoen.



Ninette godt kamuflert.

masse oppmerksomhet under løpet, og hun kjørte da også svært godt. De eneste vi registrerte var et høyt sprett med den stive bakramma rett før

kaffepausen i Rendalen. Den andre dagen i løpet ble det kjørt altfor fort!

Det var ellers et godt utvalg av etablerte norske deltakere (gamle formenn, tidligere redaktører, tidligere Trondhjemsritt-arrangører og deltakere fra løpet i 1979) som Barry-Berg, Kolstad, Jarr, Fossheim, Øby, Frågodt, Grø & Arve Hoel. I tillegg til gamle sidevognsrever som Granberg og Hvaleby, baksetebrødrene Berger, og de nye og fargerike rytterne Bratheim og Sætermo. Og ikke minst Geir Arne Sørli på sin lille AJS 1929.

Begge klarte å kjøre på rett side av veien gjennom hele løpet, og de har god grunn til å takke Carl Henrik og Peter for velvillig utlån.

Alle utlendingene hadde sykler i meget god teknisk stand, og de hadde alle tidligere kjørt mange løp i utlandet. De var meget godt forberedt, og de hadde full kontroll over kart og roadbook'en. Kartorientering kunne de, og de kjørte gjennomgående rett i alle kryss. Utlendingene roste arrangørene for den

Vi nordmenn elsker ikke snøen slik utlendingene gjør. Timothy Penn er ellevill av glede.



detaljerte roadbook'en, og for det profesjonelle tekniske opplegget rundt arrangementet. Hver kveld etter felles middag var det en sosial samling for alle deltakerne der det var fritt fram for synspunkter på testløpet. Som arrangører fikk vi mange gode tips, men morsomst av alt var det at flere av deltakerne uttalte at mange andre arrangører hadde mye å lære av "Trondhjemsridtet 1919". Litt av en attest på et testløp?

De 15 norske rytterne ble anført av Ninette Skjærvik på startnummer 1 med sin blå Nimbus fra 1946. Som eneste kvinnelige deltaker fikk hun

Det er ingen tvil om at det var Geir Arne Sørli som sleit mest under løpet, og det er heller ingen tvil om at det var en bragd av den mannen å komme i mål med sin nydelige AJS. Geir Arne var "BEDSTEMAND"! Gratulerer, - pokal venter på generalforsamlingen!

Trondhjemsridtet dag for dag:

Dag 1, lørdag 26. mai.

Oslo - Rena, lengde 22 mil.

Starten gikk i solskinn, og etter en velkomst på 3 språk var alt klart kl. 12.00 på Morten's Kro. Første kontroll var på Funnefoss, og deretter lunch på Opaker gård, Kirkenær. Etter ny start var det kontroll på Elverum Jernbane-



Norsk natur og nederlandsk HD fra 1926 passer godt sammen. Gerrit var meget fasinert av de norske veiene og den urørte naturen.

NSB's vakt sørget for togfri linje slik at vi fikk nyte smale veier og livsfarlige plan-overganger.



stasjon før mål på Østerdalen Hotell på Rena. Første dag gikk knirkefritt, og kvelden på Rena var meget sosial og hyggelig. Bue David-Andersen holdt et meget interessant foredrag på engelsk om ridtet i 1919.

Dag 2, søndag 27. mai.

Rena – Trondheim, lengde 36 mil.

Første start på Rena var allerede kl 07.00, og to og to forsvant rytterne nordover i solskinnet til Stai Jernbanestasjon, og deretter videre til kaffepause på Øiseth Hotell i Rendalen. Så var det kontrollpost på "Bjørnsmoen Gjestgiveri" på Tynset. Mange av rytterne var på god vei forbi Tynset, men ble vinket inn av Serviceteamet til Bjørnsmoen hvor det var kontrollstasjon i 1919. Første sykkel ble plukket opp av "likvogna" før Koppang. Tempoet på rytterne var noe høyt denne dagen, og vi måtte ha en halvtimes "frys" etter lunchen på Tolga. Neste kontroll var på Røros Jernbanestasjon. Enkelte deltakere valgte deretter å kjøre en liten rundtur i Røros i 29 varme-grader..

Sjefsmekanikeren har gitt opp. Eieren ligger under sykkelens mens Serviceteamet holder humøret hans oppe 15 minutter før start på Trondheim Torv.



Ingen stopper Barry-Berg! Og takk for det.

Serviceteamet måtte sette opp farten da to tyske ryttere kjørte noe i overkant fram til Ålen. Her ble det nok en gang pålegg om ekstra "frys" i en halv time. Neste stopp var Støren Jernbanestasjon der NVMC's avd. Trondheim hadde regien. Her måtte rytterne vente til NSB hadde sikret at siste tog hadde kjørt, og at linja var sikret ved overgangene. Media var på plass og det ble tatt bilder og intervjuer. Vi kjørte så over jernbanesporet på de usikrede overgangene med garanti fra NSB om at det ikke skulle komme noen tog å forstyrre idyllen. Et par uhell hadde vi på veien inn mot Tiller, men alle kom seg fram til Trondheim for egen maskin. Teknisk komité vurderte kjørenekt for en rytter.

I Trondheim stilte lokalavdeling Trondheim opp med reservert parkering, og Adresseavisen laget en fin reportasje som

de la rett ut på nettet. Så kom regnet med lyn og torden, og det ble en våt og kald natt. Humøret datt noe, men alle visste at vi allerede var halvveis.

En meget sjelden sveitsisk Motosacoche fra 1933 venter på start på Torvet i Trondheim. Klokka er 07.30 og det er 2. Pinsedag.





Lutz Helm fra Tyskland med en nydelig 1929 Coventry Eagle på vei hjem med utsikt til nydelig norsk natur.

Rolf viste med glød fram utsikten fra Sohlbergplassen, mens Serviceteamet plukket opp nr. 2 til "likvogna". Etter fotografering av sykler med snø i veikanten ble det nystekte vafler på Spidsbergseter. Utlandingene storkoste seg. Her var det snø, sol og koselig tun med tømmerhus. Løypas koseligste plass?

Intervju med P1 ble tatt av undertegnede i peisestua, og det gikk rett på lufta. Så var det Ringebu og vestsiden vegen ned til Øyer. Det første to deltakerne lå 2 timer foran stipulert tid. De bare smilte selv etter en lang dag på 38 mil med kald start med regn, - men nå skinte sola igjen!.

Johan Ullenby måtte vaske sin HD 1940 etter løpet. Johan og HD'n trivdes best på grusveier.



Torsten Carlsson med en kraftpakke av en Indian 750 (850?) fra 1929 ved søstekirkene på Hadeland.

Vi andre måtte haste videre, og opp Orkdalen og oppe i dalsiden i Gudbrandsdalen opplevde deltakerne nydelige grusveier og norsk natur på sitt beste.

Pilgrimsveien som hadde vært såpeglatte på testkjøringen en måned tidligere var nå blitt en glimrende grusvei. Grusveier i nærmest uberørt norsk natur er dette løpets særegne profil, og det er dette som vil gjøre "Trondhjemsridtet 1919" til et etterspurt løp!

Dag 3, mandag 28. mai.

Trondheim – Øyer, lengde 38 mil.

Lokalavdelingen loset rytterne inn til Trondheim Torv hvor vi var allerede kl. 07.15 (2. Pinsedag)! Etter iherdig grovmekking av Bue og Peter på en tysk BSA der både motor og bakramme hadde løsnet, kunne alle dra av gårde i regnværet fra kl. 08.00. Det var regn, vind og bare 7 grader, men værte bedret seg innen vi var på Storås hvor det var varm kaffe. En rytter var savnet, og Rolf Barry - Berg fikk oppgaven med å finne mannen.

Alle rytterne kom seg til Kongsvold der de fikk varmet seg på nydelig mat før ny kontroll på Hjerkinns Jernbanestasjon. Noen tok seg tid til å fotograferer moskusokser og "jernbaneuhr", før de freste videre mot Folldal og Atna.

Norske grusveier tok knekken på svensk lykt. Husqvarne 1934 med demontert lykt.



Dag 4, tirsdag 29. mai.

Øyer – Oslo, lengde 19 mil.

Tirsdag morgen var nesten alle på plass kl. 07.00, og været var bra selv om det bare var 2,8 grader på Lillehammer. Sola skinte og det var siste dag. Løypa gikk på en nydelig grusvei på østsida av Mjøsa, og via Gjøvik til kontroll på Eina Jernbanestasjon. Danske Palle



De rutinerte sidevognsrevene Hvaleby og Granberg hadde full kontroll både i løpet og i pausene.



Høst Andersen var først, og han var tydelig i humør for dagen. Hjemlengsel? Geir Arne Sørli var sist, men han var fast bestemt på å fullføre løpet. Ingen hjemlengsel der nei!. Det hadde vært kortere å kjøre rett hjem for ham, men den gutten ville ikke gi seg. Og etter en forgasserjustering ville plutselig også AJS'en forflytte seg frivillig til Brandbu.

Neste stopp var en svært hyggelig lunch på NVMC's kontor på Brandbu. Sola skinte og Rolf Vold viste ivrig fram sin Progress 1902. Lokalavdelingen var vertskap, og løpets beste suppe ble servert. "Kortreist mat" sa bonden Hvaleby og smilte. Den suppa var god!

Palle var førstemann i mål på Morten's Kro. Alle dukket opp bortsett fra "den flyvende hollender" som kom først midt under premieutdelingen. Arrangørkomiteen fikk blomster og takk fra formann Peter i NVMC, og utlendingsene lurte på om vi skulle møtes igjen i 2013?

Det spørsmålet kan vi ikke svare på nå, men vi kan takke dem som gjorde "Trondhjemsridet 1919" mulig; En stor takk til Tor Ivar Volla / Norsk Motorveteran som trodde på vår ville idé, og som bidro med sponsorpenger. Uten den positive sponsoren Norsk Motorveteran kunne ikke løpet ha hatt et så høyt teknisk nivå. Deretter må NVMC takke Norsk Indian Klubb for designbistand og utlån av alt teknisk utstyr. Øvrige bidragsytere som må takkes er KNA, Automobilia Bookshop, AXI AS, Signex AS og DNB Bank ASA.

Så en takk til LMK v/Sven Olav Szallies, og medhjelperne Tobias og Monica Sederholm for hjelp ved starten, og ikke minst de positive sperrevaktene Einar Sundseth, Morten Femoen og Ivar Opsahl. Takk til Kjell Arne Hoel for hjelp 1. og 2. dag, og så til klubbens beste lokalavdeling; NVMC avd. Trondheim! Lars Digre, Ole Wollan og Harald Moan hadde

invitert pressen, stoppet toget på Støren, spikket merkepinner om natta, eskortert oss gjennom Trondheim, og sørget for blinkende gule lys i alle kryss da vi kjørte ut av Trondheim. Sånne lokalavdelinger trenger NVMC flere av. Takk, takk!

Så var det de hyggelige vertene på Brandbu. Takk til Hvaleby som hadde organisert serveringen sammen med Bjørn Helgesen og Haakon Bjølseth. Rolf Vold sto for underholdningen. Felles dugnad i NVMC og samarbeide med lokalavdelingene er fremtidens oppskrift for gjennomføringen av "Trondhjemsridet 1919". Serviceteamet hadde fore-

spurt medlemmer i lokalavdelingene langs løypa om de kunne hjelpe oss hvis "likvogna" ble full, og hvis vi trengte lokal bistand. Heldigvis trengte vi ikke bistand, med takk til de positive hjelperne; Hans Iversen, Per Kolbjørn Bronken, Rolf Ophus, Ole K. Wollan, Harald Moan, Arnt Grø, Per Martin og Svein Aalberg.

Takk til NVMC v/Peter Sederholm og Bjørn A. Hvaleby for innsatsen, og at dere trodde på vår ville idé! Det som skapes med entusiasme blir bra, - og det ble "Trondhjemsridet 1919".

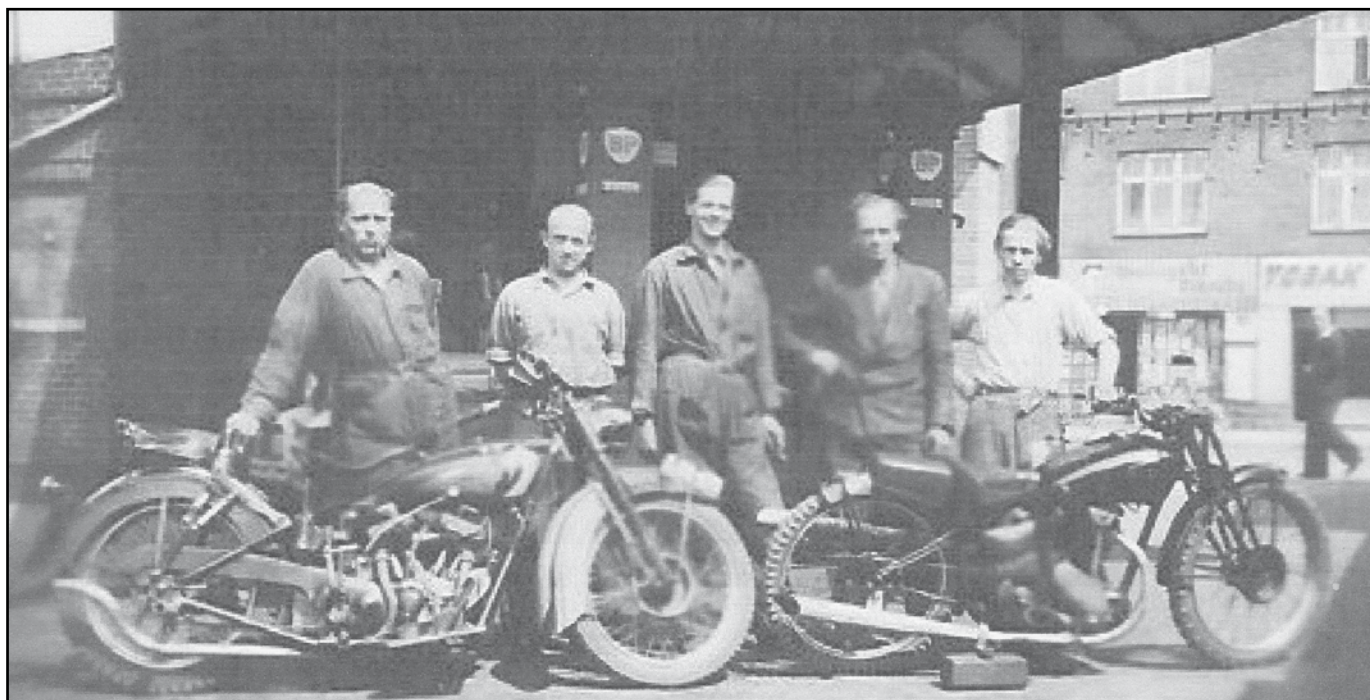
*Rolf Barry Berg, Arne Bjørn Hoel,
Carl Henrik Størmer og
Jan Bue David-Andersen*

Bue leverte ny slange, men monteringen måtte Hans og Karl klare selv.



Gerrit Miedema fra Nederland måtte bare finjustere sin HD fra 1926.





Brdr. Bech

Indian og Rudge forhandler i tiden omkring 1948 på Tagensvej 101.

I årene 1940-45 var der stilstand i motorcykelbranchen. Krigen med de mange påbud, rationeringer og den almindelige mangel på varer, gjorde at det for almindelige mennesker ikke var let at få tilladelse til at køre på motoriserede køretøjer. Man skulle have et erhverv, der var afhængigt af kørsel, for at få en kørselstilladelse og rationeringsmærker til benzin og olie. Dæk og slanger var også en mangelvare i de fem år, ja faktisk flere år efter.

Da krigen endelig var slut, så var det ikke sådan at alt vendte tilbage til normale tilstande lige med det samme. Mange restriktioner og rationeringer fortsatte til op i midten af halvtredserne. Således kunne man ikke bare købe ny bil eller motorcykel, før det var godkendt af valutacentralen, og man fik udstedt en indkøbstilladelse.

Disse forhold omkring varemangel gav grobund for megen opfindsomhed. Mange gamle cykler fra før kri-

gen, som faktisk var dømt til skrot, blev nu fundet frem og gjort køreklare. Det kan have været med til at bevare en del veteranmotorcykler.

Indian renoveres

Brødrene Bech på Tagensvej 101 i København var autoriserede forhandlere af Rudge og Indian. Helge Bech byggede flere gamle Indian motorcykler om med blandt andet nyere forgaffel, men også med strømfordeler og batteritænding. Strømfordeleren var af mærket Bosch og den blev monteret på sidedækslet ved siden af oliepumpen, og med træk fra det bagerste takthjulssæt, der på en Indian styrer ventilerne til cylinder 1. På en Indian er den bagerste cylinder benævnt som nr. 1. De to cykler jeg har set lavet om var Indian Scout fra 1929, 600 cc.

Chief motorer

Det var ikke kun gamle Indian motorcykler der blev bygget om. Det var lykkedes brødrene at købe nogle Indian motorer efter krigen. De kunne også være doneret eller billigt til salg som en del af Marshal hjælpen. Alle var jo interesseret i at få gang i industrien og beskæftigelsen, så hurtigt som muligt.

Disse motorer blev så monteret i flere engelske cykler, til erstatning

Værkstedet på Tagensvej. Den høje mand i midten er Helge Bech og yderst til højre står broderen Leif Bech. Indian motorcyklen til venstre er en af de cykler som blev ombygget efter krigen. Billedet er med ret stor sandsynlighed fra tiden omkring 1948.

for måske nedslidte eller ødelagte motorer. Opfindsomheden var stor hos Brdr. Bech, og der var god efterspørgsel, da det var meget svært at få tilladelse til at købe nyt i sidste halvdel af 40'erne.

Under arbejdet med dette indlæg har jeg forsøgt at finde ud af mere om formaet Brdr. Bech, men det er endnu ikke lykkedes at finde nogen, der har kendskab til firmaet. Skulle nogen læserne vide mere, så vil der være meget velkomment. De medlemmer, der kunne have givet historien et lidt mere retvisende billede er måske også gået hinsidens.

Billeder fra Ernst

At vi er kommet så langt på nuværende tidspunkt, er udelukkende Ernst Madsens fortjeneste, fordi han på et tidspunkt i forbindelse med en handel, fik en del billeder fra firmaet Brdr. Bech. De er landet her ved mig og foreløbig blevet til dette indlæg.

Obbekær



Der var format over det, når Brdr. Bech deltog i udstillinger. Der er virkelig gjort noget ud af standen. Motorcyklen til højre på standen, er identisk med den ombyggede Indian fra 1929, som er omtalt på forrige side. Cyklen er flot lakeret med tofarvede skærme. Indregistreringsnr. K 45 586

Herunder har en Norton fået en ny og kraftig motor, idet der er blevet lagt en Indian Big Chief i stellet. Ifølge kickstarteren ser det ud til at der også er brugt en Indian gearkasse, men så må den være lavet om til fodskifte på cyklens venstre side. Resultatet er blevet en pæn harmonisk cykel.

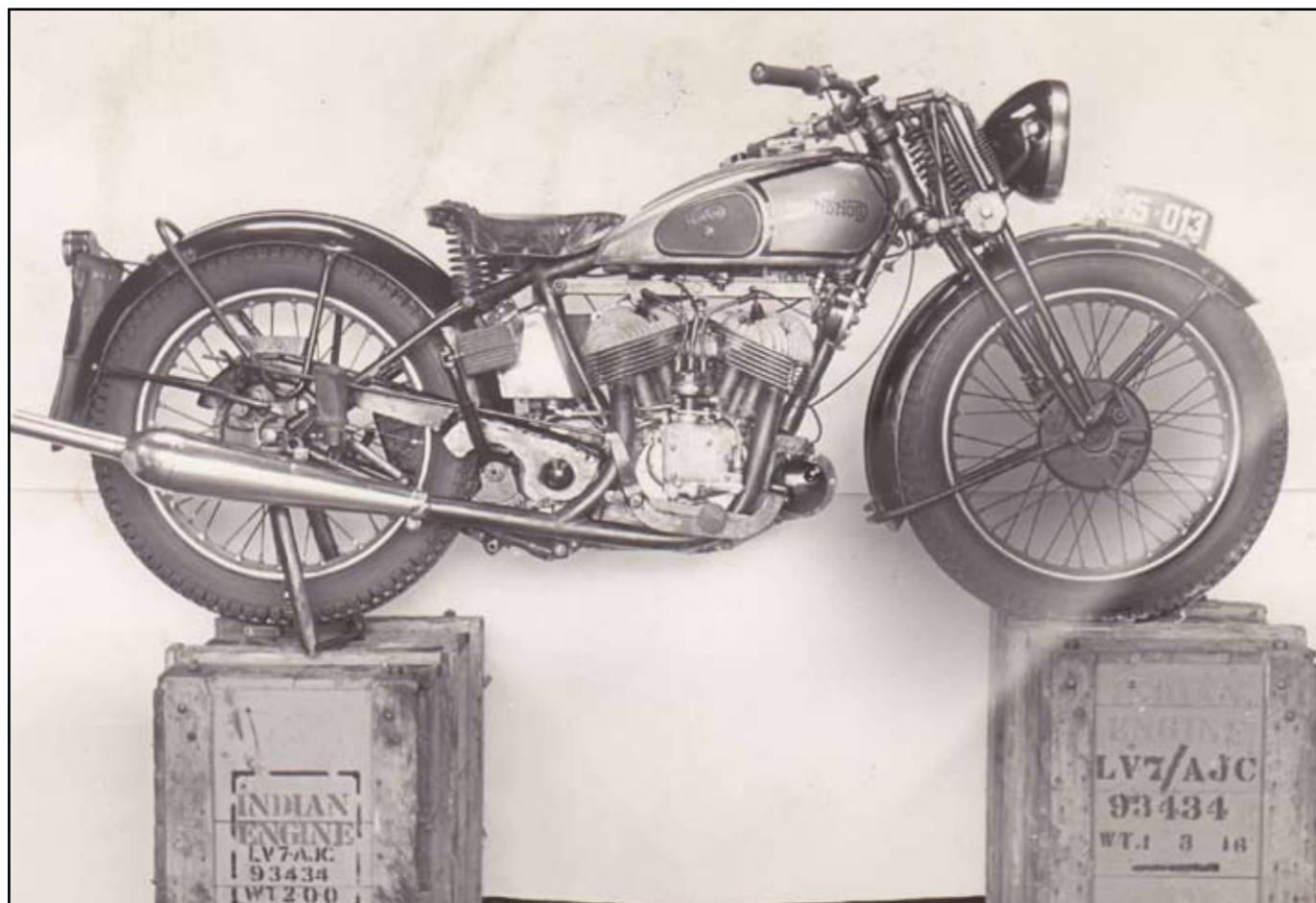


TAGENSVEJ 101
KØBENHAVN N.

TAGA 99 26

AUTORISERET Indian FORHANDLER

SPECIALVÆRKSTED FOR INDIAN OG RUDGE
RESERVEDELE • Udstyr

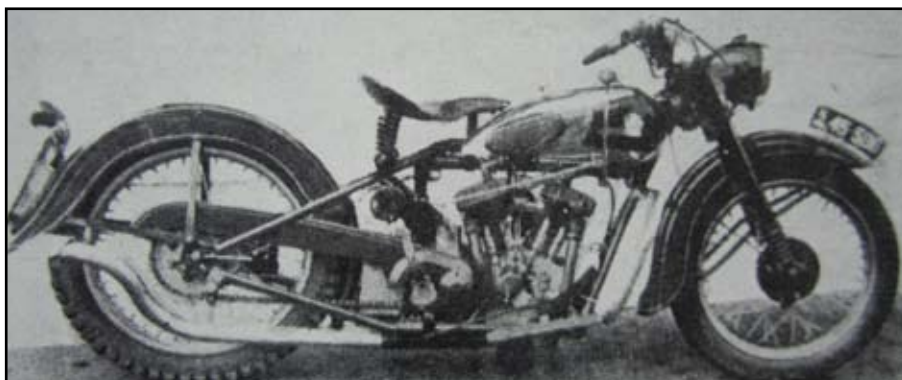
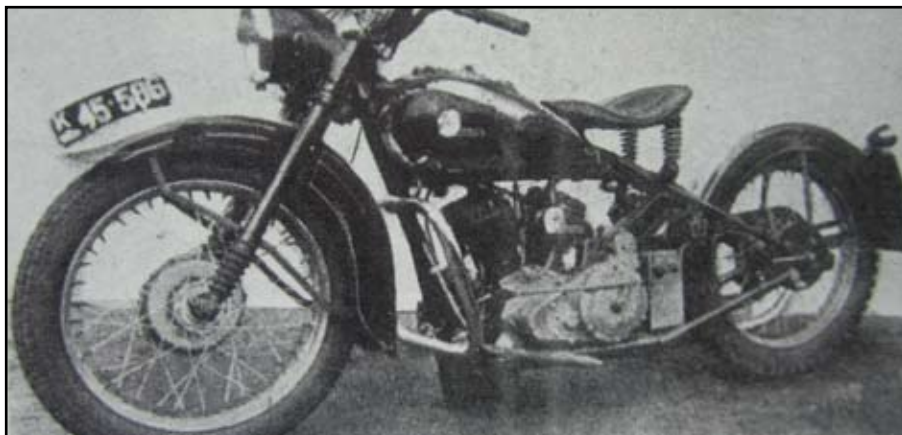






Billederne her er fra Brdr. Bech værksted på Tagensvej 101 i København. Som det ses på venstre side, så har de lige fået en Big Chief fra 1948 hjem. Cyklen er også med på den store udstilling. På billedet under ses endnu en ombygget Indian med ny BMW forgaffel, men med den gamle skærm. På denne side er en Indian og en Rudge på bænken.





1929 Indian forynget med 19 år i 1948

Første gang jeg havde denne ombyggede Indian omtalt var tilbage i 1994. På det tidspunkt havde vi kun de to

øverste billeder her, og de var taget fra en artikel i Skandinavisk Motorjournal fra 1948.

Nu kan jeg bringe et klart og tydeligt billede af motoren med den ombyg-

gede strømfordeler.

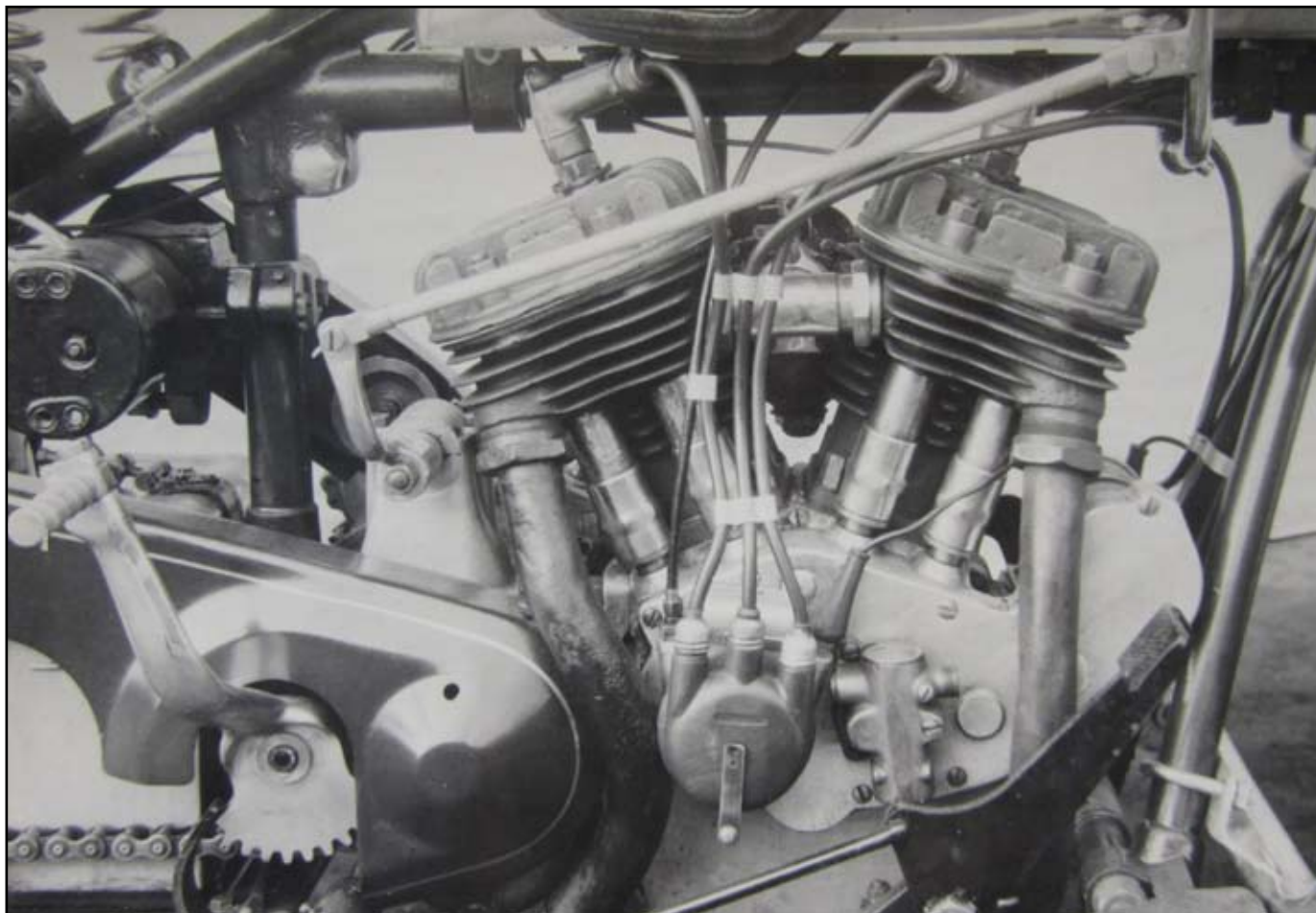
Inde i motoren er der kommet et svinghjul fra en 1934 model. Oliepumpen er blevet drejet, men hvor den får olien fra kan jeg ikke se, da der ikke noget tilgangsrør på pumpen.

Gearstangen er flyttet til samme position som det var normalt på Indian i 1948. Hjulener er ændret til 19 tommer hjul, og forgafflen er blevet skiftet ud med en fra en BMW. Der er også monteret et andet og mindre styr.

For at få plads til en Ariel tank fra 1938 har det været nødvendigt at ændre det øverste stelrør.

Jeg har for år tilbage været i kontakt med et medlem, som netop havde fået fat i en Indian, hvor dette rør var blevet ændret og hvor han fik sat et nyt stelrør i, så der kunne komme en original tank på. Jeg husker ikke hvem, men læser du dette, kunne det være spændende at høre, hvor du havde cyklen fra. Det kunne være en, der har været igennem Brdr. Bech.

Cyklen var med på den store motorcykeludstilling i 1948, i Københavns Forum.





Dette med motorcykler har brødrene ikke haft fra fremmede, for dette billede er brødrenes forældre i Rolfsgade på Frederiksberg i 1911, på en flot NSU motorcykel med indregistreringsnummer A75. Her ses tydeligt, hvad en korrekt nummerplade størrelse er i 1911. Var der sidevogn på, så skulle der være en ekstra plade på sidevognen.

Brødrene har haft flere søskende, idet billederne som jeg har fået lov at bruge i Veteranen, ofte har en tekst, skrevet af en kvinde, Conni, der er datter af en tredje bror.

Fimsoptagelse hos Brdr. Bech

Billederne her til højre er fra den danske film: "Bag de røde porte", der havde premiere den 19/11 1951. En del af optagelser blev taget på Tagensvej 101. Filmen handler om Dyrehavsbakken. Her et lille klip om handlingen.

"Hvert år slår Bakken sine porte op med professor Larbardi (Ib Schønberg) hvis borgelige navn er Baldersen, i en Tribini-inspireret figur, med taskenspil- lerkunst og korttryllerier. Han står i spidsen for sangerindepavillonen Sans Souci, hvor også hans datter Gulnare (Lily Broberg) synger, sammen med Rosa Olsen (Erika Voigt) og Olivia Hansen (Ellen Jansø). Carlo Petersen (Preben Lerdorff Rye) en mand der ser stort på hvordan man tjener sine penge, ejer og driver Bakkens "Dødsdrom"."

Det er Preben Lerdorff Rye med læderdragten og Ib Schønberg med kedeldragt.

Obbekær



Ib Tagel

beretter om hans mc-karriere og især om, hvordan han erhvervede en Indian af usædvanlig oprindelse, hos DVM's første æresmedlem Hans Skov.

Her er Ib Tagel med sin Indian fra 1931. Cyklen blev købt ved Hans Skov i 1964. Det lidt anderledes look, er på grund af en tank fra en Super X, fra omkring 1930. Billedet her er taget i august 2013. Obbekær



Ib Tagel fortæller

Som 18årig, det var vist i 1960, tog jeg kørekort til både bil og motorcykel – dengang var det ikke det store problem, når først man havde bestået teoriprøven.

Et par år efter købte jeg, for 100 kr, en brugt DKV 125 med bagsæde – en fantastisk driftsikker maskine. For at fornemme lidt mere fart havde jeg løsnet styret og bøjet det nedad, så jeg lå lidt lavere.

Nu kunne den køre ca 100 km i timen – lidt hurtigere ned ad bakke – men det var en fornøjelse at håndtere den, da dens vægt var yderst beskednen.

I flere år kørte jeg, med kæresten bag på, rundt på Sjælland – en enkelt gang kørte vi til Gotland for at studere Visby nærmere. På den tur kørte vi, på grund af heftig modvind, hovedsagelig med gashåndtaget i bund, og det kunne senere mærkes at stemplet var blevet lidt brændt i toppen. Nå – men tilbage til Indianeren.

DKW'ens endeligt

En eftermiddag i Charlottenlund i fuld fat op mod Jægersborg Alle kørte en bilist ud foran os og vi buldrede ind i hans venstre fordør. Det viste sig at chaufføren var en gammel skolekammerat fra Gammel Hellerup Gymnasium, så da vi havde sundet os lidt og udvekslet erindringer, kunne

vi konstatere at DKV'en var blevet ca 15 cm kortere – stellet var bøjet lige bag kronrøret, så den kunne kun vanskeligt køre mere.

Skolekammeraten erkendte sin skyld på stedet og vi meldte hændelsen til forsikringen.

Stor var min forbavselse da vi modtog en erstatning på 500 kroner ! – og straks gik vi i gang med at overveje om vi ikke skulle købe en større motorcykel.

Der skulle købes ny MC

På det tidspunkt, det var i 1964, ledte min storebror også efter en stor motorcykel og af ret uransagelige årsager endte det med at vi indfandt os i Frankrigsgade på Amager, hvor Hans Skov havde værksted.

Og sikke et værksted ! – stel, motorer, tanke, mv. fra gamle Harley-, Henderson- og Indian-motorcykler var stablet op bagest i lokalet og ved indgangen stod Hans Skov spændt fast til sin arbejdsbænk og borede cylindre ud. Ved siden af ham stod hans krykker, som han var tvunget til at gå med, da både ben og ryg var ødelagt af års frygtløs speedway- og senere sidevognskørsel.

Legenden fortalte at når Hans Skov stillede op til løb, så havde alle øvrige på forhånd opgivet at vinde – han var

aldeles frygtløs og kørte generelt med håndtaget i bund fra start til mål.

I værkstedet hang flere opklippede gipsbandager, egeløvskranse, skæve hjul, mv. på væggene samt en del bildele fra alle hans sejre.

Da både min bror og jeg var studerende havde vi ikke mange midler, men efterhånden fik vi talt os til rette. med Hans Skov og erhvervede hver en af hans cykler – min bror fik en Harley fra 31 og jeg en Indian Police Scout fra 31 – prisen var 500 kroner pr. stk.

Vi hjalp selv med til at justere og stramme diverse bolte på cyklerne – alt under opsyn af Hans Skov, som med faderlig omsorg holdt øje med os.

Når han lukkede værkstedet klokken 17.30 skiftede han sin brune værksteds-kittel ud med en gedigen, gammel Cottoncoat ompændt med en kraftig læderrem og satte sig tilrette på sin 4 cylindrede Indian med sidevogn og kørte hjem. Vi fandt aldrig ud af om Hans boede alene eller havde familie – det talte man ikke om.

Efter at have trænet lidt ved gearstang, fodbremse og fodkobling i gården foran værkstedet kastede vi os frygtløse ud i den hektiske Københavnske trafik.

Så til Syn

Første mål for mig var bilinspektionen, der dengang lå langs Kalvebod Brygge. Jeg husker at jeg havde pusset og shinet min Indian op så den skinnede – alligevel var jeg lidt nervøs for at de ville kassere en så gammel maskine – men nej. Bilinspektøren ønskede ikke selv at afprøve maskinen, man bad mig køre lidt rundt på pladsen, så han kunne se den bremse.

Hans Skov var ikke tilhænger af forbremser, så den var ærlig talt lidt slap og kunne kun vanskeligt anvendes. Da bilinspektøren bad mig køre frem mod hegnet og alene anvende forbremsen var det lige ved at gå helt galt – jeg tror han så igennem fingre med at jeg havde foden nede for at få maskinen stoppet, inden den tog hegnet.

Nå, men godkendt blev den og jeg var kørende på en kraftig, hurtig Indian Police Scout 750 kubik med alustempler, så accelerationen i den Københavnske trafik var virkelig flot og jeg kunne prale af at være første mand over lyskrydsene.



Cyklen har i dag stort set samme udseende som da Ib Tagel fik sat anden motor i i 1965. Karsten Berthelsen har renoveret topstykker med nye ribber. Herunder: Regning for 28 motor.



En anden motor

Året efter, i sommeren 1965, i et hurtigt sving på Englandsvej på Amager skød maskinen det bageste stempel ud af krumtaphuset og jeg måtte standse i en sky af røg og larm. Da jeg ikke havde råd til andet end en ansvarsforsikring måtte jeg trække cyklen ud til Frankrigsgade og bede Hans Skov om hjælp.

I løbet af kort tid havde han monteret en 1928, 750 kubik motor med alu-stempler på cyklen og jeg kunne atter køre. Den operation kostede 900 kroner – næsten dobbelt så meget som jag havde betalt for hele cyklen.

Året efter knækkede fjederen i knikserhuset, men da var jeg blevet så fortrolig med Indian's mekanik at jeg selv klippede en fjeder til fra et gammelt vækkeur – den reparation holdt til 2012, hvor den under kørsel simpelt hen smuldrede – og blev udskiftet igen.

Kom ofte hos Hans

Mens både min bror og jeg studerede i København kom vi ofte forbi hos Hans Skov for at snakke om maskinerne, justere lidt på tændingen, mv. På et tidspunkt tilbød han os at overtage værkstedet og føre hans forretning videre, hvilket vi seriøst drøftede, men pænt sagde nej tak til. Jeg husker han blev lidt ked af vort svar – og vi har senere erkendt, at på det

tidspunkt var der ingen, der kunne drømme om at købe en gammel motorcykel – nu var det nyere modeller og biler, der kunne sælges. I dag ville indholdet af hans værksted være guld værd, men vi var sikkert blevet ruineret, hvis vi dengang havde sagt ja til at overtage det.

En dag var det hele væk

Hvor alle stumperne blev af fandt vi aldrig ud af – en dag var værkstedet lukket og vi mistede kontakten til den legendariske mekaniker, der også blandt kolleger, var kendt som den bedste og måske eneste, der var i stand til at udbore en cylinder.

Nu i 2013, hvor cyklen stadig kører og fungerer fint kan jeg erkende, at den maskine jeg i tidernes morgen købte hos Hans Skov var sammenstykket af flere forskellige fabrikater – styret stammer sandsynligvis fra en 4.-cylindret Indian, tanken af helstøbt aluminium fra en Super X, fodhvilerne fra en Harley – kort sagt han samlede maskinerne ud fra praktiske hensyn mere end af historisk veneration – i hans optik var de gamle maskiner brugsgenstande, som sagtens kunne fortsætte med at blive brugt – den generelle samfundsudvikling overhalede ham, men hans historie lever videre bl.a. i den herlige Indian jeg fortsat er så heldig at have i min varetægt.

Ib Tagel

Da DVM blev stiftet i 1965 blev Hans Skov sammen med P.A.Fisker udnævnt til æresmedlemmer. Hans Skov er født i Vonsild i 1894, men flyttede senere til Sjælland. Hans Skov startede sin motor karriere i en alder af 27 år. I 1932 blev han dansk mester i sidevognsklassen. Hans Skov blev 80 år.

På billedet her til højre, er det Hans Skov på hans 4-cylindrede Indian, under DMU's 50 års jubilæumsløb i 1965. Bagved Hans Skov ses fra venstre: Viggo Hansen, Poul Holm og Ejnar Andersen også kaldet "PedalEjnar".

Obbekær



Egeskovløbet 2013



I år var det 46. gang Egeskovløbet blev kørt og det er imponerende at en af deltagerne medlemsnummer 377, Erik Møller fra Silkeborg deltog for 35 gang uden afbrydelser.

Det og mange andre oplevelser under løbet fortæller os, at Egeskovløbet er et arrangement, som mange sætter pris på.

Derfor arbejder vi også målrettet på at udvikle løbet, så deltagerne fortsat føler, at det er værd at komme til Egeskov hvert år, den anden weekend i august.

For at det hele skal lykkes, er der grund til at takke de mange hjælpere,

der hvert år stiller sig til rådighed, for at vi alle kan få en god oplevelse.

I år ønsker vi i ledelsen at rette en særlig tak til Ole Ploug og Ilse og Poul Erik Eriksen, der i år trådte til for at arrangere og passe campingpladsen.

Fredag

Vi har længe overvejet og forsøgt på forskellig vis, hvordan vi kan tilbyde deltagerne, der kommer fredag, noget der kan have deres interesse.

I år havde Egeskov indbudt deltagerne at komme ned i motorcykel-

Der ventes på starten. Henning og Bente på Matchless 1929. Med start nr. 25 Martin og Bente på BSA 1929. (red.)

museet, hvor de ville give dem en oplevelse.

Det var Villy Poulsen, som Egeskov havde bedt om at fortælle om Egeskovløbet. Til det arrangement kom der ca. 80 deltagere, der efter indlægget blev beværtet med en tår at drikke, og snakken gik livlig en god times tid. Hvad det kan blive næste år, må tiden vise, men vi har fået bekræftet, at der er interesse for idéen.

Keld og Marianne fra Nyborg deltager for 24' gang på Harley Davidson fra 1930.



Alfred og Annemarie fra Gråsten har også Egeskovløbet som et arrangement, der hvert år bliver skrevet ind i kalenderen.



Lørdag

Lørdagen forløb som sædvanlig. I år startede knap 150 deltagere i godt sommervejr og gennemførte uden uheld, bortset fra de få havarier, som uvægerligt sker med det gamle materiel.

Ruten blev også i år rost trods små skønhedsfejl. Vi har grund til at takke det dygtige team, der består af Søren Sejersen, Per Holm og Thorben Korsgaard, der fortsat har held til at finde nye veje rundt på vores lille ø.

Ved tilbagekomsten til Egeskov samledes deltagerne ved festteltet, hvor vi endnu engang kunne byde på drikkevarer fra Ørbæk Bryggeri, og hvor de samtidig fik lejlighed til at udveksle synspunkter og oplevelser. Et punkt i programmet, som vi håber, fortsat at kunne videreføre i de kommende løb.

Sædvanen tro, blev vi samlet i festteltet til spisning, hvor Egeskov's Cafe, serverede middagen. Vi ønsker i den forbindelse at overveje, hvordan vi fremover, traditionen tro, kan arrangere en festlig aften efter løbet.

Placeringen i de forskellige klasser blev nu udpeget:

Klasse 1

1. Hans Erik Hemmingsen, Årslev
2. Otto V. Lassen, Roskilde
3. Sara Pagh Kofoed, Valby

Klasse 2

1. Niels Palle Nielsen
2. Erik Laursen/Anitta Lassen, Horsens
3. Jens Secher Hald/Ritta Hald, Randers SØ

Klasse 3

1. Torben Carlsen, Kolding
2. Flemming Holm Andersen, Haderslev
3. Kasper Andersen, Randers C

Klasse 4

1. Michael Nordstrøm/Amalie Falk Magnusen, Ans By
2. Bent Christensen, Sydals
3. Søren Weibel, Nykøbing M.

Efter præmieoverrækkelserne kom Tøjerindehaveren fra 2012 Preben Jensen på podiet for sammen med Anne at videregive "Egeskovtøjret", til den deltager, som de havde udvalgt til værdigheden.

Det blev DVM's nye sportsleder Jette Søndergaard, som på sin BSA 1932 igen i år deltog i løbet og efter Preben og Anne's mening levede op til alle kriterierne for at få æresbevisningen fra Egeskovløbet.



Herover er der tre personer, der skåler i en Ørbæk øl, og håber at dagen er gået godt, men de ved dog endnu ikke, at de alle tre skal på præmiepodiet om aftenen. Det er Bent Christensen, Otto V. Lassen og Niels Palle Nielsen. Bent og Niels havde dog ikke observatører med, selv om de var tilmeldt. Billeder og billedtekster til denne artikel er fra redaktørens hånd.

Det var en synligt overvældet og overrasket Jette, der tog imod Egeskovtøjret og den ære, der følger med. Både reaktionen fra salen og formandens efterfølgende kommentar viste, at der var stor enighed om, at Preben og Anne havde truffet et godt valg.

Festen fortsatte med levende musik indtil midnat, hvor endnu et Egeskovløb fik sin afslutning.

Udover at Egeskov hvert år omkostningsfrit leverer elektricitet og vand til arrangementet og i øvrigt hjælper med mange praktiske ting, havde de i år udlodet 5 "Egeskovpokaler", der også indeholdt en lille gave.

Løbsledelsen havde til opgave at foretage udlodningen efter kriterier, som vi selv definerede. Det blev til følgende:

Eftersom formålet med løbet også er at lave et hyggeligt løb, hvor medlemmerne får set det kønne fynske landskab, valgte vi at give præmier til folk, der nok ikke deltog for konkurrencens skyld.

Med det som udgangspunkt, fik følgende deltagere tildelt en "Egeskovpokal":

Erik Kristoffersen, Viby Sjælland
Jørgen Sjøntoft, Gentofte
Ib og Laura Langkilde, Aalborg
Niels Jacobsen, Værløse
Erik Petersen, Ryomgård

Vi i ledelsen ser frem til det fortsatte samarbejde med Egeskov's ledelse for at videreføre Egeskovløbet med Claus Ahlefeldt's udsagn for øje:

"At samle DVM's medlemmer – med damer – til et lille sjovt løb og en festlig aften på Egeskov Slot".

Vi håber, at vi også næste år kan mødes i Egeskov. Det bliver lørdag den 9. august. Så I kan godt sætte kryds i kalenderen og være klar med de gamle prægtige maskiner, gerne de ældste I har.

På løbsledelsens vegne
Eigil Sørensen / Thorben Korsgaard

Preben og Anne overrækker "Tøjret" til vores sportsleder Jette V. Søndergaard. Så ved hun, hvad hun skal lave den 9. august 2014.





Danmarks Veteran Motorcykleklub Årsregnskab 2013 Resultatopgørelse 01.08.2012 31.07.2013

	2013	2012
INDTÆGTER		
Kontingenter, indskud og abonnenter.....	kr. 397.055,72	kr. 386.267,43
Skagenløbet DVM tilskud 50.000.....	kr. 70.623,70	kr. 8.660,83
Jyllandsløbet DVM tilskud 4.025.....	kr. 566,12	kr. 13.822,69
Egeskovløbet DVM tilskud 25.000.....	kr. -5.921,00	kr. -5.572,81
Løvfaldsløbet DVM tilskud 12.208.....	kr. -2.260,15	kr. -3.045,00
Fladtankerløbet DVM tilskud 12.205	kr. 4.938,00	kr. 605,00
Annoncer og bladsalg	kr. 23.710,00	kr. 38.250,00
Mærkesalg (vareforbrug 1.500).....	kr. -1.104,00	kr. -825,00
Sikkerhedsveste (vareforbrug 5.800.....	kr. 193,99	kr. -200,00
Renter.....	kr. 10.322,84	kr. 10.063,31
Aktieudbytte.....	kr. 7.433,65	kr. 4.438,00
Frederikshavn Kommune Skagenløbet 2013.....	kr. -	kr. 5.000,00
INDTÆGTER I ALT	kr. 505.558,87	kr. 457.464,45

UDGIFTER		
Veteranen.....	kr. 115.962,45	kr. 153.431,75
Veranen porto.....	kr. 118.511,00	kr. 95.705,75
Generalforsamling.....	kr. 49.924,00	kr. 16.377,00
Bestyrelsesmøder.....	kr. 17.004,00	kr. 32.967,50
Diverse andre møder.....	kr. 1.501,50	kr. 1.707,27
Kontor.....	kr. 41.011,79	kr. 40.432,93
Portoudgifter.....	kr. 5.478,00	kr. 6.513,00
Servicegebyrer til bank.....	kr. 534,92	kr. 512,00
PC anlæg.....	kr. 6.115,00	kr. 1.816,19
Repræsentation.....	kr. 6.470,25	kr. 3.815,00
Diverse	kr. 2.901,00	kr. 6.400,74
Forsikringer og vægtafgift.....	kr. 1.112,00	kr. 1.647,90
Tilskud til klubmøder.....	kr. 18.000,00	kr. 18.000,00
Tilskud til løb.....	kr. 142.406,25	kr. 62.357,36
Kontingent Mhs.....	kr. 23.480,00	kr. 23.160,00
Kontingent DMU.....	kr. -	kr. 8.000,00
Køb af klistermærker.....	kr. -	kr. -
UDGIFTER I ALT	kr. 550.412,16	kr. 550.412,16

ARETS UNDERSKUD	kr. -44.853,29	kr. -15.379,94
------------------------	-----------------------	-----------------------

Resultat af årets løb:	Indtægter	Udgifter	
Skagenløbet 2013.....	kr. 843.800,00	kr. 773.176,30	kr. 70.623,70
Jyllandsløbet 2013.....	kr. 60.968,75	kr. 60.402,63	kr. 566,12
Egeskovløb 2012.....	kr. 137.885,00	kr. 143.806,00	kr. -5.921,00
Løvfaldsløb 2012.....	kr. 103.760,00	kr. 106.020,15	kr. -2.260,15
Fladtankerløb 2013.....	kr. 30.415,00	kr. 25.477,00	kr. 4.938,00
	kr. 1.176.828,75	1.108.882,08	kr. 67.946,67

Balance pr. 31. juli 2013

AKTIVER

Kassebeholdning.....	-	-
Aktionærkonto 164-008 2573.....	kr. 483.888,06	kr. 226.371,18
Driftskonto 164-008 2646.....	kr. 8.043,35	kr. 31.006,87
Giro 966-0410.....	kr. 13.448,24	kr. 42.588,78
Henderson motorcykel.....	kr. -	kr. -
Bankkonto Skagenløbet.....	kr. -	kr. 8.966,11
4% Realkredit Danmark.....	kr. -	kr. 245.472,70
Investeringsbeviser & aktier.....	kr. 241.107,45	kr. 240.994,60
Veste på lager.....	kr. 10.400,00	kr. 16.200,00
Beholdning af mærker.....	kr. 3.000,00	kr. 4.500,00
AKTIVER I ALT	kr. 759.887,10	kr. 816.100,24

PASSIVER

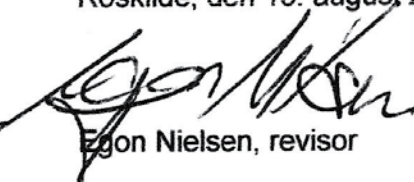
Kreditorer.....	kr. -	kr. 8.000,00
Egenkapital primo.....	kr. 808.100,24	kr. 903.110,13
Nedskrivning af Henderson.....	kr. -	kr. -85.000,00
Kursregulering.....	kr. -3.359,85	kr. 5.370,05
Årets underskud.....	kr. -44.853,29	kr. -15.379,94
Egenkapital ultimo.....	kr. 759.887,10	kr. 808.100,24
PASSIVER I ALT	kr. 759.887,10	kr. 816.100,24

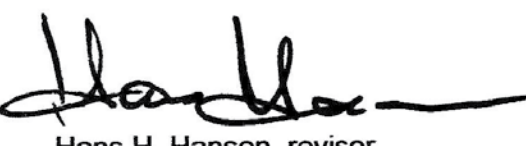
Roskilde, den 15. august 2013


Otto V. Lassen, kasserer

Ovenstående regnskab er dags dato revideret og beholdningernes tilstedeværelse konstateret.

Roskilde, den 15. august 2013


Egon Nielsen, revisor


Hans H. Hansen, revisor

Kassererens beretning for regnskabet 2013

Kontingentindtægterne er rekord i DVMs historie. Faldet i annoncer skyldes primært, at GF indbetalte kr. 10.000 to gange sidste år. Fald i Veteranen skyldes, at redaktøren nu er ulønnet. Stigning i generalforsamling skyldes det store fremmøde på et dyrere sted en andre steder. Faldet i bestyrelsesmøder skyldes, at redaktør og arkivar udføres af samme person. Stigning i tilskud til løb skyldes tilskud til Skagenløbet på kr. 50.000, som dog vendte tilbage med store renter. Endvidere henvises til det samlede overskud af løbene på kr. 67.946, som vendte tilbage i kassen. Da DMU først opkræver kontingent i september, er denne post ikke hensat som skyldig. Stigning på aktionærkonto skyldes, at vi har fået udtrukket obligationerne den 2. januar 2013 på kr. 245.472,70. Som det fremgår, så er regnskabet godkendt af revisorerne med en blank påtegning.

Generalforsamling 2013



Lørdag den 26. oktober kl. 11.00 – 15.30

Den Gamle Grænsekro
Koldingvej 51
6070 Christiansfeld

Dagsorden:

Velkomst

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning,
Lars Klitgaard
3. Udvalgsberetninger:
 - Sportsleder, Jette V. Søndergaard
 - Sekretær, Ole Jensen
 - Webmaster, Hanne Sigsgaard
 - Veteranekspert, Kurt H. Jensen
 - Mhs / Arkivar, Leif Obbekær Hansen
 - Redaktør, Leif Obbekær Hansen
4. Regnskabsforelæggelse
og fastsættelse af kontingent for
kommende år, Otto V. Lassen
5. Indkomne forslag:
 - 5.1 **Forslag fra Niels-Erik Sørensen(517)**
om en tilføjelse til vedtægternes § 7 :
”Man får først stemmeret når man er ejer
af en motorcykel fra før 31-12-1939”

5.2 Følgende ændring til vedtægterne foreslås af bestyrelsen:

Skrift med rødt fjernes / Skrift med blå indsættes

§ 4, andet afsnit:

Et medlem, der optages i klubben i tidsrum
met fra d. 1. januar til d. 31. oktober, betaler
kr. 200 i indskud samt fuldt kontingent for
det pågældende år. Medlemmer, der optages i
tiden fra 1. november til d. 31. december
betaler **derimod ikke kontingent for det på
gældende år, men alene indskud, men
oppebærer alligevel fuld indskud kr. 200 samt
kontingent for det efterfølgende år. Medlem-
met oppebærer straks** ret til at modtage Vete-
ranen, samt deltage i klubmøder og lignende.

5.3 Følgende ændring til vedtægter ne foreslås af bestyrelsen:

§ 10 der omhandler bestyrelsens sammensæt-
ning og deres opgaver ønskes følgende ordlyd:

Bestyrelsen består af 5 medlemmer, som hver
især skal varetage et af nedenstående arbejds-
områder:

1. Formand
2. Kasserer
3. Sekretær
4. Sportsleder
5. Veteranekspert

Bestyrelsen kan efter behov nedsætte udvalg,
samt anmode enkeltpersoner om at udføre opga-
ver for klubben.

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

Ved ulige årstal er følgende på valg:

1. Formand
2. Sekretær

Ved lige årstal er følgende på valg:

1. Kasserer
2. Sportsleder
3. Veteranekspert

6. Fastlæggelse af det kommende års rrangementer
Jette V. Søndergaard
7. Valg af bestyrelse samt 2 suppleanter
Følgende i bestyrelsen er på valg:
Formand, Lars Klitgaard. Modtager genvalg.
Sekretær, Ole Jensen. Modtager genvalg.
Motorhistorisk Samråd / Arkivar, Leif Obbekær.
Modtager ikke genvalg
8. Valg af 2 revisorer samt 2 revisorsuppleanter
9. Eventuelt

Frokost forventes afholdt ca. kl. 13.30

Bestyrelsen

Skagenløbet 2014 / Udlægges søges

Så begynder virkeligheden at trænge sig på, jeg er i gang med at planlægge Skagenløbet 2014, en del er ved at være på plads, det er meget spændende for mig og jeg glæder mig til at præsentere et oplæg for jer i et af de kommende numre af Veteranen.

Rigtig mange har meldt sig på banen til at hjælpe mig til næste år, det glæder mig meget, for jeg kan bruge rigtig mange hjælpende hænder.

Jeg mangler dog 2 meget vigtige hjælpere, nemlig dem som har lyst til at ligge ruten sammen med mig. Tænk over om det ikke kunne være lige dig som havde lyst til at være med til at bestemme hvor vi skal køre hen næste år, så giv mig enten en mail eller ring til mig.

Jette V. Søndergaard

DVM igennem 50 år / Skagenløbet igennem 102 år

Danmarks Veteran Motorcykleklub har som tidligere omtalt besluttet at udgive en bog om klubbens liv og aktiviteter igennem de første 50 år.

Bogen bliver på omkring 250 sider, og størrelsen bliver bogform lidt mindre end A4, så den passer i din bogreol ved siden af de mange Veteranen, der igennem tiderne er blevet udgivet.

Forfatteren bliver for det meste nuværende redaktør, men Æresmedlem Bent Just Olesen har lovet at skrive om de første fire år, hvor jeg endnu ikke var blevet medlem af klubben. Bent Just vil også komme med indlæg om de første ture til udlandet, som startede i sidste halvdel af tresserne.

Jeg har tidligere anmodet om, at jeg gerne hører fra Jer, med indlæg små anekdoter og lignende. Jeg er også meget interesseret i billeder, især fra de første år. Jeg mangler billeder af vores første formand Skjold P.

Udgivestidspunktet er endnu ikke fastlagt, men det kunne evt. være i august 2015, da det så er 50 år siden klubben blev stiftet. Vi har også talt om at udgive den til Generalforsamlingen 2014 eller 2015, så den kunne blive udleveret her.

Bogen bliver skrevet af undertegnede, som frivilligt ulønnet arbejde.

Alle medlemmer af Danmarks Veteran Motorcykleklub vil få et eksemplar **GRATIS**. Den vil blive udleveret på klubmøder eller generalforsamling. Skal den sendes vil der skulle betales porto.

Obbekær

I forbindelse med Løvfaldsløbet holdt bestyrelsen møde.

Af de vigtige punkter skal nævnes bestyrelsens oplæg til ændringer af vedtægternes § 10 så vi har lidt mere flexibel sammensætning, se forslaget i indkaldelsen side 26.

Vi har længe gerne villet justere på betingelserne for at udbetale tilskud til lokalafdelingerne da disses aktiviteter og deraf følgende artikler er meget forskellige. Vi har hidtil uden egentlige betingelser, sendt 3.000 kroner til hver af lokalafdelingerne. Fremover vil vi stille betingelser således at alle andre medlemmer også får noget for pengene: De anerkendte lokalafdelinger modtager DKK 1.000 i fast tilskud pr. år. Lokalafdelinger der leverer minimum 2 artikler pr. år, med teknisk / historisk indhold til Veteranen, tildeles efterfølgende år et artikeltilskud på DKK 2.000.

I 2014 er det 100 år siden at DMU (Danmarks Motor Union) blev stiftet. I forbindelse med jubilæet ønsker DMU at motorcykler fra de forgangne 100 år vises frem ved arrangementer. Der sker noget både i Jylland og på Sjælland. DVM medlemmer opfordres til, hvis det er muligt, at støtte op om disse projekter ved at lade deres motorcykel udstille. I næste nummer forventes det at der er nærmere beskrivelse af arrangementerne.

Windmill Rally 2014 bliver afholdt fra 1. til 3. august i Huskvarna i Sverige.

Lars Klitgaard

Dødsfald

Finn Rasmussen (463)

Toftevej 15

5400 Bogen

Vi har desværre mistet en god veteranven. Finn var i mange år ansat ved Østegaard motorrenovering, hvor han var på lageret. I den forbindelse har han altid været en stor hjælp for mange, der manglede dele, når de skulle renovere de gamle motorer. Finn opkøbte udgåede størrelser i ringe og stempler samt andet, og med det kunne han servicere mange af os. Finn var ikke til de lange løb, men deltog på Egeskov og i mange madpakketur på Fyn, hvor han var meget vellidt for sin behagelige væremåde. De sidste mange år brugte han meget tid i nærheden af børn og børnebørn på Skanderborg egnen.

Æret være Finns minde.

Her er Finn i hvid skjorte, ved en madpakketur i 1992, der udgik fra Keld og Joan i Ravnebjerg



Århus

Oldtimer- turen 3. aug. 2013.

Sædvanen tro var vi flere fra DVM, der deltog i dette årlige løb, som udvikledes i forbindelse med Odder Byfest. Løbet er for både biler og motorcykler, men med et meget begrænset antal på max. 45 køretøjer. Det er en lille gruppe mennesker, der har lavet "Veteran-Lauget af 2005", som hvert år sørger for at lave dette lille løb som et bidrag til byfesten.

Lørdag morgen mødte vi til "indskrivning" på Ålykkecentret, hvor vi fik en pose med forskelligt indhold fra sponsorer bl.a. også for 50kr benzin. Her var der et flot kaffebord med rundstykker mm. Alle var klar til køreinstruktion kl 9.15, så vi kunne køre kl 9.30. Vi passerede hjemmet på Broncealdervej, hvor rigtig mange af beboerne hilste og vinkede til os. Derefter gik turen til Nølev, ud til Kystvejen og nordpå forbi Norsminde. Herefter ind til Lillenor og gennem Starup og via Nordlige Bjergvej og Fløjstrupvej til Beder. Herefter gennem den hyggelige landsby Fulden,

og herfra videre forbi Moesgård Slot, og det helt nybyggede museum, der forventes åbnet i efteråret 2014. I Højbjerg drejede vi ved Oddervej og kørte forbi Jelshøj, gennem Mårslet og Langballe. Vi kom herefter tilbage til Fulden, derefter førte vejen os gennem Fløjstrup og endelig var vi i Mallings, hvor frokosten ventede på kroen. Alt var parat så vi kunne bare gå til bords og nyde den gode mad. Efter frokosten gik turen atter mod Odder. Vi kørte ad Gl. Østergårdsvej til Tulstrup og gennem Svorbæk, Tvenstrup, Løjenkær og gennem Rold tilbage til Odder. Turen fortsatte til gågaden i Odder hvor vi holdt ca. 1 time, hvor de mange mennesker kunne beskue de fine køretøjer, der fyldte hele gågaden. Sidste del af turen gik så tilbage til Ålykkecentret, hvor eftermiddagskaffen stod klar. Her blev der uddelt mange gaver fra sponsorer. Veteran- Lauget lovede, at der også blev et løb til næste år. Det glæder vi os allerede til.

Jørgen Møller (945)

Alle køretøjer holder til udstilling på gågaden i Odder. Tv. Jacob Møller Svenningsen får en snak med Rasmus Hansen (th) om hans Harley Davidson halvtopper fra 1928.



Midt Sjælland

Årets tur til Ishuset ved Munkholmbroen startede i fin stil på tanken i Borup. Der var mødt ca 10 stk Mc'er op. Og mig i rød bil da der var lidt tændingsproblemer på Harleyen. Erik Kristofersen førte an på en meget smuk tur, Jeg sidst efter Lars Klitgårds høj potente BSA. Efter ankomsten til kiosken myldrede djævle frem på jord. Der var Nimbustræf i Holbæk så en storflok af deltagerne dukkede op plus en masse af de andre klubmedlemmer, det var en imponerende samling. Efter indtagelse af is, pølser og diverse drikke kørte vi alle hjem i spredt fægtning. Jeg fulgtes med Svend Nielsen hjem til Roskilde for at få en akkumulator med hjem, Svend havde haft den i pleje siden Skagenløbet. Alt i alt en meget fin aftenur.

Skjold Pagh

Køreaften den 28. august

Vejret var absolut med os. En lun sommeraften med sol og ganske lidt vind. Der var denne aften samlet ca. 20 motorcykler. Lidt efter kl. 19.00 satte vi kursen mod Ringsted centrum og Ringsted Radiomuseum med adresse i Sct. Hansgade.

Nogle af effekterne var prototyper, deriblandt et "AV-center" fra 1953 fra Amalienborg.

Desuden bliver museet brugt til film og TV opgaver, hvor de leverer apparater. Den største opgave har været Tv-serien Krøniken.

Radiomuseets udstilling er delt i en stationær udstilling og en Tema-udstilling.

Den stationære udstilling rummer effekter fra de sidste 100 år. Effekterne er indsamlet over de sidste 50 år.

Tema-udstillingen skifter fra år til år. Dette års Tema-udstilling er "Design 1950-2000".

En meget interessant aften med historisk tilbageblik og med genkendelsens glæde fra tidligere tider. Der var mange områder, hvor man kunne fordybe sig og jeg kan anbefale (endnu) et besøg på stedet.

Lisbeth Petersen (2215)



Poul Hansen fra Tommerup havde arrangeret en fantastisk tur igennem det fynske sommerland, som endte ved Ladbyskibet. Vores medlem Arne Jensen fra Langeskov har i flere år arbejdet for Ladby Vikingeskibs Museum, og var denne dag vores guide rundt på museet. Vi startede ude i selve vikingeskibsgraven og derefter var vi i museet, hvor Arne har lavet en model 1:1 af Vikingskibet. Vi sluttede ved det projekt, der i løbet af et par år, gerne skulle blive til en tro kopi af det mere end tusind år gamle skib. Skibet fremstilles på frivillig basis, og efter samme byggemetode som det oprindelige. Alle nagler og skiver smedes i en smedje ved siden af skibet.

Obbekær

Fyns Tur til Ladbyskibet

Søndag d. 7. juli havde Poul Hansen arrangeret. Vi mødtes på hans autoværksted i Ellehaven ved Tommerup, hvor kaffen og morgenbrødet stod parat. Solen skinnede fra en skyfri himmel og de 18 fremmødte fik en aldeles køn tur ud ad de små veje fra Tommerup til Ladbyskibet ved Kerteminde Fjord. Vi sluttede på Vikingemuseet Ladby, hvor vi fik en yderst spændende rundvisning af Arne Jensen, som er med til at bygge en tro kopi af Ladbyskibet.

Originalen af Ladbyskibet har været brugt til at begrave en "vikingehøvding", 11 heste, nogle hunde og et par trælle i vikingetiden.

Ladbyskibet blev udgravet i starten af trediveerne og var stort set kun et aftryk i jorden, men alligevel har man kunne lave en nøjagtig beregning af alle mål på skibet ud fra hvor man fandt jernnaglerne som holdt plankerne sammen. Det er imponerende!

Kopiskibet forventes efter planerne at kunne sejle inden for det næste års tid. Alt i alt synes jeg det var en fortræffelig måde at bruge sin søndag på. Tak til Poul for turen.

Ole Ploug Jantzen



Her er Arne Jensen ved den model han har bygget af Ladbyskibet.

Her en rytter fra et tidligere Stjerneløb. Nu er der håb om at vi igen får lørdagen for os selv.



Stjerneløb i Bogense

Lørdag d. 3. august

Det er efterhånden nogle år siden, jeg selv har haft lejlighed til at deltage i Stjerneløbet, men i år fik jeg tilmeldt mig og min søn Mads til løbet. Stjerneløbet er altid en rigtig hyggelig tur rundt på Nordfyn og vi mødes stadig hos Nordfyns cykellager, hvor der var arrangeret morgenmad til os tilmeldte.

Efter morgenmaden kørte vi om i gaden, hvor vi skulle starte én ad gangen. Det er jo lidt mere uformelt end vore egne løb i DVM regi, for der er ingen kontrolposter eller præmier! Jeg tror at det gør, at en del af deltagere ikke er så omhyggelige med at følge ruten på det udleverede kort, men jeg tror dog, at de fleste fandt pausestedet.

Ved dette års arrangement spiste vi på Bogense hotel en god middag bagefter turen og ligesom ved de andre gange hvor jeg har deltaget, har det været en rigtig hyggelig dag.

Jeg hørte rygter om, at Bogense by vil flytte Rosenfestivalen til en anden dag næste år, så kan der nok også bedre blive plads til os med de gamle motorcykler.

Ole Ploug Jantzen



Det er altid dejligt med morgenbord, når man har været tidligt oppe, for at nå færgen til Als. 13 fynboer havde taget motorcyklen til Als, og 2 var kommet til Als i bil. (red.)

Refr.: Lars Mylius Hjelm

Dette års Alsløb der blev afviklet d. 24. august, var tilsmilet af et herligt sensommervejr. Der var høj himmel med flotte godt vejrs skyer og en frisk vind der forsøgte at holde kørrernes temperatur inde i motortøjet lidt nede.

Mødestedet var igen hos Bil & Co, på Nørrekobbel i Sønderborg, firmaet havde stillet an med et veludstyret morgenbord, som deltagerne kunne nyde medens de hyggede sig i hinandens selskab og gjorde klar til løbet. Slutinstruktionen foregik inde i værkstedshallen, måske for at vi ikke skulle blive for varme og ukoncentrerede i det fine solskin. Charles startede med at takke Bil & Co. fordi de igen i år ville åbne dørene og beværte os på bedste vis, herefter tog

Svend Erik Outzen over og læste slutinstruktionen op for os. Der skulle køres efter DVM's regler for orienteringsløb på første etape. På anden etape (efter pausen) skulle der køres efter affotograferede vejskilte og vejnavne.

Kl. 11 startede den første af de 34 cykler, første start var Flemming Holm Andersen på BSA fra 1919, her efter gik der en start med et minuts mellemrum. I begyndelsen kørte vi østover gennem Høruphav og Lysabild, herefter gik det nordpå forbi Mommark og i siksak ad små veje i den flotte natur, hvor vi af og til så det blå hav ude til højre, forbi Fynshav, Guderup, Svendstrup og Havnbjerg hvor noget af Danfoss ligger, efter få kilometer ankom vi til middagspausen, der blev holdt hos Kvickly i Nordborg. I pausen, der var på 45

min., blev der serveret bixsemad og noget at drikke. I parkeringsområdet var der mange tilskuere, der stude-rede og spurgte interesseret til vores gamle cykler.

Efter middagspausen skulle vi finde hjem ved hjælp af vejskilte og vejnavne, det var på en måde mere afslappende ikke at skulle sidde med næsen nede i kortet. På turen kom vi over det bakkede område ved Mjels og Dyvig, hvor der var en imponerende udsigt over det meste af Nordals, man fik lyst til at stoppe for at nyde udsigten, men det gør man jo ikke. På turen sydover kom vi gennem flere små byer, hvor udviklingen endnu ikke var nået til, her så vi indbyggere, der kom ud af husene for at hilse på disse mærkelige mænd på deres gamle larmende maskiner, så de fik da lidt at snakke om den eftermiddag. Da vi kom til Augustenborg, skulle vi køre uden om bymidten på grund af byfest, her havde vores arrangører opsat internationale tegn, så de fik lavet en omkørsel af bymidten. Turen havde budt på orientering efter kort, vejskilte og internationale mærker, god afveksling til en forandring. Efterhånden som vi kom tættere mod Sønderborg, øgedes trafikken og hyggen på de små veje var forbi,

Herunder er Flemming Holm Andersen, Kolding, ved at give sin BSA fra 1919 en lille start snaps.



Så er det ved at være tid til start. Nr. 1. Flemming Holm, Nr. 2. Torben Carlsen og Nr. 3. Kurt Andersen. Alle tre fra Kolding.



nu skulle vi bare have de sidste par kilometer overstået og hjem til eftermiddagskaffen sammen med vennerne. Der skulle da også findes nogle vindere af de to klasser, så beregner-teamet arbejdede på højtryk medens vi andre hyggede.

Klasse 1: Strafpunkt:
 1. Klaus Rasmussen Odense Indian 1929 4
 2. Peder Meder Sydals Rudge 1937 9
 3. Per A. Jorgensen Christiansfeld Indian 1928 13

Klasse 2:
 1. Poul Iversen Sydals Norton 1938 15
 Michael
 2. Leif Obbekær Odense Henderson 1930 19
 Dagny Obbekær
 3. Svend Erik Holm Felsted BSA 1932 20
 Christa Holm

Årets hestesko gik til Niels Knudsen fra Århus, han havde tabt gnisten.

Charles takkede Euromaster fordi de igen i år ville have os på besøg og for deres gode service.

Svend Erik Holm takkede arrangø-



De to løbsledere Charles Mortensen og Svend Erik Outzen aftaler slagets gang, inden præmierne bliver uddelt.

erne for et godt arrangeret løb og hjælperne for at det blev så godt afviklet. Uden gode frivillige hjælpere, lader sådan et arrangement sig ikke gøre.

Lars Mylius Hjelm



Herover er Lars Mylius Hjelm klar til start, på sin Royal Enfield årgang 1934. Lars er en flittig skribent til Veteranen.

Fotos til denne artikel er leveret af: Svend-Erik Olsen, Lars Mylius Hjelm og Obbekær. (red.)

Christian og Hanne Petersens madpakketur den 20. juli.2013.

Referat og foto: Lars Mylius Hjelm.

Morgenen den 20. juli 2013 var lige så flot varm og sommerlig som man mener at kunne huske somrene var da man var barn. Efterhånden som deltagerne ankom til adressen i Gram og fik parkeret deres MC, kunne det ikke gå stærkt nok med at få smidt det fornuftige men varme MC tøj. Herefter kunne man cirkulere rundt mellem veteranvenner og deres maskiner medens man udvekslede nyheder, informationer og gode historier. Hanne og Christian Petersen, der havde inviteret til madpakketuren, havde sørget for, at deltagerne kunne sidde i carporten og under markedsparasoller i ly for solen og starte dagen med kaffe, rundstykker og en lille skarp. Der deltog 20 personer med 18 maskiner som hovedsagelig kom fra det syd og sønderjyske område. Da det efterhånden var blevet tid til at komme af sted på de tohjulede og få lidt vind i ansigtet, var det ligefrem

en overvindelse at tage motorjakken på i den varme.

Christian førte os ud af Gram og ad små veje gennem et flot varieret landskab ved Arnum og Gånsager forbi indlandsklitter og hede arealer ved Arrild. Turen bød også på afvekslende veje, idet Christian ledte os ad en, ca. 1 kilometer lang vej, der for nylig havde fået et nyt lag stabilgrus, det tilførte turen lidt mere spænding end vi havde forventet, det var med at holde tungen lige i munden og ikke foretage sig pludselige manøvrer.

Vi stoppede på gårdspladsen hos en mand der ejer ca. 30 klassiske europæiske motorcykler, de stod linet op i to lange rækker i en bygning, der var omdannet til garage/værksted, det skal nævnes, at alle maskiner var køreklare! Efterhånden som vi kom frem i rundvisningen, tog han støvdæknet af en maskine, fortalte om den og svarede på spørgsmål fra deltagerne. Vi var nogle stykker der var misundelige på de fine forhold med værksted og masser af plads.

Herfra fortsatte vi til Vongshøj, der er en bakke som istiden efterlod sig, da isen trak sig tilbage for 12.000 år

siden. Den stikker ca. 60 meter op i det ellers lave landskab her i Sydvestjylland. Fra toppen af bakken har tyskerne under 1. verdenskrig haft et telegraf tårn til "blinktelegraf". Der var opstillet blinktelegrafer tværs over Sønderjylland, de kunne også kommunikere med blink-telegrafer på øen Sild og længere nede i Tyskland, man kan sige at tyskerne dengang havde blink i øjet. Her på Vongshøj kunne vi sidde i skyggen af træerne og spise madpakken medens man lod blikket gå hen over motorcyklerne og ud over det flotte landskab.

Efter madpakken var vi nogle der var oppe i tårnet, der rækker 70 meter op over havet, herfra kunne vi se ud til Vadehavet, efter sigende kan man i klart vejr se til morænebakkerne i Sydøstjylland.

Hjemturen gik gennem Østergasse og ind gennem Stensbæk plantage, hvor der var lidt skygge, gennem Endrupskov og så var vi tilbage på adressen i Gram. Kort tid efter ankomsten stod der kaffe og hjemmebagt kage på bordene, vi er jo i Sønderjylland.



Referent for sidste del af madpakketuren er Peder E. Pedersen

Efter kaffepausen opfordrede Christian til at sadle op for at køre hen til dagens sidste oplevelse – beliggende nogle få kilometer uden for Gram i retning Fole.

Det var en fryd for øjet at se en velholdt, mindre samling køretøjer – så-



tv ø: Morgenmad i carporten hos Hanne og Christian. tv m: Der gøres klar til afgang efter morgenkaffe. tv u: Madpakken indtages på Vongshøj, områdets højeste bakke.

Herover: På besøg hos en samler af Europæiske motorcykler. Samtlige cykler er kørende.

Lars Mylius Hjelm

vel 2-hjulede som 4-hjulede. Der var flest biler at se på – og de fleste var endda restaurerede og køreklare.

Den ældste bil var nok en to-farvet Ford Anglia fra 1939, medens en 6-cyl Triumph model TR6, hvid, åben sportsvogn fra 1969 markerede den anden ende af skalaen. En enkelt lille Bedford lastvogn fra 1964 stod i fin stand i værkstedet.

Motorcyklerne var fortrinsvis efterkrigs-cykler, selv om en BSA EMPIRE STAR årgang 1938 dog også var at finde i samlingen.

En rød BSA BANTAM årgang 1972 var at finde i rækken af motorcykler. Motorcyklerne var ikke restaurerede, men fremstod i en pæn stand.

Den bygning, hvor personbilerne

var opstaldet mindede om en servicehal på en tankstation fra 1950-60'erne, hvor benzinselskabet, ESSO, var aldeles dominerende, hvad angår skilte, benzin-standere af forskellige årgange og nationaliteter.

Med besigtigelse af denne dejlige samling i pænt indrettede lokaler sluttede Christian og Hannes madpakketur i det vestlige Sønderjylland og en fin dag med usædvanlig godt vejr vil nok blive stående i erindringen en tid endnu.

Værtsparet fortjener en stor tak for en vellykket dag.

Referat: Peder E. Pedersen (691)

Foto: Jan Hedeager.



Nordjylland

Klubmøde i juni 2013 i Rebild.

Kaj kunne byde velkommen til 19 medlemmer. Det lave deltagerantal skyldtes sikker det forestående jubilæums Skagenløb, som blev drøftet meget rundt ved bordene. Specielt mest om hvordan de enkelte havde tilrettelagt første etape af løbet, nemlig den fra Frederiksberg/København og til Skagen på fri kontrolstempling på ruten.

Jørgen Durup lagde et godt ord ind for Fladtankerløbet, som han står for i år .Pt 63 tilmeldt.

Kaj bad om tilmelding til august mødet, som er en tur til Viborg, hvor vi skal besøge Vingaards Officin.

Kurt Solskov

Vingaards Officin

Viborg den 8. august 2013.

Kaj kunne byde velkommen til 28 medlemmer, som havde taget turen til Viborg, hvor vi let fandt frem til Vingaards officin, som er et arbejdende museum indenfor bogtrykkeri. Trykkeriet har eksisteret 6 – 7 år på nuværende adresse, som er et gammelt garage/værkstedsanlæg. Vores valg af lige bestemt denne branche skyldes at blandt de entusiastiske kustoder er en af Danmarks Motor Unions ældste aktive cross kører Ebbe Sørensen og hans hustru Gurli.

Og cross kunne vi jo ikke undgå også at berøre – og så gik snakken. Ikke underligt, for Ebbe har kørt cross siden 1958 med et enkelt ophold på 10 år. Han har været utrolig aktiv i Dansk Classisk Cross og kører stadig på både danske og udenlandske baner. Han er oprindelig sjællænder men har været jyde siden 1998.

Der var mødt 5 kustoder op sammen med Ebbe for at fortælle os om hvordan sådan et museum fungerer, når maskinerne er over 100 år gamle. Vi var delt i 3 hold, som så cirklede rundt. Jeg kan kun sige at vi var dybt imponerede over trykkerimaskiner som brugtes rundt i verden for 115 år siden. På trykkeriet producerer man de fineste tryksager og bøger. Kustoderne er tidligere håndsættere og ma-

Kommende Arrangementer



Kværkeby i 2013 2. halvår

Lørdag den 26 10 13 kl. 1930:

DVM-Midtsjællands NATLØB. Start i Ortved og mål hos Erik Kr., Svenstrupvejen 14, 4130 Viby Sj. (DVM.s generalforsamling i Sdr. Jylland samme dag, men den når vi også).

Onsdag den 30 10 13 kl. 1900:

Klubaften i Kværkeby. Niels Erik Hansen fortæller om sortkrudt og brugen af det.

Onsdag den 27 11 13 kl. 1900:

Klubaften i Kværkeby. Carsten Mølbak fra Køge kommer og fortæller om dykkersporten.

Intet møde i december pga. julen

Onsdag den 29 01 14 kl. 1900:

Klubaften i Kværkeby. Generalforsamling med spisning af gule ærter for dem, der har tilmeldt sig hos Christian på tlf. 2164 9081

Ret til ændringer forbeholdes. Ring eller mail evt. i forvejen til en i gruppen, hvis du har spørgsmål.

Hvis nu, du ikke har lyst til MC-turen af aftenerne, men gerne vil deltage, så kom på anden måde. Mød evt. direkte ved målet. Det vigtigste er, at du/I kommer.



Her er et billed fra rundturen på museet. Der lyttes intenst til foredraget.

skinsættere og brænder for museet.

Ved nogle af maskinerne regner man med 1000del millimeter nøjagtighed. Fsv de enkelte maskiner vil henvise til Officinets hjemmeside. Der er det hele beskrevet meget bedre en jeg kan her. Du skal google Vingaards officin. Et rigtig dejligt arrangement.

Kurt Solskov

Nordjylland

Natløb i Nordjylland

Lørdag den 5. oktober er der natløb i Nordjylland, med udgangspunkt i Hobro. Vi mødes hos Super Dæk Service Erhvervsparken 4 i Hobro.

Tilmelding senest den 1. okt. til Jette og Karl Søndergaard Lindumvej 23, Hvornum 9500 Hobro, jetteogkarl@mail.dk, eller efter kl. 16.00 på 40459776.

Vi glæder os til at se jer. Se mere i Veteranen nr. 4.

Jette og Karl Søndergaard

Klubmøde 2. oktober kl. 19.30

Klubmøde 6. november kl. 19.30

Henrik Tang fra Motur fortæller og viser billeder fra nogle af de MC-rejser, som hans firma laver. Måske kunne det være interessant at høre om de 2 ture til Nordmandiet og Rusland, som gennemføres i 2014.

Klubmøde 4. december kl. 18.30

Julefrokost. Tilmelding til Kaj V. Pedersen: 4019 1630

Midt-Vestjylland

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

Aarhus

Klubmøder afholdes hver lørdag fra kl. 9.30-11.30 i Rønnebo, (juni, juli & aug. kun den 1. og 3. lørdag). Adresse: Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.

DVM afd. Sydjylland

5. Oktober Medlemsmøde.

2. November Planlægningsmøde.

7. December Julemøde.

Fyn

Onsdag 9. oktober kl. 19.30 klubmøde. Lysbilleder med snak om sommerens løb og ture.

Onsdag 13. november kl. 19.30 klubmøde. Vi har inviteret Villum West til at komme og holde et foredrag om sine oplevelser som langturschauffør på "Fjernøsten i 80'erne" – og før GPS'en blev opfundet. I kan forvente en underholdende aften

Onsdag 11. december. Bemærk mødetid kl. 19.00 Årets julebanko afholdes. Husk at medbringe en indpakket "julegave" til ca. 35 kr. pr. person.

Genbrugs- hjørnet

Købes

2. cyl. Magnet til Indian 1925-30
købes. 42 gr.

3032 0274

mail: ind-jan@live.dk

Jan Lund-Jørgensen

Sælges

MC-tøj: Tekstil jakke Gorex mrkt.
Triumph str. 48/58, med albue,
skulder samt rygbeskyttelse. Buk-
ser str. XXXL, incl. aftageligt
foer, brugt få gange kr. 2.500,-
Læderstøvler str. 44 sort kr. 300,-
Hjelm m/visir mrk. "Held" XXL
kr. 500,- Læderhandsker kr. 100,-
"Antik" hjelm fra 50erne, som
ny, hvidt læder på glasfiber, mrkt.
"PELA" kr. 1.500,-

mail: phlamper@ofir.dk

8637 1771 mobil: 2833 9457

Torben Mortensen (1297)



Vi har stofmærker i
2 størrelser, klister-
mærker i 5 og 8 cm.
Skærmmærke i metal
og knaphulseblem.
Kontakt Ole Jensen, eller mærke-
sælgere på klubmøder.
Kan købes på Generalforsamlin-
gen



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



Nordisk Veteran gammel kærlighed rustet ikke

Nu med ny Brugsveteranforsikring

Gå ind på **www.nordiskveteran.dk**
eller ring på telefon 35 47 77 47
og få alle veterankundefordelene



MessecenterHerning

Stumpe- marked

Ting & Sager
2013

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 18 - 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
kunstferdigt 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.

SWAPMEET

Damptrømlklubben
indbyder til:

SWAPMEET søndag den 6.
oktober 2013. 09.00- 15.00 i
Andelsbyen Nyvang, Oldvejen
25, 4300 Holbæk.

Swapmeet er for veteran-re-
levante dele og udstyr til bil,
motorcykel, knallert, traktor og
stationære motorer.

Entre for købere samt indgang
til Andelsbyen Nyvang er
denne dag nedsat til 50 kr. pr.
person.

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