



VETERANEN

Danmarks Veteran Motorcykleklub





VETERANEN

Officielt organ for Danmarks Veteran Motorcykleklub
(medlem af Danmarks Motor Union)
45. årgang - 1. nummer - ISSN 0105-9025

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

Bladet fremsendes via postvæsenet til alle klubmedlemmer og abonnenter.

Bestyrelse

Formand

Lars Klitgaard, Ellestien 10, 2880 Bagsværd ☎ 44 98 60 32 ⁽¹⁸⁻¹⁹⁾
lars.klitgaard@dvm.dk

Kasserer/næstformand, henvendelse vedr. medlemsskab

Bent Just Olesen, Ulvshalevej 227,
Ulvshale, 4780 Stege ☎ 55 81 86 17
bent.just.olesen@dvm.dk

Sportsleder

Lars Sørensen, Stentofte 32, 9550 Mariager ☎ 98 54 10 30
lars.soerensen@dvm.dk

Sekretær, henvendelse vedr. adresseændring/abonnement

Ole Jensen, Giesegårdvej 107,
Gørslev, 4100 Ringsted ☎ 56 87 94 20
ole.jensen@dvm.dk

Veteranekspert

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

Bestyrelsesmedlem, webmaster

Michael Hintz, Toftegaardsvej 103, 7000 Fredericia ☎ 20 94 04 85
webmaster@dvm.dk

Bestyrelsesmedlem, udklipsarkivar

Leif Obbekær, Ahornvej 19, 5250 Odense SV ☎ 66 17 33 96
leif.obbekaer@dvm.dk

VETERANEN

Ansvarshavende redaktør/annoncer

Gorm Thyge Wæhrens, Liljevej 3, 7800 Skive ☎ 97 51 00 16
veteranen@dvm.dk ☎ 29 82 00 10

Lokalredaktører

Midt/Nordjylland

Kurt Solskov, Møgelhøjvej 3, 9240 Nibe ☎ 98 38 51 64
kurtsolskov@mail.dk

Vest/Sønderjylland

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

Fyn

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

Vestsjælland

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

København/Nordsjælland

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

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte indlæg og kan af pladshensyn ikke garantere optagelse i et bestemt nummer.

Indlæg i bladet ud over *Løst og fast* er ikke nødvendigvis udtryk for DVM's synspunkter, men er alene forfatterens.

© Eftertryk tilladt med tydelig kildeangivelse, dog uden ansvar for redaktionen.

Forsidefoto: P.R. Boilesen, Fyns Stifts motorklubs vinterparløb 29/1 1922. 1. præmie. Ruten: Odense - Middelfart - Assens - Faaborg - Svendborg - Nyborg - Kerteminde - Bogense - Middelfart - Odense.

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

På den anden side...

Hvad skal man gøre?

Vi har været heldige at få lov til at købe Jens Lyns Nimbus, stelnummer 3019, årgang 1937'er. Familien lagde vægt på, at den forblev i Skagen, og de har besøgtpligt på den, når de besøger Skagen. Samtidig skal de spørges først, hvis den en dag måske skal sælges. Måske har I truffet på Jens. Han fulgte med i Skagen-løbet, men han døde for små 10 år siden. Nu skal far køre på Nimbus'en hjemme i Skagen, så den bliver i byen. Men hvad skal jeg gøre, som den der skal gøre den køreklar?

Jens og Viggo havde drukket en snes bajere en dag, og købmanden ville gerne prøve motorcyklen. I svinget på Dronning Alexandrines Vej gik det galt for Viggo, så han sendte Nimbus'en i dyrlægens mur. Resultat: Jens var ked af det, for hans barnebarn Stefan fik hjernerystelse efter også at være røget i muren, og knopforgafflen var færdig. Hvad gjorde Jens? Satte den forgaffel på der stod i garagen. Det skete for 32 år siden.

Hvis nu renoveringen af forgafflen viser, at den ikke kan anvendes, skal vi så sætte en 39'er forgaffel på eller den årgangsoriginale knopforgaffel? Og må det være en nyfremstillet i givet fald?

Jens Lyn skilte den ad hvert fjerde år, for at male den. Den er nærmest kutter-hammerlak-blå i dag. Tidligere har den været meget lysegrøn, hammerlak-grøn, rød, ja der er mange lag? Hvilken farve skal vælges?

Lygten er en Hella, hornet af ukendt fabrikat, fjedrene under sadelbetrækket er madrasfjedre der er tilpasset! Motoren er en 1955'er militærmodel, for den havde bedre stempler end dem han kørte med? Kan den originale blok findes eller skal den findes?

Kai Pedersen og Anne er kommet godt hjem fra Skagen efter at have gennemført Skagen-Snerally første lørdag i januar! Faktisk var alle deltagerne fra Holbæk området, 5 Nimbus'er og 8 personer. En skulle hjem med Falck med hul i 4. stempel. Seje sjællændere.

Fortsat god skrue- og køresæson.

Gorm Wæhrens, redaktør



Jens Lyns Nimbus 1937'er, som den så ud for år tilbage, men Jens var i live. I dag lidt mere rusten. Foto: Frits Pedersen, Skagen.

Tak for de mange tilkendegivelser -

- om at et medlemsregister med et opdateret motorcykelregister er på mange medlemmers ønskeliste.

Når dette blad kommer ud har bestyrelsen netop holdt sit første møde efter generalforsamlingen, så der har været mulighed for at diskutere og beslutte et nyt registers form og indhold.

Jeg håber vi kommer frem til at der igen skal være motorcykler i og at vi derefter får så mange tilbagemeldinger fra medlemmerne at vi også tør at opdatere registeret i årene der kommer.

Hvis medlemmerne, mod min forventning svigter, og ikke lader deres motorcykler registrere, frygter jeg at vi for evigt må opgive.

Den lille gengivelse af 1975-rykkeren i det seneste blad, resulterede meget morsomt i, at et medlem meldte tilbage at han da var ked af at han havde glemt at sende oplysninger frem.

De seneste måneders frost har holdt mig mere borte fra garagen og motorcyklerne end jeg havde håbet - men der har da heldigvis været mulighed for at

starte en af cyklerne op en gang imellem. Mit humør stiger fantastisk når motorlyd og -duft (det andre betegner lugt) genopleves.

Jeg har anskaffet en Bender sidevogn til en af mine "efter 1939" motorcykler og den skal spændes på her i de tidlige forår - jeg glæder mig til at komme ud og prøve at køre med "støttehjul".

Min eneste køreerfaring har jeg fra den tillægsundervisning jeg modtog for 10 år siden for at mit kørekort også kunne gælde for sidevogn, så jeg må jo nok regne med at øve lidt på små villaveje samt en øde parkeringsplads, før jeg vover mig ud i hektisk hovedvejstrafik.

Når jeg tænker på kørsel med sidevogn dukker dette klassiske billede op i mit hoved.

FLXI sidevognen, her vist som en skulptur monteret på en Indian, var i 1920'erne noget der kunne køre fra alle de andre sidevognsmaskiner.

Sidevognshjulet er hængslet og forbundet til motorcyklen således at det følger med cyklen ned i svingene.

Hvad mon de danske myndigheder ville sige til hvis der en gang stillede sådan en kombination til syn?

Køresæsonen 2010 starter om få måneder og der bliver rigtigt mange DVM løb og arrangementer at deltage i - jeg ser frem til at møde mange af jer snart.

Lars Klitgaard

Indhold

- 2 På den anden side
- 3 Formandens spalte
- 4 Månedens veteran
Den suveræne
- 8 Månedens portræt
Karl-Erik Brejnbjerg
- årgang 56.....
- 9 Med en ordentlig ski på!
- 10 Afbalancering af
motorens krumtap
- 14 Den danske Manx
- 16 Motorhistorisk vinkel
på originalitet
- 17 De holdt dem kørende!
- 17 Kommentar.....
- 17 Ny sekretær i DVM
- 18 Rutebeskrivelse
Skagenløbet 2010
- 19 Skagenløbet 2010
- 20 Dronningensgade 12
- 20 Klubnyt - Debat
- 22 K46 517 hjælp - hvem kører?
- 23 Oplevelser med Svend Nissen
- 24 Løbs- og Aktivitetskalender
- 25 Klubnyt
- 26 Landet rundt
- 30 Genbrugshjørnet



Skulptur af Alex Buchan, beskriver en 1920 Indian med Flexi sidevogn kørt af Pop Dwyer. Malet bronze, 12" h x 17" w x 22" l. Oplag 35 styk.

MÅNEDENS VETERAN:

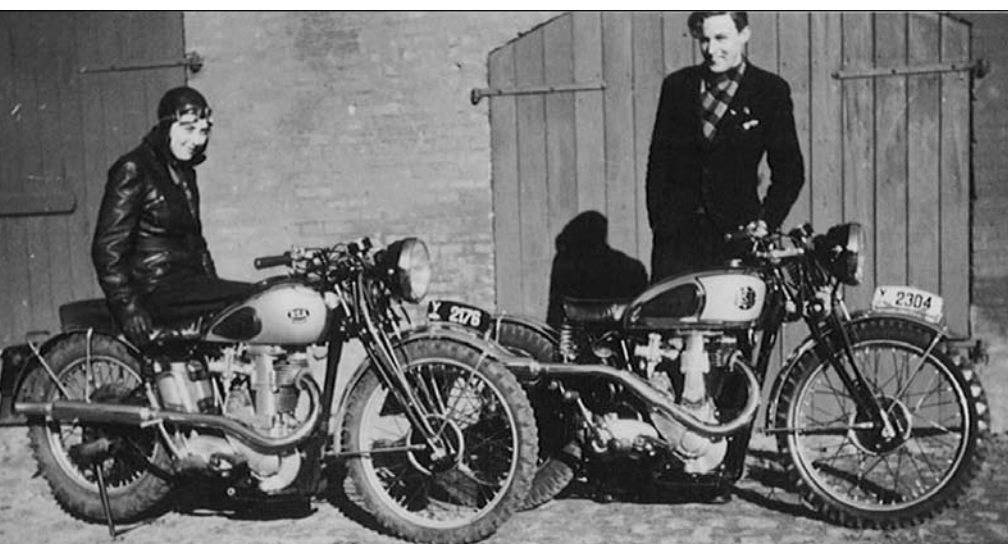
Den suveræne

Historien om starten
på den senere så suveræne
BSA Gold Star

Af Karl Erik Brejnbjerg



BSA satsede først og fremmest på at producere helt almindelige brugsmaskiner. Men trods det blev det BSA, som fremstillede efterkrigstidens mest kendte 1-cylindrede sportsmaskiner.



Erhard Fisker med ny erhvervelsen BSA Gold Star 1939 på prøveplader. Til venstre Yvonne på BSA Gold Star 1938 trialmodel.

I dag er motorcyklerne fuldstændig specialiserede. En model, som kan vinde på asfaltbanerne, har ikke en chance på jord eller som crosser. Men sådan har det ikke altid været. I perioden lige efter Anden Verdenskrig var der således en model, som tog den ene sejr efter den anden, både på asfalt, i trials og i scrambles (moto cross). Modellen hed Gold Star. Den blev bygget hos BSA i Small Heath ved Birmingham, og den havde en 1-cylindret 4-takt stødstangsmotor på 350 eller 500 ccm.

Det var fra slutningen af 40'erne og op gennem 50'erne, at Gold Star modellerne ved stribevis af sportslige succeser sikrede sig selv en næsten

mystisk status, som ikke blev mindre med årene. Men skal man finde rødderne til de maskiner, som kastede så meget glans over BSA navnet, skal man tilbage til før krigen, til midten af 30'erne.

I kriseårene, som fulgte efter det amerikanske børskrak i 1929 overlevede BSA ved at lave "husmandsmaskiner" til almindelig transport. Men blandt de mange jævne modeller var der også nogle helt enkelte, som var forholdsvis sportslige. Alle havde de en 1-cylindret 4-takts motor og et navn hvori ordet Star indgik. Først var det Blue Star, så Empire Star og endelig Gold Star og Silver Star.

En af Englands helt store MC-konstruktører, Valentine Page blev i 1936 ansat hos BSA. På det tidspunkt var Blue Star modellerne allerede historie, og 350 og 500 Empire Star modellerne var lige kommet på markedet.

Det var Val Pages opgave at give BSA's meget omfangsrige modelprogram en ansigtsløftning, og i efteråret 1936 var 37 programmet klart med en lang række ændringer. For eksempel tørsumpsmøring, og perlen i programmet, Empire Star 500, fik desuden en stivere krumtaphus og to hovedlejer i træksiden.

Efter en stort opslået, men ydmygende deltagelse på Isle of Man i 1921, hvor alle 6 BSA racere udgik på første omgang, havde BSA holdt sig langt fra den type motorsport. Men i 1937 gik en lille gruppe hos BSA og spekulerede på, om ikke det ville være mulig at få en 500 ccm M23 Empire Star til i et løb at runde Brooklands banen med mindst 100 miles i timen i gennemsnit. Formålet var at skaffe BSA noget omtale og fremme salget af sportsprægede modeller.

Gruppen, der blandt andet omfattede fabrikens salgsdirektør og chefteknikeren, David Munro, gik i gang med forberedelserne. Selv om han egentlig var holdt op med at køre race, lykkedes det at få den kendte kører Walter Handley til at køre maskinen.

Da Handley onsdag aften den 30. juni 1937 stillede op på Brooklands,

havde den benyttede Empire Star alko-hol i tanken, en kompression på 13:1 og andre knaster, men ellers var der ikke ændret særlig meget på maskinen i forhold til standardudgaven.

Handley vandt uden besvær, og stopsurene viste, at hans gennemsnit for løbet var 102,27 mph (164,6 km/h) og for den hurtigste omgang 107,57 mph. Dermed havde Handley og BSA'en gjort sig fortjent til den lille seks-takkede guldstjerne, som British Motor Cycle Racing Club tildelte alle, som rundede Brooklands med mindst 100 mph (160 km/h).

Den motorsportslige succes

Også dengang vidste fabrikkerne, hvordan man udnytter den slags. Så da BSA på den første Earls Court udstilling i september 1937 præsenterede 38 programmet, stod der en ny 500 ccm sportsmaskine på hæderspladsen. Modelbetegnelsen var M24 Gold Star. Navnet var en hentydning til præstationen på Brooklands i juni, og samtidig var det helt i overensstemmelse med den tradition, at BSA's sportsprægede maskiner hed noget med Star.

Gold Star modellen var baseret på Empire Star'en, men Val Page havde ændret en række komponenter. Først og fremmest var Gold Star'ens cylinder og topstykke lavet af aluminium, mens Empire Star'ens var af støbejern. Hertil kommer at den første årgang Gold Star, foruden at være den første standard MC med alu. cylinder og top havde noget så fornemt som et gearkassehus støbt af Elektron, en magnesiumlegering.

Anvendelsen af dette meget lette, men dyre materiale blev dog droppet

allerede på 39 modellen, som i standardversionen var 5 pund billigere (£ 77.10) end 38'eren. I det hele taget blev 39'eren ændret på en del punkter så den blev mere touring –præget, end første årgang. Mens BSA i starten havde reklameret med Gold Star'en som "The World's Finest Standard Sports 500" så det ud, som om fabrikken havde opgivet tanken om at gøre M24'eren til en supersportsmaskine til konkurrencebrug. Der blev dog produceret et mindre antal trial / competition til løbscykler. Med andre knaster stemples m.m. har disse cykler opnået flotte resultater ved mange løb.

Førkrigs Gold Star'ene havde en boring på 82 mm og en slaglængde på 94 mm. Kompressionen var 7,8:1 (det bedste benzin havde en kvalitet svarende til 80), og ud af de 496 ccm kom en ydelse på 28-29 hk. I en test blev den målt til 92 mph i en retning og til 89 mph (143 km/h) i gennemsnit.

I september 39 startede krigen, og produktionen af Gold Star modellen blev indstillet. Inden da var der kun produceret cirka 280 38'ere og 190 39'ere, og der var intet der tydede på, at Gold Star navnet skulle blive et af de mest kendte i MC-historien.

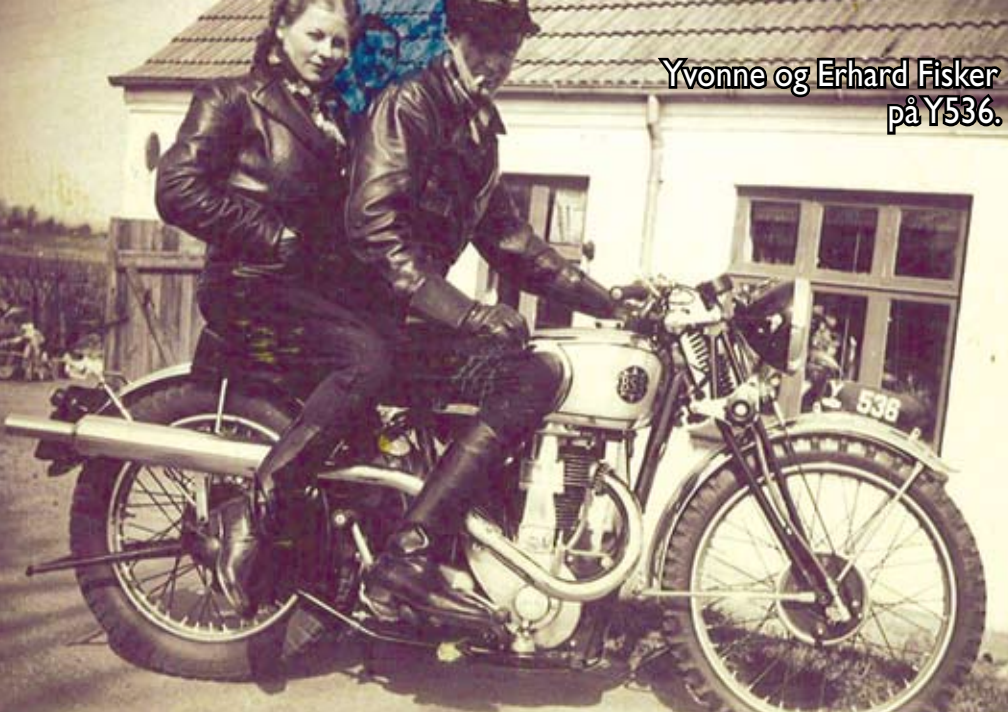
BSA Gold Star 1939 i Danmark

Ud af de i alt 190 producerede M 24 Gold Star i 1939, er der ifølge bøgerne fra den danske BSA importør kommet i alt 31 til Danmark, 10 af dem kom som competition / trial / løbscykler.

De første af dem ankom sidst i 1938 helt præcis 19/12 1938. Importen af M24 ophører omkring 1/6 1939 sandsynligvis på grund af den kommende krig.



Motorfører Erhard Fisker i fuld fart rundt i svinget på Y536.



Yvonne og Erhard Fisker
på Y536.

Y 536

En af de 10 løbscykler der kom til Danmark, er efter en længere henlæggelse på Mors, genvækket i Tørring og bliver i dag jævnlig brugt i diverse veteran-sammenhæng, klenodier skal ikke bare samle støv - de skal bruges.

Det er så heldig at det har været mulig at skaffe stort set hele historien om denne spændende cykel. Materialet stammer blandt andet, fra de originale gamle papirer og attester, bøgerne fra BSA importøren, forrige ejer Jørgen H. Jensen, Mors samt fra første ejer, Erhard Fisker, som dog ikke er her mere.

Cyklens stelnummer er KM 24 261 motornummer er KM 24 251, den er afsendt med Dampskibet ROAR fra England den 25/1 1939, ankommet til frihavnen i København 7/2 1939, i træ-kasse nr. 308.

Ifølge importørens bøger kommer

den til aut. BSA forhandler Hans Dalsgård i Vejle den 30/4 1939, men det må være afregningstidspunktet, da det fremgår af registreringsattesten, at den er registreret første gang den 8/4 1939.

Erhard Fisker første ejer

Første ejer af motorcyklen er motor-kører Erhard Fisker der på daværende tidspunkt boede i Vejle, han havde forinden bestilt cyklen hos motorcykel forhandler Hans Dalsgård. Den blev indregistreret under nummeret Y 536 og kostede kr. 2450. Den er leveret som trialmodel, som kendetegnes ved at den har 21" forhjul, oplagt udblæsningsrør og meget åbne cromforniklede skærme. Erhard brugte cyklen både til almindelig transport og til motorløb, hvilket var helt almindelig dengang.

Efterfølgende har cyklen haft en del

ejere rundt omkring, som er registreret på toldattesten.

Følgende ejere er registreret:

- 22/12 43 Betonarbejder L Hansen Aalborggade 10
- 19/4 50 Svend J. Clausen Bispebjerg Park Alle 43, NV
- 9/4 51 Mekaniker Preben H. Pedersen, Svendborgvej 28, Hjallelse
- 11/6 52 Arbejdsmand Holger Sørensen, Dalumvej 57, Odense
- 2/11 53 Fodermester A. P. Billeskov Hansen, "Store Møllegård", Svinninge
- 15/2 54 Fru Vera Sørensen, Dalumvej 57, Fr. Bøge, Odense
- 2/6 54 Papirarbejder Henry Ravn-gård, Solvej 3, Fr. Bøge
- 26/11 59 Henry Pedersen, Mors
- 7/7 61 Maskinlærling Jørgen H. Jensen Lødderup pr Nykøbing M. 30/11 64 Afmeldt Nykøbing M
- 6/5 02 Karl-Erik Brejnbjerg Tørring

Genopstandelsen

Efter et hint fra Børge "Gold Star" Knudsen i Vejle fandt jeg frem til denne BSA på Mors. Da jeg kontaktede ejeren Jørgen H. Jensen på Mors, for om jeg evt. kunne købe motorcyklen, var han nu egentlig ikke særlig stemt for at sælge, da den havde givet ham mange oplevelser og minder i hans unge år, jeg kan huske han sagde "*den ku satme løbe stærk*" den gik fra alt, bl.a. en Golden Flash var ingen problem. På den anden side set, erkendte han, at han nok aldrig fik tid til at få den lavet og det kunne jo være sjovt at se den komme ud og køre igen, så vi fik



Fuld fart med frihedsbind
og sponsornavn på styret.



Fisker og sælger?
med ekstraudstyr -
forhjulstrukken sirene
på Gold Star 1938!

Danmark DK		Certificat d'immatriculation		Registreringsattest	
B.S.A.		Type		Registernummer	
2 hj. motore.		pr. personbif.		1/10 1963	
KM.24261		KM.24251		8K.10834	
Maskinlærling		Med dobb. sæde.		8/4 1939	
Jørgen Hansen "ensen,		Y.536		8K.10834	
Lødderup pr. Nyk.M.		Y.536		8K.10834	
1301 7a		2/6 1954		1/10 1963	
Nordlyset		Tilskudsbeholdning		Tilskudsbeholdning	
den 1. okt. 1963		POLITIMESTEREN		NYKØBING M.M.V.	

handlet, det var i 1992.

Den bar uden tvivl stærkt præg af at den havde været med til lidt af hvert, den var for det første adskilt, dog heldigvis ikke motor og gearkasse, den havde været ombygget med twinsæde, teleskopforgaffel og andre skærme m.m. Alle de vigtigste dele var der dog, så som motor med rigtigt nr., stel med rigtig nr., tank, lygte, hjul m.m. Og som noget af det vigtigste for mig, fandtes de originale papirer, så der var virkelig basis for at genopbygge en spændende cykel.

Da jeg kom hjem med "Guld klumperne" og havde fået mig sundet lidt, over det jeg havde foretaget mig, var jeg nok lidt i tvivl om jeg egentlig endnu var ved min fulde fem, jeg spurgte konen, hun svarede ikke, men hendes udtryk i ansigtet fortalte, når bare du har det godt med det, (hun vidste jo heller ikke hvad jeg havde givet for "jernet").

Nå men jeg har det nu engang sådan hvis man har sagt A må man også sige B og dybest set var jeg yderst tilfreds med foretagendet. Som det fremgik af papirerne var det jo den, gennem tiderne så kendte motorkører Erhard Fisker der havde ejet den fra ny. Hvad var mere nærliggende end at tage kontakt til Erhard. Som sagt så gjort, Erhard var meget flink men jeg kunne godt høre, at det at jeg mente at have hans gamle Gold Star, det kunne enhver jo sige. Han spurgte om jeg vidste hvilken indregistrerings nr. den havde haft fra ny og det vidste jeg naturligvis, da jeg som bekendt havde de gamle papirer. Da jeg fortalte at den havde haft Y 536 blev han i den grad interesseret og snakken gik, om alt mellem himmel og jord vedr. BSA i al almindelighed og

Gold Star'en i særdeleshed.

Det blev ikke den sidste snak vi fik mens restaureringen stod på, det blev til mange. Han havde nogle billeder fra da cyklen var ny, dem lånte jeg, fik dem kopieret hos den lokale fotohandler, billederne og Erhards hukommelse har gjort at det har været mulig at genopbygge cyklen så tæt på original som mulig. Desværre nåede Erhard kun at se et billede af det færdige resultat.

Restaureringen stod vel på i næsten 5 år, efter endt restaurering stod den egentlig bare til pynt ude på værkstedet i flere år, men i 2002 blev den synet og indregistreret og det kunne jo lade sig gøre at få nummeret Y 536, så nu kører Y 536 igen ved passende lejligheder, den kører fantastisk (selv med TT karburator uden tomgangssystem).

Kilder: Touring nyt og Jørgen Hovmark



Goldstar landet på Karl-Eriks gulv.



Fugl Fønix tager form rejser sig..

Maskinlærling Jørgen H. Jensen, Lødderup pr Nykøbing M

Som 17 årig købte Jørgen Gold Star'en hos MC forhandler Heiberg Pedersen i Nykøbing Mors. Før dette havde Henry Pedersen, Mors haft den kort, men han var nødt til senere at købe en Gold Star igen!

Jørgen husker det sådan, at H V Hansen & søn tog den hjem til baneløb uden el og lys. Det kom til senere. Første blev også eneste tur med 17 årige Gerda (Jørgens kone) bag på. Den var hård i skraldet. 6000 km, så var rullerne væk, og dækket raspet af. Jørgen har faktisk solgt den og købt den igen, da ejeren efter een tur ikke kunne styre den. Selv om det var svært så skilte Jørgen den faktisk ad og lagde den på faderens snederloft, for stor respekt havde Jørgen også for den. *Jeg var bange for at køre for stærkt.*

Siden da er Jørgen blevet mester og har egen forretning i Øster Jølby på Mors.

Min drøm har altid været en BSA med svingstel, for sådan en vandt Ejvind Hansen, Odense mange motocross-løb på, fortæller Jørgen, der havde fulgt ham siden han var 8-9 år, på banen på Mors. Sådan en B33 (samme som Goldstar men med støbejerns cylinder og top samt almindelige knaster) var til salg i Vejle. Der blev ingen handel med sælgeren i Vejle, men en dag kom Karl-Erik direkte derfra med den på sin trailer, og så fik han Gold Staren. Det er mig der har haft den i længst tid, slutter Jørgen.



Jørgen H. Jensen med sin B33, drengedrømmens BSA.

red.

Karl-Erik Brejnbjerg - årgang 56

Af Gorm Wæhrens, tekst og foto.

Karl-Erik er denne søndag lige kommet hjem fra motionscenteret, hvor han kommer hver anden dag. *Det er forebyggende og giver mere energi,* fortæller han. Barnebarnet skal lige ud at se morfar, der får besøg i dag. Knægten sluttede handelsskolen i sommer og er nu i London, så hjemmet er nu på to personer til daglig, så søndagens besøg er kærkomment.

Karl-Erik er ikke til at tage fejl af. Ham ved du hvor du har - en rigtig solid jyde i bedste betydning.

Har du set en af hans motorcykler, så ved du også hvordan han tænker, arbejder og restaurerer. Intet overlades til tilfældigheder eller hovsa. Gennemarbejdet og bearbejdet - det er kerneværdierne.

Karl-Erik er udlært maskinarbejder, senere automatikmekaniker. Han har ansvaret for daglig drift og forsyninger med dokumentation af disse og CTS på Fertil Pharma i Vejle, hvor der laves medicinsk tyggegummi.

Hvordan kom interessen?

Allerede før de 18 år havde Karl-Erik erhvervet sin første BSA, for 500 kr. hos en bilforhandler i Vonge. Det var en BSA Sloop - og året var 1973. Til markræs blev brugt en Matchless 54'er.

Far talte om Skagenløbet, fortæller Karl-Erik, så sæt BSA'en til side i stedet for at ødelægge den ved markræs.

Den blev senere Karl-Eriks første restaureringsprojekt. Nu har den kørt 16 Skagenløb - og 16 venter.

Orienteringsløb kørte jeg i DVM-regi, de små løb. Svend Aage Gormsen har lidt af æren, for han gejlade mig op, fortæller han.

Senere var han på jagt efter en Goldsat, men fandt "kun" en Silverstar 39, i dag er den hos urmageren i Børkop.

GoldStar 39 blev fundet på Mors. I Ringkøbing købtes en BSA mere, en GoldStar 38 med det rigtige stel, men med M20-motor. En 38 motor fra Vagn Jensen gjorde den fuldendt - en BSA'er der egentlig skulle være brugt til at lave 39'eren med. Nu er den hos Ole Kyhl.

Senere blev det til en Indian Power Plus 1920, der købtes hos Leif Outsens.



En flyvende hjelm.



Inspektion af Power Plus 1920 under fladtankerløbet 2008..

En Guzzi California er den nyeste.

Vespa'en fik jeg af god veteranven, af Hardy fra Horsens, der havde haft den i 20 år. Under et Skagenløb på en post i Horsens spørger han: *Hvornår henter du den? Pris? Du får den lavet, så det er din.* Og nu står den her i værkstedet og venter på bedre vejr.

Nye mærker åbner nye netværk

Det er spændende med Indian - et nyt netværk dannes. Vespa - et helt andet netværk. Fantastisk hjælp jeg har fået - også på nettet, fortæller Karl-Erik.

Ved siden af står en Silverstar - det begyndte med en kædeskærm og så købte jeg senere hele motorcyklen, fortæller han.

Og sådan faldt snakken om Karl-Erik jo meget hurtigt på BSA, Indian og Vespa. En rigtig veteranmand der tryller gammelt jern til prægtige maskiner.

2. suppleant-pladsen i DVM - den bliver der dog også plads til.



Dejligt værksted med udsigt til nye projekter.



Så er der gang i Vespa'en. Den går som en drøm - det gamle prutorgel :-)) fortæller Karl-Erik.

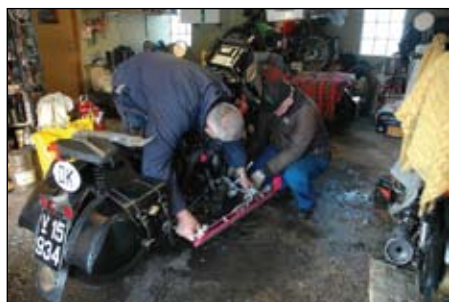


Nye BSA projekter er på lager i gedigne trækasser.

Med en ordentlig ski på!

Af Margit Holm, tekst og foto

Lørdag den 9. januar 2010 vil for evigt være prentet i vores hukommelse og hjerter. Vores gode mc ven Henning John Andersen (1870), som kører Nimbus 34, havde længe talt om, at hvis der kom sne, skulle vi ud at afprøve skiene til hans Nimbus.



HJA havde som 18-19 årig ung mand prøvet at køre Nimbus med ski ved en Falck redder i Nyborg, og det havde været fantastisk, og det var aldrig blevet glemt. Skiene som HJA har, stammer oprindeligt fra landlægen i Spentrup, der kørte ud over markerne for at tilse sine patienter, selv om der var sne. Da lægen døde kom skiene over til Ove Andersen i Hvidsten, og han talte HJA med om at arve skiene. Da Ove døde, fandt hans gode ven Carsten skiene på et loft, og HJA overtog dem, og et større restaureringsarbejde gik i gang.

HJA har flere gange haft disse ski monteret i "godt vejr" for at se, hvordan de skulle monteres, men endnu aldrig haft lejlighed til at afprøve dem, førend



den skønne uforglemmelige solbeskin-nede lørdag.

Vi blev adviseret – I dag sker det. Mødested på Bendt Sechers gård nord for Spentrup (1523).

Da vi ankom, var Nimbussen lige med møje og besvær startet op (olien var kold og stiv). Skiene blev monteret og så var "drengene" klar. Peter (min mand - 2001) var første mand på "ski", og hvilket herligt syn. Peter har jo rutinen på 2 hjul, så han havde styr på det. Hurtigt gik det på en rundstrækning på gården – uden for færdselslovens område (ikke alle nåede at få hjelm på!).



Herefter var det HJA's tur – og igen gik det over stok og sten (sne) – et herligt skue. Når man ser på det ansigt – 80 år – og stadig med et "stort drenget smil fra øre til øre", ja – så er man solgt! Og til sidst Secher. Det var tydeligt at se og mærke Sechers fortid som crosskører - han gav den gas, og forstod med det samme at udnytte skiene.

Efterfølgende mente "drengene" at jeg skulle have tur, men det afstod jeg på det bestemteste fra. Meeeee en tur på bagsædet måtte jeg have, og det gik ikke ubemærket hen – det kunne med garanti høres helt til Spentrup.

Sechers kone fik sig også et grin fra vinduet.

Efter turene mente Secher, at det kunne være mægtig skægt at afprøve ski-Nimbussen på isen på Glenstrup Sø – men de nåede sig! Herefter havde Sechers kone Anna-Lise sørget for et dejligt kaffebord til de rødkindede mc ski køre! Se, hvis det ikke kan kaldes en fantastisk lørdag – hvad kan så?



Teknisk set er skiene monteret på hver side af motorcyklen med beslag a la sidevognsbeslag, men med lange stænger så skiene kan finjusteres, så de kører parallelt med motorcyklen, når man står på skiene. Når man ikke bruger skiene, sørger en fjederanordning for, at skiene vipper op og motorcyklen kører som en alm. solocykel.



Afbalancering af motorens krumtap

Af Karsten Berthelsen, medl. 298

Mange af vi motorcykellister, specielt os der kører på ældre motorcykler, har haft en mindre fornøjelig oplevelse ved kørslen idet vi har oplevet, eller måske stadig oplever, ubehagelige rystelser i motorcyklen. Rystelserne kan eksempelvis fremkomme i styret, hvor man med stigende omdrejningstal på motoren føler, at vibrationerne gør styrets håndtag tykke som en overarm, og figurerne bliver hvide og sover. Modsat kan vibrationerne forekomme lig så voldsomt og generende i fodhvilkerne, hvor det er fødderne der bliver trætte og følelsesløse. Men generelt kan rystelserne fra en uafbalanceret krumtap fremkomme hvor som helst i hele motorcyklen.

I et liv med ældre motorcykler har jeg selv erfaret de her omtalte problemstillinger og begyndte derfor i 1970'erne, at interessere mig for afbalanceringsteorien omkring en motors roterende og bevægelige (frem- og tilbagegående) dele. I dette studium erfarede jeg, at afbalanceringsteori er sammenlignelig med religion. Nogen har den ene overbevisning og nogen har en anden, idet der ikke kun er beskrevet én teori om afbalanceringsproblemet, men op til flere teorier. Disse forskellige afbalanceringsmetoder er blevet brugt af de respektive motorfabrikanten i overbevisning om, at en bestemt teori gav det bedste resultat for deres motorprodukt.

Jeg skal indledningsvis nævne, at dette indlæg alene omhandler statisk afbalancering af en krumtap. Det er den metoder der kræver mindst udstyr, og er den eneste mulige for krumtapper med en eller to plejlstænger fastgjort til den samme krumtappspind.

Jeg vil i dette indlæg alene beskrive den afbalanceringsteori som jeg selv har fået overleveret for mange år siden - en afbalanceringsteori der med et godt resultat blev anvendt på en nu nedlagt motorfabrik her i Danmark - og derved

udelade at komme ind på nogle af de andre eksisterende afbalanceringsteorier.

Som udgangspunkt må motorens frem- og tilbagegående dele (stempler og plejlstænger) afbalanceres for at formindske vibrationerne. Behovet herfor er større, jo højere omdrejningstallet er. Som en illustration kan man blot tage en tung genstand i hånden og svinge den op og ned med stadig stigende hastighed. Man vil opdage at vægten øges i takt med hastigheden.

Den mest effektive måde at afbalancere en frem- og tilbagegående vægt, altså stempler og plejlstænger er, at forbinde ubalancen (afvægten) med en ligeså stor frem- og tilbagegående vægt, der bevæger sig i modsat retning, hvilket man gør med kontavægtene som er indsobt i svinghjulet.

En motorcykelmotors ubalance og vibrationer, er en problemstilling hvor summen af belastninger er konstant. Den eneste mulighed du har, inden for fysikkens lov, er at finde den fordelingsnøgle af problemløsninger der giver den mest behagelige og vibrationsfrie kørsel, ved at afbalancerer, dels de op og nedgående vibrationer som stempler og plejlstænger frembringer, og dels de frem og tilbagegående bevægelser i cyklens længderetning, som krumtappens kontravægte giver.

Derfor må man nøjes med at afbalancere en del af de frem- og tilbagegående deles vægt. Denne del angives af den såkaldte *afbalanceringsfaktor*. Afbalanceringsfaktoren varierer for de forskellige motorer, og inden for de forskellige fabrikater, men ligger sædvanligvis mellem 0,55 % og 0,70 %. Den helt konkrete afbalanceringsfaktor for en krumtap i en given motor, finder motorcykelfabrikken forsøgsvis ud fra motorens placering i stellet, bestemt af eks. cylindervinkel, cylinderantal, drejningsmoment (ideelt omdrejningstal), tyngdepunkt, motorens ophængs- og

fastspændingspunkter og ikke mindst stellet stivhed.

Er denne faktor f. eks. 0,6, vil det sige, at 60 % af de frem- og tilbagegående deles vægt afbalanceres med en roterende modvægt som oftest er indsobt i svinghjulet, modsat krumtappinden. I lodret retning opstår en uafbalanceret vægt på 40 % af den oprindelige, og kontravægten giver samtidig i vandret retning en uafbalanceret vægt på 60 % af den oprindelige.

Til de frem- og tilbagegående deles vægt (FTDV) i en motor regnes: vægten af stempel, stempelringe, stempelpind (krydspind) med tilhørende låseringe, samt den øverste del af plejlstangen. Den nederste del af plejlstangen har derimod en roterende bevægelse og regnes ikke med. En omtrentlig bestemmelse af hvor stor en del af plejlstangen, der skal medregnes til de frem- og tilbagegående deles vægt (FTDV) kan f. eks. udføres på følgende måde.



Vejning af plejlstangsoje og plejlstænger..

Krumtap med plejlstang lægges på et plant bord med plejlstangen/stængerne vandret. Den fri ende af plejlstangen lægges på en vægt, en ad gangen, uden påvirkning af vægten fra den anden. Vægten angiver da den del af stangen, som skal regnes med til de ovennævnte ikke roterende dele (FTDV).

Lad os antage, at summen af de ovennævnte dele, altså stempel, stempeletringe, krydspind med låseringe og øverste del af plejlstangen, er " 500 g, og faktoren er 0,6, så skal altså

$$500 \text{ g} \times 0,6 = 300 \text{ g afbalanceres.}$$



Hele den samlede krumtap - med plejlstang/stænger - lægges nu på to parallelle og vandrette skinner, i en passende højde over bordet således at krumtappen kan rulle frit på skinnerne uden at plejlstangen/stængerne i deres ydre position berører bordpladen. Det er selvfølgelig meget vigtigt, at skinnerne er vandrette, hvorfor deres oplining må kontrolleres med et vaterpas.

Krumtappen kommer herved til at indtage en stilling med krumtap-



Balanceposition.

pinden øverst' (klokken 12) og plejlstan/stænger hængende lodret ned. Hvis krumtappinden ikke hænger »lige i vejret« (klokken 12) må denne stilling tilvejebringes ved at bore et hul i den »tunge« side af svinghjulets kontravægte. For at kunne bedømme hvor meget der skal bores væk, kan man prøve at hæfte eks. nogle små Whiteboard- magneter eller andre små magneter på den lette yderside af krumtappen, indtil den er rettet op og står helt lodret (klokken 12). Efterfølgende vejes magneterne hvilket er lig med den vægt der skal bores bort i den tunge side af svinghjulet. Det er vigtigt at man, om nødvendigt, foretager denne kontrol og opretning af krumtappens ligevægtsposition, inden man foretager den endelige afbalancering af krumtappen.



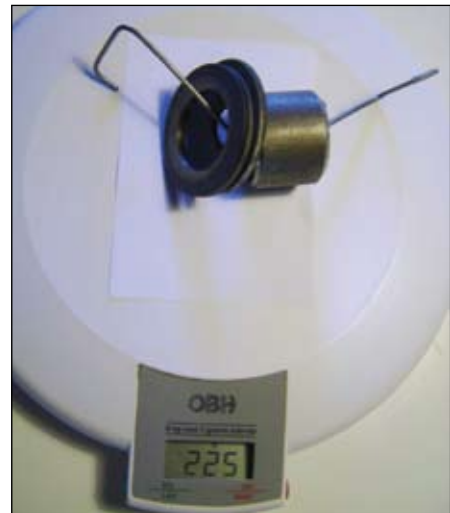
Balanceposition: øverste skæv, nederste oprettet.

I plejlstangens/stængernes frie ende anbringes som tidligere nævnt på en vægt. Er denne vægt f. eks. 100 g, skal vi altså anbringe: $300 - 100 = 200$ (g) i stangens frie ende. Vægten kan f. eks. anbringes i form af en bolt, nogle spændeskiver eller andre metaldele, som udgør den ønskede væg, fastgjort i plejlstangensøjlet /øjerne.

Hvis afbalanceringen er korrekt, så skal systemet med den tilføjede vægt (de 200 g) kunne indtage en hvilken som helst stilling, når den ruller på skinnerne – altså være i stabil ligevægt.



Balancevægt før afvejning.



Nederst afvejning af vilkårlig vægt..

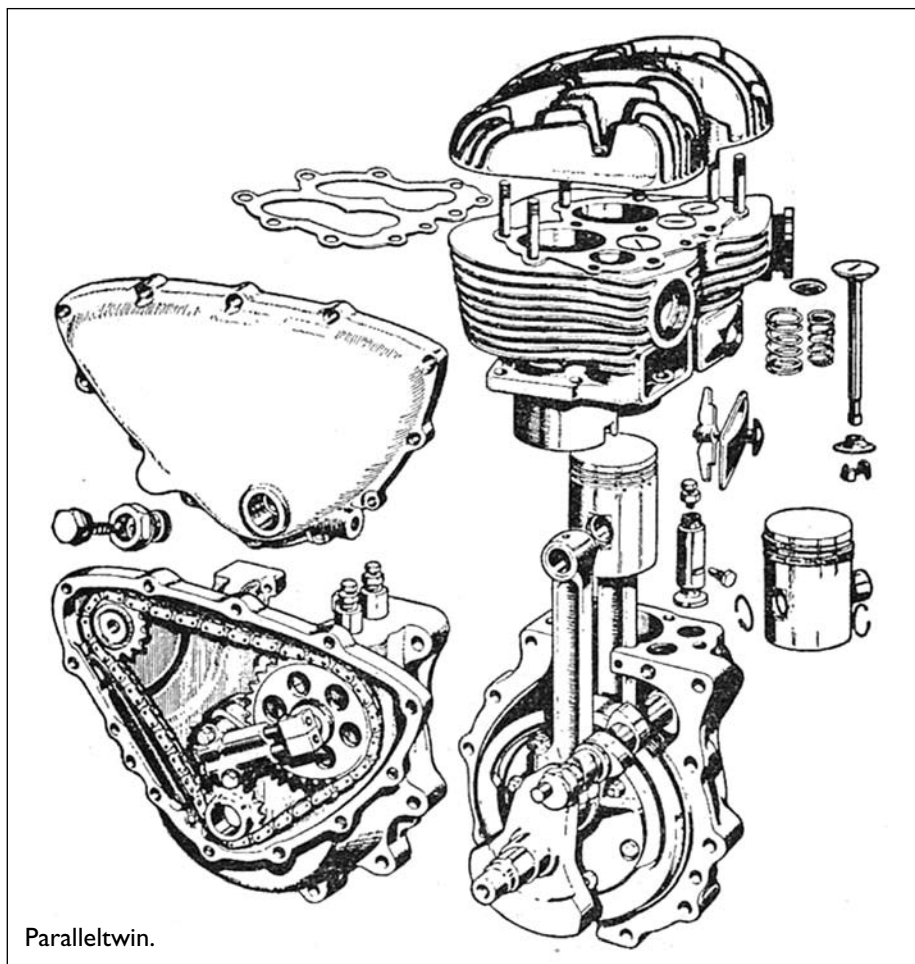
Som det fremgår af ovenstående er den encylindrede motor ikke netop ideel set ud fra et afbalancerings-synspunkt. Den er tværtimod den dårligst mulige. Selv en velafbalanceret encylindret maskine besidder en anelig mangel på balance. Dette bevirker, at vibrationerne forplanter sig til stellet. Det samme er tilfældet med motorens vridende moment. For hvert arbejds slag tilstræber stemplet jo at vride krumtapakslen rundt, men samtidig forsøger krumtapakslen at vride motoren rundt i modsat retning - loven om aktion og reaktion.

Disse pulserende kræfter går over i stellet i form af vibrationer.

Selvom de bliver dæmpet noget af stallets store masse og stivhed, kan man ved bestemte omdrejningstal mærke vibrationer i f. eks. styretøjet på en encylindret maskine.

At denne maskintype alligevel har nået en så enorm popularitet og udbredelse, beror formodentlig på dens enkle konstruktion og billigere fremstillingspris.

Paradoksalt nok har dens konkur-



rent, nemlig den to cylindrede »vertical twin« nøjagtig de samme afbalanceringsvanskeligheder.

Dette beror på, at man ved denne maskintype vil have kraftimpulserne så jævnt fordelt som muligt, idet stemplerne bevæger sig op og ned samtidig. Arbejdsslaget i den ene cylinder indtræder samtidigt med indsugningslaget i den anden. Balancemæssigt er denne motortype altså det samme som to parallelkoblede éncylindrede maskiner. (Billede, paralleltwin)

Derimod er kraftimpulserne som sagt jævne fordelt og dermed det vridende moment mindre pulserende, hvilket giver »vertical twin« en blødere gang.

I totaktsmotorer med dobbeltstempler og 180° forskydning på krumtapslagne, bliver kraftimpulserne jævnt fordelt. De får herigennem meget bedre balanceegenskaber end firetaktsmotoren med lodrette dobbeltstempler på parallelle krumtapslag »vertical twin«.

Den bedst afbalancerede form for

to cylindrede motorer er den såkaldte »flat twin« (boksermotor) med modsat liggende cylindre i 180° forskydning. Stemplerne går altid her i modsat retning, hvorefter de frem- og tilbagegående vægte i den ene cylinder hvert øjeblik ophæves af de tilsvarende vægte i den anden cylinder.

Cylindrene kunne på denne type motorer arrangeres enten i maskinens længderetning som det ses på ældre »Douglas«, »Harley-Davidson Sport« og »Indian model "O"«, eller på tværs i stellet som ses på cykler produceret under og efter anden verdenskrig eks. »Zündapp«, »BMW«, »Douglas« eller den Russiske »Ural«.

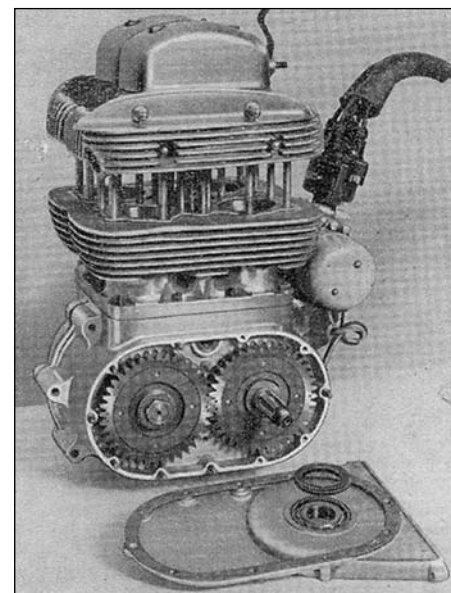
Mange motorcykler har en »45° - 50° eller 90° V-motor« monteret i stellet. For amerikanske motorcyklers vedkommende er en »45° V-motor« nok den populære to cylindrede motor. Den »ligger godt« i stellet, og afbalanceringsmæssigt er en »V-motor« bedre end den encylindrede motor.

Den enkleste firecylindrede motor

er den såkaldte »rækkemotor«. Her er krumtappindene nr.1 og nr. 4 forskudt 180° for krumtappindene nr. 2 og 3. Maskinen får herigennem, uden modvægte, så gode balanceegenskaber, som man med rimelighed kan forlange af en motorcyklemotor. Det var nok amerikanerne der var de første der brugte disse firecylindrede motorer. F.eks. »Henderson«, »Indian«, »ACE«, men også vor Danske »Nimbus« brugte denne motortype. Årsagen til det ringe antal må formodentlig søges i, at man har haft vanskeligheder med at placere motoren nogenlunde fikst i stellet, samt at man har været bange for afkølingsforholdene - specielt med henblik på den bageste cylinder. Her i nyere tid, har vi set både tre - fire og seks cylindrede motor placeret på tværs i stellet, hvilket eliminerede afkølingsproblemet og samtidigt afkorter den samlede længde af motorcyklen.

Afbalancering af en krumtap i en »rækkemotor« er mindre kompliceret, idet der i dag findes virksomheder der kan foretage dynamisk (roterende) afbalancering af krumtappe og svinghjul til flere- cylindrede rækkemotorer. Efter en vel udført dynamisk afbalancering af krumtappe og svinghjul, er denne enhed helt vibrationsfri. Efterfølgende skal hver plejstang og stempel vejes og bearbejdes, så alle plejstænger og stempeler har samme vægt.

En interessant variant af den firecylindrede motor er Ariels »Square Four«.



Denne har to krumtapskiler forbundet med en tandhjulsudveksling, og cylindrene er placeret parallelt med hinanden i form af et kvadrat. Dens balanceegenskaber er fortrinlige.

Andre udformninger af ældre firecylindrede motorer er eksempelvis »Matchless« gamle model »Silver Hawk«, samt »Zündapp«s firecylindrede »flat four« motor. Denne motor kommer idealet meget nær med hensyn til balanceegenskaber og vibrationsfri gang.

Min fremgangsmåde og formel for statisk afbalancering af en motorcykelkrumtap er følgende:

1. Adskil motoren og rengør delene.
2. Afmonterer stempler med krydspinde og rengør dem for evt. sod på overfladen.
3. Vej stemlet/stemplerne inkl. ringe, krydspind/krydspinde og krydspindslåse. Noter vægten ned for stempelt/stemplerne. Hvis der er to, vejes de enkeltvis (skal helst have samme vægt).
4. Vej plejlstangsøjet som beskrevet i artiklen. Noter vægten ned for plejlstangsøjet/øjernerne. Hvis der er to, vejes de enkeltvis uden, at den ene plejlstang belastes af den anden.
5. Afmonterer evt. lejer på sidetapperne (kun hvis de er i vejen eller har stor rullemodstand). Selve krumtapsakslen skal ikke adskilles!
6. Placere krumtappen på vandrette og plane stålskiner (skarpkantet

uden slagmærker).

7. Kontroller krumtappens hvileposition, hvor krumtappinden (sølen) skal stå kl. 12.00.
8. Nu skal vi finde den vægtenhed som krumtappen er i balance med ved adskillelsen: Brug eksempelvis en bolt der er så lang, at den kan gå gennem plejlstangsøjet/øjernerne eller noget ståltråd, og hæng eks. spændeskiver eller andet brugbart materiale på boltens frie ender indtil man har fundet den vægtmængde der giver statisk balance, ligegyldigt hvilken position krumtappen ligger i på skinnerne.
9. Vej alt det materiale der har udgjort vægtmaterialet for at opnå balancevægten. Noter vægten ned.

Beregningsformlen

- A. Beregning af *afvægten*, som er de frem- og tilbagegående dele der er forbundet til krumtapsakslen, hvilket er stempel/stemplerne + ringe og krydspinde + plejlstangsøjet/øjerner. Eks.:

- 1) stempel/stemplerne + ringe og krydspinde. 400 g
- 2) plejlstangsøjet/øjernerne 100 g

Afvægten er i alt **500 g**

- B. Beregning af krumtappens *balancevægt ved adskillelse*, som er den vægt, anbragt i plejlstangsøjet/øjernerne, bringer krumtappen i balance uanset dens position Eks.:
- 1) Bolt + spændeskiver eller andet.

= **175 g**

- C. Beregning af *Afbalanceringsvægten*, som er den beregnede vægt der fremkommer ved følgende beregning. Eks.:

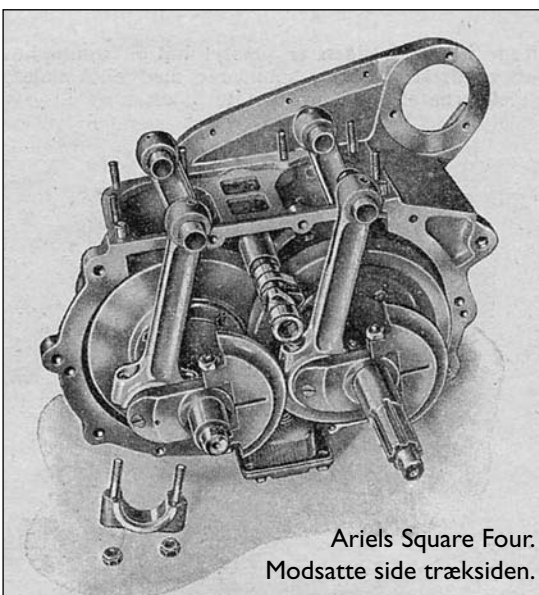
- 1) Afvægten ÷ plejlstangsøjet/øjernerne. $500 \div 100 \text{ g} = 400 \text{ g}$
- 2) De 400 gram multipliceres med den valgte *afbalanceringsfaktor*, i det her valgte eksempel er det 60%. $400 \times 0,60 = 240 \text{ g}$ ÷ den ved adskillelsen tidligere fundne balancevægt, som er 175 g.

$240 \div 175 = 65 \text{ g.}$

D. *Afbalanceringsvægten*, på **65 g** er den vægt der nu skal anbringes i plejlstangsøjet/øjernerne, hvorefter der enten skal fjernes eller tilføjes materiale på det sted i krumtappen, som bringer krumtappen i fuldstændig balance på samme vis som man tidligere fandt balancevægten. I den her viste beregning, skal der udbores materiale i yderperiferien af svinghjulet ved kontravægtene i svinghjulet. HUSK følgende: 1. Kontravægten er altid størst i yderperiferien af den centerlinje der går gennem krumtappinden og sidetappen. 2. fjern altid cirka lige meget materiale fra hvert af svinghjulene på hver side af centerlinjen.

Sjældent vokser træerne ind i himmelen og dermed sagt, at sjældent er man heldig ved første forsøg, at ramme det helt optimale afbalanceringsresultat. Og hvad gør man så? Man må lave en selvstændig vurdering af, om den anvendte *afbalanceringsfaktor* er for lille eller for stor. Sagt på en anden måde: Har du tilføjet for lidt kontravægt til de frem- og tilbagegående deles vægt (FTDV), som er stempler og plejlstænger, eller har du gjort kontravægten i svinghjulet for tung?

Der er kun en vej, nemlig at prøve igen!



Vinduer og døre til veteranpriser!

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

Ring til Jens fra Viborg og få en god vinduesnak 40193965

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

NB! Vi er forhandler af gulvmaling fra STO Skandinavien AB

Ring og lav en god handel!

JS
tømreren

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

Den danske Manx

Af *Palle Høst Andersen*, tekst og foto

Definition af originalitet er et emne som har været flittigt debatteret i DVM siden Skagensløbet 2009, hvor en cykel under navnet "DS" blev afvist fordi det var en bastard sammensat af forskellige dele som ikke alle havde noget med den originale DS at gøre.

DVM's bestyrelse informerede på generalforsamlingen om fortolkningen af definitionen af "originalitet" i henhold til DVM's løbsregler, der ikke levner nogen mulighed for at den omtalte "DS" og lignende kan få lov at deltage.

På "Veteranens" for nylig afholdte redaktionsmøde i Fredericia blev dette emne blandt mange andre også berørt. Og der blev selvfølgelig stillet spørgsmål til om den stramme fortolkning af DVM's regler bla. om originalitet kan have en betydning for den manglende tilgang af nye medlemmer i DVM.

For en veteranklub er det ikke mærkeligt, at der er en naturlig afgang, men den skulle jo gerne opvejes af tilgang af yngre medlemmer. Men det sker desværre ikke pt.

FIVA's definition af originalitet

I FIVA's definition om originalitet, taler man om at ombygning og forandringer af originalen ikke tillades eller kun i et omfang, som er specificeret nærmere. Men det er tilladt at nyproducere reservedele, når de bare ligner og ser ud som de originale dele.

Fortolkning af definitionen om originalitet kan ske på mange måder.

Hvis vi skæver til hvordan man takler spørgsmålet "originalitet" i klassisk TT løb, så er der tilsyneladende vide grænser.

Man tillader i hvert tilfælde nyproducerede kopier, ikke bare af reservedele, men også af hele cykler og motorer. Her tænker jeg bla. på Molner Manx, Matchless G50 produceret af Formel 1 teamet Mc. Laren i England og BSA Gold Star motorer produceret i Holland.

Uden at jeg tager stilling til om det er rigtigt at acceptere disse nye cykler i at deltage i konkurrencer på lige fod med de gamle originale cykler, konstaterer jeg blot at det accepteres og finder



Rå dele af støbegods til cylinder, topstykke med videre, til den danske Manx.



Støbeformen til Manx cylinderen klar til støbning.



Nr. 86 Den danskbyggede Manx med Peder Ovesen i sadlen i aktion på banen

Annoncepriser 2010



1/1	side/år	8.000 kr.
1/1	side/gang	1.800 kr.
1/9	side/år	1.000 kr.
1/9	side/gang	300 kr.
1/1	bagsiden/år	10.000 kr.

Trykte annoncer kommer gratis på www.dvm.dk

sted. Og må erkende at det har været en interessant tilgang til den klassiske TT sport.

I sidste omgang må det være et spørgsmål om definition, som skal være kendt af alle. For som et gammelt ordsprog siger: Hvis du ikke bryder dig om lugten i bageriet, så kan du jo gå. Men os der ikke har noget mod "lugten" vi bliver.

Et meget interessant kopiprodukt

Vender vi blikket mod klassisk TT sport, som jeg gjorde i sommers på min MC-tur til Sviestad banen nær Lindköping i Sverige, kan man se anderledes fortolkninger af originalitet.

Her fik jeg øje på en meget interessant motorcykel, som ved første øjekast lignede en Norton Manx. Men det var et kopi produkt. En dansk bygget Manx. Og den gjorde sig heller ikke ud for noget andet end det den er. Det kunne det danske team bag cyklen iøvrigt også være godt stolte af.

For os som har prøvet at skulle nyproducere en reservedel der ikke længere kan skaffes, er det ikke svært at forestille sig hvilket kæmpe arbejde det har været, at bygge en komplet cykel som tro kopi af Norton Manx.

Den dansk bygget Manx.

Den hæderskronede Norton Manx er genopstået i forskellige kopiproduktioner. Man hører navne som Molner Manx med flere. Men i Lindköping blev jeg opmærksom på en dansk bygget Manx. Der var 3 Norton Manx entusiaster, Jørn Svendsen Svendborg, Peter Dam Syd Als og Peder Ovesen Bogen, som syntes de ikke havde råd til hver at købe en ny kopi Norton Manx, hvor prislejet pr. stk. ligger på ca. 225.000 danske kr. De fik ideen om selv at bygge en Manx motor. Dele til en Norton Manx cykel blev anskaffet i form af en ny kopi af Norton rammen produceret af T45 stålrør. Til motoren blev der købt ventiler og stempel, krumtap og plejlstang er fra en speedway motor. Resten af motordelene er produceret af de 3 venner. De dele til motoren som skulle støbes blev støbt



Nr. 86 er en dansk bygget Norton Manx, motordelene er støbt på Fyn hos Jørn Svendsen og delene er bearbejdet af Peter Dam på Sydals.

på Jørns støberi i Svendborg, der blev støbt dele til 3 motorer samtidig.

Parentetisk kan nævnes, at Jørn Svendsens Hobart 1915 var månedens veteran i VETERANEN nr. 6 2007.

Indtil nu er kun motordelene til 1 motor blevet bearbejdet af Peter Dam og den første danskbyggede Manx blev testet i 2007. Peder Ovesen er kører på den første cykel som er færdig og han deltog i Lindköping i år med en placering som nr. 13 i 500 klassen om lørdagen.

Da de tre venner gjorde status efter den første cykel blev færdig, fandt de ud af, at det var et stort arbejde og der næppe har været noget at sparre rent økonomisk, og slet ikke hvis de mange arbejdstimer blev indregnet. Men det er et fantastisk flot projekt og man kan ikke undgå at beundre den præstation de 3 venner har udført. Jeg håber at energien og lysten er til stede til at fuldende værket. Og ser frem til at alle 3 danskbyggede "Manx'er" kommer ud at køre.



Peder Ovesen og Jørn Sørensen i Ryttergården i Sverige

Motorhistorisk vinkel på originalitet

Af Niels Palle Nielsen, (351)

I min snart lange karriere inden for veteransport, har jeg set mange ombyggede køretøjer. Mange fordi de var slidt op og trængte til nye kræfter.

Jeg kan tidligt huske, at jeg i Algarve, Portugal, så amerikaner taxa med Perkins diesel motor! Jeg spurgte chaufføren der svarede, at motoren var slidt op og intet kunne skaffes. Man ser det også på CUBA-rejser, men det har jeg til gode.

Herhjemme er jeg ofte stødt på Harley-Davidson med Indian 741 motor i. Ariel med WLC Harley motor, AJS med Indian motor osv.

Jeg spurgte Røver-Aksel engang om en AJS, som kom via ham. Han fortalte, at efter krigen lå der hos M. Nielsen, Albanigade, Odense i stakkevis af nye amerikanske overskudlager motorer.

M. Nielsen havde lavet en pyramide i salgsudstillingsvinduet med en stak.

Mange motorcykler havde været hovedrepareret så mange gange, at der ikke var flere chancer. Så lagde man en ny WLA-motor i og så kørte familien igen.

Sådan sagde Aksel til mig. Den han havde solgt mig solgte jeg til en hollandsk samler, som fandt den rigtig motorhistorisk interessant. Jeg mener han havde ret. Hvor mange har overlevet eller fået lov til det herhjemme?

Jeg havde også en Triumph med Indian motor engang - kørte perfekt.

På et tidspunkt havde jeg en flot HD 1931. Motoren var en WLC ilagt da Harleyens dynamo var slidt totalt op. En flot nænsom ombygning udført på Poul Holms Harley-værksted. Jeg

talte med Erling Holm om den, og han kunne godt huske den.

Min Nimbus nr. 1318 leveret til Fisker selv er ombygget 1934 model. Den fik en skade og med toldvæsenets accept fik den en lidt nyere motor osv. Mange af de ting man fra Fiskers side kasserede på årgang 1934 blev udskiftet, men den bevarede et gammelt tidstypisk udseende. Et af vore afdøde medlemmer Raadam Sørensen kørte nok 25 Skagenløb med den og fik meget ros for en fin gammel Nimbus.

I dag er kravene så hårde, at den ej ville få lov at deltag i Skagenløb.

Dokumentet på Niels Palles Nimbus nr. 1318, som beviser Toldvæsenets registrering af ombygningen af 34'er motoren med en 35'er motor.



Lober-nr. 03317 Formular 7.a. 1957

NB. Denne afgiftsattest opbevares og medbringes ved anmeldelse til politiet af ejerskifte m. v.

Toldvæsenets attest

vedrørende omsætningsafgift af motorkøretøjer.

Oplysninger vedrørende motorkøretøjet.

Betegnelse*) Personbilmobil - Motorcykel - Personbilmobil - model

Mærke *Norton* nr. *1318*

Motor { Cylinderantal *4* nr. *1318*

*) Chassis nr. *1318* Sædeltige bagstørrelse og tal adskilt.

Karoseri *personers* *bagstørrelse* (Cylinderantal)

Toldkvittering*) dateret *1* 19

*) Samlererklæring

Første frembydelse for toldvæsenet: *1934* (Toldnr.) *19* (Dato)

*) Eventuel årgangsbetegnelse ifølge tidligere afgiftsattest *1934*

Overskrevet køretøj er afgiftsberigtiget med fuld afgift i henhold til loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer, og der er herefter fra toldvæsenets side intet til hinder for køretøjets sodejerskab eller omregistrering.

30 APR. 1953
S. FODSÆTTELSERPOLITIS-INSPEKTORAT

*) Hved der ikke gælder, udstreges
*) Udfyldes for køretøjer med første frembydelse fra og med 1. juli 1956
*) Udfyldes for køretøjer, frembydt før 1. juli 1956

Oplysningerne overføres til køretøjets eventuelle senere afgiftsattester.

Thorvald Øxbro med sin Norton - BSA på Rold Skov madpakketuren 30/9 2007. En flot kombination Thorvald har kørt rigtig mange motorløb på. Foto: Gorm Wæhrens

De holdt dem kørende!

Leif Bech, Lejre, fortæller om sin WLC, der skal sælges. - *Ja det er egentlig en 1929'er men i 1951 blev en WLC motor lagt i for den nette sum af 1900 kr. Vel meget i datidens penge. Så det er en WLC - jeg har vel lavet 18 Harley fortæller Leif.*

En Reading Standard har Leif også set med WLC motor!. Det blev lavet hos Reinhardt, der var lidt tyskervenlig, havde gode kontakter der og købte meget. Han købte alle de motorer han kunne og havde stel nok til at indhegne København.

Dog var der mangel på hjul og det havde Ingemann (*senere Fiat-forhandler*) i Toksværd, Haslev. Han producerede tromler, ankerplader, nav, de var skarpere i kanterne end WLC, men var tæt på originalen. En synsmand i Roskilde kasserede en motorcykel, men fortrød og ville se den dagen efter. Han så da, WLC-motoren fyldte mere p.g.a. dynamoen, hvorfor også et andet stel var taget i brug, og til dette kunne de gamle skærme ikke anvendes.

Ja sådan har tingene ændret sig for at den motorcykel der var det daglige transportmiddel kunne komme på hjul igen.

Er det originalt! eller ikke!

sneræv

Kommentar

Jeg synes det er et godt blad vi får og ser frem til hver gang det kommer.

Jeg har lige læst jeres diskussion på generalforsamlingen angående medlemsregister.

Jeg foreslår at den lægges ud på hjemmesiden og at køretøjsregistret findes hos veteraneksperten, hvor man så kan få de ønskede oplysninger.

Med venlig hilsen.

Ejler Persson (1254)

Ny sekretær i DVM

Af Ole Jensen, (137), Gørslev

Da Rita Bach ønskede at stoppe som sekretær, efter 22 år, ved generalforsamlingen i oktober måned, blev undertegnede ny mand på posten. Da der ikke var modkandidater, var valget hurtigt overstået, og forsamlingen var så let-sindige oven i købet at klappe. Om det var rigtigt at tage mig, som medlem af bestyrelsen, vil tiden jo vise, og det må den enkelte så bedømme. Jeg vil gøre, hvad der står i min magt, for at udfylde pladsen efter den lange periode, som Rita har taget. En periode hvor der er sket en stor udvikling med computer og -programmer. Uden hendes store hjælpsomhed i overgangsperioden, ville det blive svært. Det skal Rita have en stor tak for.

Sekretariatet er åbent, og arbejdet er så småt begyndt. Dog skal der nogle programændringer til på computeren, og der vil gå lidt tid endnu, før medlemslisten er klar hos mig, men så tager jeg gerne imod, hvis der er nogen, der har ændringer. Mail og telefon m.m. findes på side 2 her i Veteranen.

Lidt om mig selv og min baggrund.. Jeg er født i 1950, og bor sammen med Kirsten på 24. år. Jeg blev medlem af DVM i 1970 - 71. På det tidspunkt var min læretid som mekaniker overstået, og jeg arbejdede som Svend, indtil 1974, hvor jeg startede værksted for mig selv,

og det har jeg stadig.

Det første Skagen Rally, som det hed dengang, kørte jeg i 1971, og det blev til 5 stykker, samt en del andre løb. Efterhånden blev det for meget med værkstedet, og veteranløbene blev desværre droppet. Interessen og cyklerne var der stadig, og efter mere end 20 år begyndte jorden at brænde under mig, fordi der kom stadig flere opfordringer til igen at køre med på lokale m. ture.

Jeg startede på Shooting Star'en. En dag kom Christian Schmidt, så blev det svært, han blev ved med at komme. Til sidst måtte Royal Enfield'en have en ordentlig overhaling, og så kørte vi Skagenløb i 2004 og vi har deltaget i mange veteranløb siden, hvor Edith har vist vejen.

Senere skulle det udvikle sig til Skovboløbet, som køres for 7. gang i år, med start fra mit værksted.

I 2009 havde vi 111 startende cykler, og besøgte mere end 150 personer med morgenmad.

Til slut vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke DVM for at have sponsoreret Skovboløbet hvert år og samtidig invitere alle til løbet den. 7. maj. Se indbydelsen i løbskalenderen.

Ole Jensen
her med
kasket er
synonym
med
Skovboløbet.
her i god
snak.





Første etape slutter i dag i Randers

Efter manøvreprøverne i dag paa Løvel-banen kører de gamle motorcykler til Randers ad den gamle Viborg-landevej

Ved otte-tiden i morges startede den første kører i Skagen—København-løbet for veteranmotorcykler. Med faa minutters mellemrum sendtes kørerne af sted, og sidst paa eftermiddagen — ved 17-tiden ventes deltagerne til Randers. Etapemaalet er automobilfirmaet Sofus Nellemann, hvor veteranmaskinerne udstilles i vinduerne ud mod Strømmen. Køerne kommer til malet via Ny Grenaavej.

Inden deltagerne naar til Randers, har de været paa løbets første specialprøve. Den finder sted paa Løvel-banen, hvor der konkurreres i at manøvrere sikrest med de gamle maskiner. Efter denne prøve, der finder sted ved 14-tiden, kører de ad den gamle Viborg-landevej til Randers. Spise-pausen havde kørerne i Aalborg, hvor der var kontrolsted.

Randers-holdet er blevet reduceret, idet Robert Nellemann og Anker Bach Sørensen ikke er med. Robert Nellemann er forhindret

efter sit styrt paa Løvel-banen i mandags, og Anker Bach Sørensen har af forskellige grunde afstaaet fra at deltage.

I aften er der spisning i „Haandværkerforeningen“, hvor Randers motor sport er vært for deltagerne, og i morgen tidlig kl. 8.00 gaar starten mod Aarhus. — Turen til Aarhus gaar via Hadsten. Fredagens maaltid er Odense, men forinden skal de gamle motorcykler over Herning, og ved Fredericia er der en terrænprøve.

Rutebeskrivelse Skagenløbet 2010.

Som noget nyt har vi kun en sponsor på løbet i år, nemlig GF-Veteran, det har betydet at vi har kunnet lægge ruten uden om store byer med en enkelt undtagelse. Ruten er lagt med afveksling af orientering og let orientering således at der er noget for alle deltagere.

Onsdag 12. maj

16⁰⁰-18⁰⁰ Maskinkontrol,

Idrættens hus, Brøndby Stadion 20, Brøndby

Torsdag 13. maj (rutelængde ca. 250 km)

6⁰⁰ - Maskinkontrol,

Idrættens hus, Brøndby Stadion 20, Brøndby

6⁴⁵ Slutinstruktion samme sted

7⁰⁰ - Start - samme sted

8³⁰-10³⁰ Kaffepause, Steffensgaard Kværkebyvej 79, Kværkeby

11⁰⁰-13³⁰ Frokostpause,

Korsør Medborgerhus og Kulturhus, Skolegade 1

14³⁰-16³⁰ Kaffepause, GF Forsikring, Jernbanevej 65, Odense N

16³⁰-18³⁰ Mål,

Comwell Middelfart Karensmindevej 3, Middelfart

20⁰⁰ Aftensmad, samme sted

Fredag 14. maj (rutelængde ca. 250 km)

6¹⁵ Morgenmad, Comwell Middelfart, Karensmindevej 3, Middelfart

7⁰⁰ Start, samme sted

8⁴⁰-11⁰⁰ Kaffepause, Skovdal Kro, Fårupvej 23, Jelling

12³⁰-14⁰⁰ Frokostpause, Truust Kro, Truustgade 17, Fårvang

14³⁰-16³⁰ Kaffepause, Purhus Kro, Præstevejen 6, Fårup

16⁰⁰-18⁰⁰ Mål, Comwell Rebild, Rebildvej 36, Rebild

20⁰⁰ Aftensmad, samme sted

Lørdag 15. maj (rutelængde ca. 160 km)

6¹⁵ Morgenmad, Comwell Rebild, Rebildvej 36, Rebild

7⁰⁰ Start, sammen sted

8²⁰-10¹⁵ Over Limfjorden ved Hals-Egense Færgefart

10³⁰-13¹⁵ Frokostpause, Lendum Kro, Tårsvej 39, Sindal

13⁰⁰-15⁰⁰ Mål, P-plads bag Skagen Rådhus

19³⁰ Festmiddag, Skagen Kultur og fritidscenter, Kirkevej

Bemærk at tiderne er ca. tider. Da alle cykler i løbet er over 75 år kan der let ske nogle forskydninger i tidsplanen.

Lars Sørensen, løbsleder

IVETERANEN 4 og 5 2009 bragte vi billeder fra Rally Skagen 1965. Her er så sandheden: Journalisten Peter Roland Larsen kørte på. Harley-Davidson 350cc.. Tak til Bjarne Skov Andersen.

Af Lars Sørensen, løbsleder

Turbeskrivelse: Se side 18.

Tillægsregler: Løbet afvikles fra den 13. til den 15. maj 2010, med start i København og mål Skagen. Løbet afvikles efter vores løbsreglement og køres som pålideligheds- og udholdenhedsløb.

Løbet er åbent for motorcykler fremstillet før 31/12 1934, ikke-registrerede motorcykler skal opfylde Justitsministeriets cirkulære om prøveplade og synsattest skal medbringes til maskinkontrollen.

Maksimum antal personer 290. I tilfælde af overtegning vil de sidst ankomne tilmeldinger blive returneret.

Enhver deltager for egen regning

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

For at modtage DVM's guldnål, for 25 eller 40 kørte Skagenløb, skal vedkommende fremlægge dokumentation eller vitterlighedserklæring sammen med tilmeldingen.

Såfremt man ønsker at følges med nogen skal tilmelding sendes i samme kuvert.

Overnatning på hoteller sker i 2, 3 eller 4-mandsværelser (dobbeltsenge + opredninger).

Som noget nyt vil jeg bede om e-mail

adresser således at jeg kan sende deltager lister til jer i løbet af marts, så hvis man ønsker at modtage dette venligst udfyld rubrikken E-mail: i tilmeldingsskema. Læs løbsreglementet igennem før tilmeldingsskema udfyldes. Dette findes på www.dvm.dk

Tilmeldings- og betalingsfristen udløber den 1. marts 2010. Alle ændringer, som sker efter tilmelding skal straks meddeles til løbslederen. Denne side kan hentes på www.dvm.dk

Betaling med check, der kan hæves straks. Tilmelding og betaling skal fremsendes samtidig til:

Lars Sørensen,
Stentoft 32, 9550 Mariager.
Telefon 98 54 10 30

Oplysning om kører/observatør		Motorcykel
Medlemsnummer:	MC mærke:	
E-mail:	Årgang:	
Navn:	ccm::	
Adresse:	Skriv ja eller nej ved nedenstående 2 spørgsmål:	
Postnummer og by:	Remtrækker:	
Telefon nr.:	Deltage i klasse 5:	
Observatørs navn:		
Betaling		
Pris kører		2000,00 kr.
Pris observatør	1950,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Middelfart	300,00 kr.	
Fradrag overnatning og spisebillet Middelfart	250,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Rebild	300,00 kr.	
Fradrag overnatning og spisebillet Rebild	250,00 kr.	
Pris ekstra spisebillet Skagen	300,00 kr.	
Fradrag spisebillet Skagen	250,00 kr.	
I alt indbetalt på check. DKK.		
Tillægsspørgsmål		
Underskrift kører		
Meddelelser til løbsledelsen:		

Med den seneste generalforsamling i tankerne, kan jeg ikke lade være at arbejde lidt med tasterne. Jeg syntes nemlig, at vi bevæger os i en rigtig dårlig retning på visse områder. Først og fremmest ved slet ingen ting at gøre, for at få unge mennesker gjort interesseret i de gamle motorcykler. Ud af de knap 90 medlemmer, som deltog i generalforsamlingen på Fyn i oktober sidste år, var der fire eller fem som var under 50 år. Det siger sig selv, at man så kan regne ud hvor længe DVM eksisterer. Det må og skal der gøres noget ved, og personlig er jeg slet ikke i tvivl om, at vi skal have nyere cykler med i klubben – og dermed yngre medlemmer.

En anden vigtig ting, er det med at lade tvivlsomme motorcykler deltage i klubbens arrangementer. Rent umiddelbart måske ikke det helt store problem, for der er stadigvæk så mange ældre cykler på markedet, at enhver med lyst og interesse for Skagenløbet, eller for den sags skyld for Fladtankerløb eller Egeskov, så let som ingenting kan få fat i en maskine der lever op til klubbens love og regler.

Men det forekommer mig vilkårligt, om en tvivlsom maskine får lov at deltage eller ej. En Nimbus 1938 med en forgaffel fra de allerseneste omkring 1958, er blevet afvist på Egeskov. En Dania, sandsynligvis bygget i foråret 1936, får lov at køre Skagenløb, og sådan kan der sikkert føjes mere til listen.

I det seneste nummer af "Veteranen" udtrykker klubbens formand tilfredshed med, at 7% af klubbens medlemmer var til generalforsamling. Her er jeg heller ikke enig. Det er beskæmmende få. Lad mig foreslå, at vi bruger en hel dag, og så sætter emner til debat. Emner, som kan føre klubben fremad. Husk på, at alle vi gamle jo bare har den til låns, og vi skal aflevere en god klub til kommende generationer. Selve generalforsamlingen er jo egentlig bare en paradedisciplin som vi skal have overstået før vi går til bords!

Så venner, der er rigeligt at tage fat på.

Villy Poulsen (4).

Dronningensgade 12, Odense



Jeg har haft et gammelt billede i nogle år. Det er en parade af Royal Enfield og et par Harley Davidson. Billedet må være omkring 1929. Det skulle være en motorcykelforhandler i Odense. Jeg har længe ledt efter stedet i Odense, og for en uge siden lykkedes det. Det er Dronningensgade 12.

Leif Obbekær Hansen

Bestyrelsens svar til Villy Poulsens indlæg

Tak for dit oplæg til debat om DVM's virke og fremtid. Det er dejligt at klubbens ve og vel er genstand for vurdering udenfor bestyrelsens kredse.

I bestyrelsen, der består af klubmedlemmer der gerne vil bruge en del af deres fritid for klubben, har vi altid bestræbt os på at administrere klubben i overensstemmelse med flertallet af medlemmernes ønske.

Dit indlæg har efter vores opfattelse 3 hovedpunkter:

- Foryngelse af medlemsskaren / ændring af betingelser for medlemskab.
- Årgangsbestemmelse for motorcykler der deltager i DVM løb eller er adgangsgivende for medlemskab.
- Klubbens fremtid.

Ved medlemsundersøgelsen for mindre end 2 år siden var der en helt klar tilkendegivelse fra medlemmerne om at der ikke var ønske om at ændre ved årgangskravet til den motorcykel der giver adgang for medlemskab – derfor er datoen 31-12-1939 stadig gældende.

Bestyrelsen har trods dette, på vegne af klubben, aktivt støttet løbsarrangementer hvor der kan deltages på væsentlig yngre motorcykler.

Vi har endvidere gennem en årrække gjort opmærksom på, at der er mulighed for at deltage i DVM arrangementer "på prøve" uden at være medlem, således at der er mulighed for at vurdere om et medlemskab kunne være interessant.

Alle som har lyst kan deltage i de lokale klubmøder samt madpakketure også selvom man ikke har en MC der er helt gammel nok.

Disse tiltag åbner mulighed for at yngre motorcyklister fatter interesse for motorcykler fra før 31-12-1939, anskaffer sig en og derefter melder sig ind i klubben.

Siden klubbens stiftelse har spørgsmålet om korrekt årgangsbestemmelse været et tilbagevendende tema.

Det er ikke nemt, hvilket kan ses af dit indlæg, idet du skriver "sandsynligvis 1936". Det viser hvor svært det er, når der ikke er tale om gängse mærker, selvom man har været med fra klubbens start.

Vi kan i bestyrelsen og løbsledelser ikke kende til alle mærke og årgange, vi er afhængige af at deltager er ærlig og at alle medlemmer hjælper med at holde styr på årgangene.

Kigger man tilbage i vores gamle registre er det helt tydeligt at mange motorcykler er gjort et, eller et par år

ældre end de er, eller måske endda kan være.

Nogle motorcyklemærker er ret lette at årgangsbestemme og andre er svære eller nærmest umulige. Vores holdning er, at hvis der er tvivl om årgangen, skal medlemmet sandsynliggøre at årgangen er korrekt.

Vi bliver hele tiden klogere og her er internettet blevet en væsentlig kilde til årgangs- og modelbestemmelse.

Hvis et medlem stiller op til et DVM-løb på en motorcykel, der efter løbsledelsens overbevisning ikke er korrekt årgangsbestemt, vil det blive påtalt, men deltagelse vil normalt ikke blive udelukket. Deltagelse kan blive betinget af at det foregår udenfor beregning og det vil blive krævet at medlemmet efterfølgende dokumenterer årgangen. Kan årgangen ikke dokumenteres at være i overensstemmelse med kravene, vil deltagelse i efterfølgende løb kunne blive afvist.

Vi har en del gange været ude for at medlemmer har tilmeldt sig på en veteranmotorcykel men er mødt op på en nyere. Det accepteres selvfølgelig at deltage udenfor beregning – men altså kun første gang.

De enkelte medlemmers deltagelse i DVM's ordinære generalforsamlinger er selvfølgelig helt frivillig. Nogle deltager aldrig, andre kommer når den afholdes i egen landsdel og andre ser vi heldigvis hver gang, lige meget om vi mødes i Østjylland, på Fyn eller i Vestsjælland.

Medlemmer og bestyrelse har der mulighed for at se hinanden uden styrthjelm, kontrolkort og motorcykel, i sædvanligvis hyggelige omgivelser. At der skal afholdes generalforsamling med en helt fastlagt dagsorden er bestemt i vores reglement – at vi hygger os før, under og efter generalforsamlingens "parade" er noget vi selv ønsker.

Debat under generalforsamlingen er absolut noget bestyrelsen ønsker. Det er ifølge klubbens love imidlertid kun punkter, der er fremsat som egentlige forslag, der kan stemmes om på generalforsamlingen.

Indlæg og debat under generalforsamlingens punkt "Eventuelt" er bestyrelsens inspiration til det kommende års arbejde.

Det vil glæde os hvis dit indlæg vil føre til endnu mere konstruktiv debat og en sund videreudvikling af DVM.

Bestyrelsen.

"Besættelsen set med tyske øjne"

Bogen indeholder billeder fra stort set hele Danmark og bogstaveligt fra Blåvands Huk til Bornholm og fra Skagen og til Gedser.

Den fås i boghandlen eller direkte hos forlaget som har adressen GT Forlag Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg 86 57 72 01, gt.forlag@mail.dk.



Rast ved en gård. Ordonnansen er kørende på en DKW NZ 350 i den tidlige version fra før 1943. Hermed korrejeret ift. sidste nr.



Jeg skriver på en bog, hvor hovedpersonen sidder på en motorcykel i midt/slutningen af 1930'erne. Kan nogen hjælpe med at identificere personerne på billedet, ejermænd eller stedet, nummerpladen kan muligvis være en hjælp. Venligst Arne Hardis, journalist på Weekendavisen, ahs@weekendavisen.dk

NORDISK VETERAN

- gammel kærlighed ruster ikke

FORSIKRINGSPRÆMIER 2010

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



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



Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:

www.nordiskveteran.dk



Oplevelser med Svend Nissen

Det var trist at læse, at Svend Nissen ikke mere er iblandt os. Det var ikke fordi Svend og jeg sås så ofte, men når vi alligevel mødtes forskellige steder, fik vi altid en god snak. Første gang jeg mødte ham var til Egeskovløbet i 1974, da var jeg næsten nyt medlem i DVM. Jeg kørte på min 500 ccm. Royal Enfield 1929, som jeg stadigvæk har, den var ikke færdigrestaureret, men alle de ædlere dele var lavet. Udstødningen var dog ikke lavet endnu, der sad de gamle rustne forrør og lydpotter som jeg havde lavet i hast af nogle for hånden værende rør og lidt plade. Det så Svend straks og sagde derfor, - du skal have nye rør, dem kan jeg lave. - Kan du også lave lydpotter? spurgte jeg, - nej, - men det kan Kjeld Hansen, - ham kendte jeg ikke den gang, men det gjorde Svend. Vi fandt Kjeld, som var fra Århus, og også var til Egeskovløb. Han var for øvrigt en sjov fætter, han kørte på en 350 cc. AJS, meget af tiden kun i undertrøje. Nå! Men resultatet blev at den følgende vinter lavede Svend forrør og Kjeld lydpotter, så da jeg kom med i Skagensløbet i 1975 var jeg flot kørende. Svend har senere lavet andet, både rør og styr for mig, han lavede f.eks. rør og styr til den 1000 cc. Royal Enfield, som jeg havde i en årrække, den lavede jeg dog selv lydpotter og fiskehale til.

Jeg har nogle gange kørt sammen med Svend på en del af løbsstrækning-

gerne, i 1978 kørte vi lidt af Skagensløbet sammen, da fyldte han 60 år mens det stod på. Svend var også et par gange med til veteranløbet i Soltau, hvor vi en overgang var omkring 15 danskere. Ligeledes var han en trofast deltager ved løbet i Bredstedt og i Hademarschen dagen efter. Her var fru Gertrud næsten altid med, de kørte derned med campingvogn, med Saroleaen bagi.

Svend var ukuelig, en gang da jeg mødte ham var han forslået og med skrammer i hele hovedet, da var han væltet forover på en røvskubber, hvor forgaflen kollapsede. I Bredstedt mødte han en gang op med krykke og den ene fod indbundet, men det forhindrede ham ikke i at gennemføre løbet. Jeg har også selv kørt løb i Bredstedt i næsten 20 år og har derfor været en del sammen med Svend dernede. Han startede som regel tidligt i løbet, pga. Saroleaens alder, jeg kører for det meste på Nimbussen, for jeg vil helst hurtig derned og hjem igen.

For nogle år siden indhentede jeg Svend i løbet dernede og blev så bag ved ham. Jeg så at hans baghjul opførte sig underlig, det slingrede og når Svend drejede til højre var det som om hjulet ville til venstre. Jeg stoppede ham og sagde at der er noget galt, han havde også mærket det lidt, men troede at det var vejbelægningen som ikke var for god. Det viste sig dog at hjulet havde meget slør, vi tog så værktøjet frem

og spændte det sammen. Det er med konusser og løse kugler, samme system som i et almindelig cykelfornav. Vi fik sløret næsten væk og kørte videre, men der gik kun nogle få kilometer, så var det helt galt igen. Da røg den ene møtrik af og trillede over vejen, vi stoppede straks og jeg fandt møtrikken. Nu var der dog ikke mere at gøre, for det viste sig at akselen var knækket. Vi snakkede om at lade cyklen stå og at jeg tog Svend med bagpå så kunne han hente den med bilen, men blev dog enige om at det var bedst han blev ved cyklen og vente på opsamlervognen.

Da alle var kommet i mål og hørte om Svends skade kom der to tyske veteranfolk og tilbød at lave Saroleaen, de havde hørt at han skulle videre til Hademarschen dagen efter. Svend skulle ikke røre en finger, bare se på at de skilte hjulet ad, svejsede akselen, rensede det hele og lagde kuglerne ind i nyt fedt. Flot arbejde og en flot vennetjeneste. Næste gang jeg mødte Svend spurgte jeg om han havde lavet en ny aksel, - nej! Hvorfor skulle jeg det, den holder jo godt nok sagde han. Om den stadig sidder der, ved jeg ikke, men jeg tror det.

Jeg ved at vi er mange som savner Svend, men jeg håber at han har det godt hvor han er nu, det fortjener han.

Wilbur Freudendahl , 222



Specialiseret i førkrigs og classic motorcykle bøger

Ellen og Peter Ritzen, ELPE Moto Products
Weert, Holland, ☎ +31 495 551 754 (taler engelsk)
email: office@vintagemotorcyclebooks.nl

Vi køber også dine brugte bøger.

**P-PLADSER TIL VETERANBILER/MC
UDLEJES I BAGSVÆRD.**

100 P-PLADSER OG GARAGER
50 MC-PLADSER
KAMERAOVERVÅGNING
AUTOVÆRKSTED
VENTILATION/UDLUFTNINGSANLÆG
ELEKTRISK KODEPORT

FOR YDERLIGERE INFO & PRISER: WWW.TJ-GROUP.DK

KONTAKT: 35 43 08 06 / MAIL: INFO@TJ-GROUP.DK



27/2 Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia
Kontakt ☎ 40 27 64 64, www.bilmesse-brugtmarked.dk/bilmesse-brugtmarked

27/3 Stumpemarked Herning
Kontakt Svend Aage Mortensen, ☎ 97 15 16 03. www.stumpemarked-herning.dk

17/4 Veterama MC, Ludwigshafen, Tyskland
Kontakt www.veterama.de

19/4 Horsepowerrun, Holland
Kontakt Stephanie van Kessel, secr@horsepowerrun.nl, www.horsepower-run.nl

25/4 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk
Kontakt www.dampromleklubben.dk

Fyn Rundt 1-2/5

Se under Fyn.

8/5 kl. 9⁰⁰ Det 7. Skovboløb, Gørslev
Alle motorcykler produceret før 1961 kan deltage på en ca. 100 km. lang rute.
Startgebyret er 50 kr./person, hvilket inkluderer stort morgenbord, drikkevarer over dagen samt rutekort og rallyplade, der udleveres ved start på Giesegårdvej 107, Gørslev.

Bindende tilmelding senest 1. Maj eller før til Ole Jensen ☎ 56 87 94 20.

Husk evt. madpakke.

13-15/5 Skagenløbet Skagen-København
Se side 18 og 19.

16/5 9-16 Kong Museum, stumpemarked
Samtidig træf for veteranbiler, mc'er og knallerter. Køretøjer til udstilling på plads senest 12³⁰. Køretøjer skal være over 25 år gamle.

Oplysninger Hans Jensen, ☎ 55 72 37 38 / 20 41 69 25

21/5 30. International Ibbenbürener, Ibbenbürener, Tyskland
Kontakt Hans Schmidt ☎ +49 597 157 588 joha-schmidt@web.de www.amc-ibb.de

23/5 Korsørløbet, Korsør
Kontakt ☎ 61 78 71 52 kasserer@vmvmc.dk www.vmvmc.dk

29/5 Oldtimerløbet, Gråsten
Kontakt www.oldtimerloebet.dk

4/6 Engelsk træf, Mosten MC, Allingåbro
Kontakt Mosten MC ☎ 86 48 90 10 www.mosten-mc.dk

5/6 kl. 8⁰⁰-16⁰⁰ Stumpemarked Gjern
Stumpe- bil og motorcykelmarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern.
☎ 86 87 50 50 / 21 37 25 82, www.jyskautomobilmuseum.dk

12-13/6 Jyllandsløbet, Sønderjylland
Kontakt Poul Iversen/Bent Christensen ☎ 74 47 16 95 / 74 40 54 02, www.dvm.dk

12/6 Englændertræf på Torvet i Herning
Lørdag den 12/6 fra kl. 11⁰⁰ – 13⁰⁰.

Fra kl. 10³⁰ serveres kaffe for deltagerne. Efter træffet kører vi ud til klubben for at grille. Tilkørsel til Torvet skal ske ad Mindegade. Se mere på: www.gb-club.dk

26/6 Vildsund Stumpemarked,
Gratis adgang for publikum fra kl. 8³⁰, stadeplads 100 kr. Henvendelse til Ruth Jacobsen ☎ 97 93 16 29 eller Eva Pedersen ☎ 97 93 67 42.

2-4/7 Rally Opus - køretøjer fra før 1920
Indbydelse til træf for historiske veterankøretøjer fra før 1920.

I år er det 5 år siden 100 års mindeløbet for det første bil løb i Danmark, der gik fra Aalborg til København.

Træffet i år finder sted i Østjylland med base på Hotel Opus i Horsens.

Poul Suhr, ☎ 7565 7836, poulsuhr@stofanet.dk

3/7 Fladtankerløbet 2010
Bliver på Midtsjælland. Løbsleder Erling Sandahl Sørensen, ☎ 43538170 sae@vip.cybercity.dk www.dvm.dk

3/7 Bornholm Rundt, Bornholm
Kontakt www.bornholmsmotorveteraner.dk

9/7 Festival of 1000 Bikes, Mallory Park Circuit, England
Kontakt www.vmcc.net

29/7 Internationalt Indian Rally, Norge
Kontakt www.indianklub.dk

7/8 Oldtimer-Rally, Bredsted, Tyskland
Kontakt www.mc-bredstedt.de

8/8 Hanerau-Hademarchen.de
Hanerau-Hademarchen, Tyskland,

14-15/8 Egeskovløbet 2010
Kontakt Lars Sørensen ☎ 98 54 10 30, Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk
Løbsleder Eigil Sørensen.

21/8 8⁰⁰-15³⁰ Knallertstumpemarked i Gjern.
Der store knallertstumpemarked.
Peter Fredsted MVKK ☎ 86 93 16 99.

27/8 Nordisk Indian træf i Sverige, Ed, Dalsland
Kontakt www.indian-mc-club-sweden.com/

28/8 Alsløbet
Ole og Mette Pedersen, Tandslet
☎ 74 42 45 44 (29 79 05 15).

29/8 Sensommertræf, Rindsholm Kro
Kontakt ☎ 86 63 90 44, www.rindsholm-kro.dk/

2/9 Race Day, Mosten MC, Allingåbro
Kontakt Mosten MC ☎ 86 48 90 10 www.mosten-mc.dk

4/9 kl. 10⁰⁰ - 16⁰⁰ Veteranlastbiltræf, Gjern
Jysk Automobilmuseum, Gjern.
☎ 86 87 50 50 / 21 37 25 82, www.jyskautomobilmuseum.dk

11-12/9 Løvfaldsløbet - 40 års jubilæum
Erik Kristoffersen, Egon Nielsen og Henning Petersen.

Kontakt Lars Sørensen 98541030
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

2/10 Natløb, Knejested

Kontakt Lars sørensen ☎ 98 54 10 30
Lars.soerensen@dvm.dk www.dvm.dk

3/10 Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk

Kontakt www.damptromleklubben.dk

9-10/10 Veterama, Mannheim

Kontakt www.veterama.de

13/11 Herning Stumpemarked, Herning

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

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

Nye medlemmer

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

Erland Hansen (Medl. nr. 2140)

Rude Havvej 101, 8300 Odder

Royal Enfield 350 cm³, 1929.

Ole Petersen (Medl. nr. 2144)

Kragevej 7, Stillinge Strand, 4200 Slagelse

BSA R4 350 cm³, 1936.

Martin Vestergaard Andersen

(Medl. nr. 2141)

Vangevej 37, Erritsø, 7000 Fredericia

BMW R61 600cm³, 1939.

Nis Anders Thomsen (Medl. nr. 2145)

Høgsholtvej 18, 5690 Tommerup

Indian Scout 600 cm³, 1926.

Jan Erik Nielsen (Medl. nr. 2142)

Aggerupvej 1, Kisserup, 4330 Hvalsø

Velocette MSS 500 cm³, 1936.

Jens Erik Jensen (Medl. nr. 2146)

Nørremarksvej 31, 8830 Tjele

NSU 251 OSL 250 cm³, 1939

NSU Pony 97 cm³, 1938

NSU 301T 300 cm³, 1930

NSU 201TS 200 cm³, 1930

Arne Hertz (Medl. nr. 2143)

Havgyden 34, 6100 Haderslev

Matchless D5 500 cm³, 1932



RUNA VETERAN

Forsikrer endnu flere

Runa Forsikring tilbyder en ny
veteranforsikring til alle, der er
medlem af en klub under
Motorhistorisk Samråd:

- Gode dækninger
- Konkurrencedygtige priser
- Samme pris for samme risiko
- Ret til at tegne Runas attraktive
privatforsikringer

Årlig pris for
ansvar og kasko

Veteranbil fra 456 kr.

Veteran MC fra 484 kr.

Klassisk bil fra 1.221 kr.

Klassisk MC fra 1.250 kr.

2010

www.runa.dk



Nordjylland

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

Rold Skov – Løvfaldstur.

Så blev det endelig søndag den 20. september. Tidligt op, smøre madpakker, brygge kaffe og også pakke et par "kolde" i tasken og så af sted mod mødepunktet: de røde lader, "som ikke er der"! Vi troede i hvert fald, mødestedet var der, men det var åbenbart også aftalt, at man skulle mødes i Råsted.

Peter var så begunstiget af at have fået selskab af den yndigste unge dame, Mette, som er Andersens barnebarn. Peter kørte på sin Ariel 1931 og jeg min Nimbus 1938 - med sidevogn i dagens anledning.

Så var det afgang, og turen til Rebild var lidt kold, men også meget smuk. Ved Handestbakken kunne man gennem tågebankerne lige skimte de store vindmøller, som stod der majestætisk i "intetheden", og kørte langsomt rundt. Tågen lattede, efterhånden som vi nærmede os Rebild, og på lang afstand kunne vi se de mange gule veste, og næsten dufte kaffen.

Vi blev budt på varme knus, dampende varm kaffe, smurte rundstykker, ost, marmelade og sågar en lille en til halsen. Utrolig så privilegeret man kan føle sig, når man kan stå blandt en flok muntre MC folk, og bare hyggesnakke og se de smukke maskiner.

Så var tiden inde til at vi skulle videre i programmet. Kurt Solskov orienterede om turene. Som noget nyt ville ruten være delt op i 2 ruter. En til hurtigkørerne og en til resten.

Den hurtige rute, med Jan Engel-

brechtsen som frontkører, gik fra Rebild over Nysum, Ravnkilde, Hobro, Mariager (nogle havde, da de ankom til Madum Sø, vist stadig guf i skæget), Hadsund for at slutte ved Madum Sø.

Den anden rute med Kurt Solskov i front, gik over Skørping, Fræer, Lindenborg, Kongerslev, Bælum, Astrup for også at slutte ved Madum Sø. Det var en dejlig tur, hvor efteråret kunne ses og mærkes. Vi blev ledt ud på veje, vi aldrig har været på før. Turen levede op til sit navn, idet vi kørte gennem smukke skovstrækninger, hvor noget af løvet var faldet. Vi kunne se de mørke pløjede marker med mågerne smukt svævende, og igen andre, hvor efterårs-såningens friske spirer kunne skimtes. En enkelt dråbe blev det da også til. Som en ekstra kolorit på turen fik vi et lille havari kort før Madum Sø. Kurt, som jo førte feltet an, holdt godt øje, både frem men også meget bagud (han nød vist slangen bag sig) punkterede på fordækket. Der var straks assistance på vej, ja, man kunne knap se motorcyklen for hjælpere. Der blev pumpet og sprøjtet ting i dækket, men 200 meter, så var det fladt igen. Peter fik kortet, og han ledte os resten af turen frem til Madum Sø. Så kom madpakkerne ellers frem og som sædvanligt blev der hygget og snakket på kryds og tværs.

Hvor er det dejligt, at der er nogle, der har overskud til at arrangere sådan et løb – vi nyder det i fulde drag!

Margit - 2018

DVM julefrokost.

Den 2. december var der linet op til julefrokost på Rebild Parkhotel. Formanden bød velkommen til de ca. 70



En koncentreret Poul Kastrup.
Foto: Margit Holm

fremmødte "veteraner". Stemningen var i top, og der blev sludret lystigt på tværs af bordene medens den lækre mad blev indtaget.

Efterfølgende var der amerikansk lotteri, og her var der, som altid, nogle heldige personer, der bare fremtryller det ene vinderlod efter det andet! Der var dog heldigvis rigtig mange dejlige og flotte præmier.

Med venlig nytårshilsen

Margit(2018)

Kommende arrangementer

Klubmøde onsdag den 3/3

DVM's webmaster Michael Hintz fortæller om klubbens hjemmeside.

Klubmøde onsdag den 7/4

Program endnu ikke fastlagt.

Midt- og Vestjylland

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

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

Århus

Klubmøder afholdes hver lørdag fra kl. 9³⁰-11³⁰ i Rønnebo, Nordentoftsvej 7, 8220 Brabrand.

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

Hvis du bor her i det østjyske, så kig endelig ud til os her i Brabrand. Der kommer medlemmer fra bl.a. Rønde, Hadsbjerg, Hammel, Linå, Hovedgård, Odder og selvfølgelig det gamle Århus Kommune. Vi har gode lokaler, og der er plads nok.

Jørgen Møller (945)

Sydjylland

Møderne afholdes som regel den 1. lørdag i måneden, hhv. efter afdelingens aktivitetskalender på Seggelund Cafeteria, Seggelund Hovedvej 55, 6070 Christiansfeld, (Hovedvej 10) © 74 561366.

Decembermødet den 5/12 2009

Det sidste møde i året, er dagen med

det traditionelle julemøde, hvor veteranvenner møder veloplagte, nogle med ledsager, for at deltage i det sidste møde i det gamle år. Dette afsluttende møde har mest præg af at være et hyggemøde med vennerne. Der blev også talt lidt veteransnak, men hovedformålet er at få en hyggelig eftermiddag hvor vores fruer også kan deltage uden at kede sig.

Der blev solgt banko plader til en femmer stykket, og min sidemand må have troet på sit held, for hun havde købt så mange plader, at det til tider kneb at følge med, man kan sige, at hun havde mange brikker at flytte med. Hun vandt i øvrigt anden, så Christa og Svend Erik Holm skulle nok have and til jul. I pausen blev der serveret kaffe, gløgg og æbleskiver som man havde lyst.

Næste års aktivitetskalender blev omdelt til de tilstedeværende så de kunne begynde at planlægge nogle af næste års veteranaktiviteter.

Mere om næste års aktiviteter kommer i bladet. Sidst på eftermiddagen hvor den sidste gløgg og den sidste gevinst var sluppet op, kunne vi slutte en hyggelig eftermiddag med at ønske hinanden en god jul og et godt nyt år.

Lars Mylius Hjelm

Kommende arrangementer

6/3 Brough Superior

Michael Hinz viser og fortæller om sin Brough Superior.

ca.1/5 Åbningsløbet

31/7 Madpakketur

Flemming Holm Andersen, Haderslev, ☎ 74 58 55 60 (21 90 39 55).

28/8 Alsløbet

Ole og Mette Pedersen, Tandslet ☎ 74 42 45 44 (29 79 05 15).

5/9 Madpakketur

Arne Bramsen, Sillerup ☎ 74 56 66 98 (22 91 82 62)

2/10 Planlægningsmøde

for aktiviteter i den kommende sæson.

6/11 Løst og fast.

4/12 Julebanko – små gevinster medbringes.

Fyn

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

Klubmøde onsdag den 10. december i Vissenbjerghallerne

Vi hyggede os med gløgg og æbleskiver. Ved bankospillet blev der dystet om alle de små pakker, vi selv havde haft med samt to flotte kurve fra klubben og med flotte roser som sidegevinster. En hyggelig aften hvor der også blev tid til hyggesnak.

Kommende arrangementer

Klubmøde onsdag den 10/2 i Vissenbjerghallerne

Klubbens webmaster, Michael Hintz, vil gennemgå DVM's hjemmeside og bla. vise, hvordan man opretter en annonce, bruger kalenderfunktionen osv.

Klubmøde onsdag den 10/3 i Vissenbjerghallerne

Per Bruun-Larsen, som er femte generation i motorcykelforretningen Bruun-Larsen & Søn, kommer og fortæller om sit liv med og på to hjul.

MC-træf hver 3. onsdag 17³⁰-19⁰⁰ Lilleskov Teglværk, Tommerup

Den 3. onsdag i april - september, dog ikke juli på Lilleskov Teglværk. Arr.: Lions Klub

Klubmøde onsdag den 14/4 i Vissenbjerghallerne

Alm. Klubmøde, hvor vi bl.a. snakker om det kommende Fyn Rundt arrangement.

Fyn Rundt 1-2/5

Arrangementet Fyn Rundt bliver afholdt lørdag den 1/5 og søndag den 2/5.

Vi starter midt på Fyn, omkring Tommerup, med formiddagskaffe. Derefter går turen rundt i det sydfynske og vi slutter dagen på Hotel Troense, hvor vi indkvarteres i dobbeltværelser. Her spiser og overnatter vi, og får

morgenmad inden vi kører den sidste del af turen. Husk en frokostpakke til lørdag, så er der sørget for resten af forplejningen.

Startgebyret bliver på 520,- kr/deltager. Mere information i næste nummer af Veteranen. Tilmeldte får nødvendig information med posten.

Tilmelding hurtigst muligt til: Helge Jørgensen, Dalum Møllevvej 9, 5250 Odense SV, ☎ 66 13 24 79.

Madpakketur søndag den 30/5

Knud Jørgensen og Jørgen Holmegaard arrangerer dagens madpakketur. Vi mødes hos Knud på Bakkevej 18, 5672 Nr. Broby (tlf. 62 63 19 53) kl. 10 til et rundstykke og en kop kaffe. Derefter kører vi en tur i landskabet og holder pause hos Jørgen i Haarby, hvor vi nyder madpakken og får lejlighed til at se Jørgens veterantraktorer. Dagen slutter tilbage hos Knud med kaffe og et stykke kage.

Stjerneløb i Bogense lørdag den 7/8

Der bliver Stjerneløb igen i år. Nærmere information følger, når tiden nærmer sig.

Søren Højmark Jensen

Vestsjælland

Klubmøderne afholdes i klublokalet i Kulturhuset Skolegade 1, Korsør.

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

Midtsjælland

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

Christian Schmidt, ☎ 2164 9081

Preben Jensen, ☎ 57527631

Henning Petersen, ☎ 21736240

Erik Kristoffersen, ☎ 2555 1121

Julefrokost 9/12 2009

Som noget nyt havde Midtsjælland afdelingen arrangeret en julefrokost for dem som havde lyst – også med ledsager – at deltage. Det var der åbenbart mange der havde. 66 betalende gæster,



Der hygges.

og med personale og medhjælp sneg tallet sig op på omkring 80 personer. – Imponerende!, og så var der oven i købet flere der måtte melde frafald på grund af influenza'en der rasede på det tidspunkt. Med dette antal må det jo også erkendes at der var et stor antal ikke medlemmer med. Der var mange jeg ikke kendte, men hvem ved?. Måske potentielle nye medlemmer.-- Der var dækket pænt op på fire store borde – takket være Anne Jensen og Edith Schmidt – med plads til omkring 16 personer. Ved hver kuvert lå der en seddel, med navn og pris på drikkevarerne (til meget rimelige priser), hvorpå man kunne krydse af hvad man eventuelt fik ind under vesten i løbet af aftenen, og så senere afregne med værterne. Maden, som Marianne Bier var ansvarlig for, var god traditionel dansk julemad med sild først, afløst af de lune retter der hører sig til, og som afslutning til kaffen en dejlig frugtsalat. For ikke at skabe unødigt trængsel ved buffet'en gik man bordvis op og hentede det man kunne spise, og der var rigeligt skal jeg hilse at sige. Som nævnt før var det Marianne der var køkkenchef og hun fik da også behørig tak og klapsalver for sin indsats

Ingen jul uden lotteri og konkurrencer. -- Under hver tallerken lå et skema med 13 spørgsmål udformet som en tipskupon med 1 x og 2. – Jeg fik 10 rigtige (det 13' spørgsmål talte ikke med). Ikke nok til en præmie, og jeg var ikke heldigere i lotteriet bagefter.

Alt i alt en succesfuld aften, og lur mig om ikke afdelingen prøver at gentage den i 2010.

Med tak og venlig hilsen

Ole Bredahl Bentzen (1830)

Information til DVM-medlemmerne på Midtsjælland og omegn.

Onsdag den 13/1 holdt vi klubmøde (generalforsamling). Det resulterede i, at arbejdsgruppen fortsætter endnu et år, dog med lidt ændringer, idet Gunner Sørensen havde bedt om at blive "Pensioneret". Det blev bevilliget, mod at han fortsat laver det arbejde, han hidtil har lavet! Det afviste han ikke.

I årets løb er Henning Petersen indtrådt i gruppen, og Henning har påtaget sig kassereropgaven.

Herefter består gruppen af: Christian Schmidt ☎ 2164 9081, Preben Jensen, ☎ 57527631, Henning Petersen ☎ 2173 6240, Erik Kristoffersen ☎ 2555 1121.

Efter opfordring ved tidligere møder var det blevet drøftet, om mødeaftenen evt. skulle flyttes fra den nuværende 2. onsdag i måneden til den sidste onsdag i måneden. Det blev forelagt for mødedeltagerne, som uden tøven udtrykte tilfredshed med det.

Mødet i marts, nærmere betegnet **den 31 03 10 er første møde med ændret mødeaften.**

Erik Kristoffersen

Klubmøde i Kværkeby 13/1 2010

Erik Kristoffersen bød velkommen til de 35 fremmødte. Mødet blev holdt i den lille forstue med det store billard, som benyttes af den lokale billardklub. Erik startede med at fortælle lidt om starten på afdelingen, som fik navnet Midtsjælland Afd. Efter det lidt kaotiske møde i Pederstrup, hvor bl.a. Skovboligaen slog til lyd for at man kunne leje nogle lokaler til en favorabel pris på Steffensgård i Kværkeby, og andre, især dem helt østpå ville tilbage til Gildhøjgård stod det klart at en splittelse var uundgåelig. Nu er der så gået et år og man ville gøre status over hvordan det er gået. Gruppen som oprindeligt bestod af Gunner Sørensen, Preben Jensen, Chr. Schmidt og Ole Jensen er senere blevet ændret. Ole Jensen er sprunget fra og Erik Kristoffersen og Henning Petersen er kommet til. Sidstnævnte nu som kassefører, og så har Gunner

Sørensen bedt om at gå på "pension". – Efter disse oplysninger fortalte Erik om årets aktiviteter, startende med "ballonaftenen", hvor Rimmi Tschernia fortalte om hvordan man flyver en varmluftballon. Det gjorde han godt, og der var mange besøgende. Erik fortsatte med en gennemgang af resten af årets arrangementer, og undlod ikke at komme med kommentarer om et lidt svigtende besøgstal ved nogle af disse. Dog var der to arrangementer der må siges at være en ubetinget success. – Natløbet og julefrokosten. To ting der fortjener en gentagelse og som også var med til at redde afdelingens økonomi. Kasserer Henning Petersen fremlagde årsregnskabet for 2009 og det viste et pænt overskud. -- Til sidst, og inden han gav ordet til Kurt H. Jensen kunne Erik meddele at afdelingens mødedato er blevet ændret fra anden onsdag i måneden til den sidste onsdag, startende med onsdag d. 31 marts, hvor man satser på at få Villy Poulsen til at komme og fortælle om Isle of Man løbene. -- I øvrigt fortalte Erik kun lidt om planerne for 2010 men rådede os til jævnligt at tjekke DVM's hjemmeside på nettet. – Kurt kunne fortælle lidt om Gildhøjgård og at det glædede ham at der nu blev to uger mellem de to afdelingers mødetidspunkter. Det kunne meget vel resultere i at flere ville møde op til møderne, da der nu blev nogle dage til at restituere sig. Jeg personligt kan kun glæde mig over det, da det godt kunne være lidt træls at være hjemmefra to aftener i træk. Jeg er jo ikke nogen årsunge mere. – Kurt var glad for det gik godt for begge afdelinger, og fortalte lidt om hvad man planer har for 2010 året. En tur til Sverige, måske Kullen eller Sofiero. Sofiero blev frarådet af en fra forsamlingen, da det kunne blive dyrt, og var en heldagsforestilling hvis man ville gratis ind. Kurt kunne også fortælle om Palle Buus der er alvorligt syg og har været indlagt på Næstved sygehus i to måneder. Palle var blevet opereret om mandagen, men Kurt havde ingen bulletin om hvordan operationen var forløbet. En hilsen til Palle cirkulerede

mellem bordene og alle skrev sig på. – Den vil også blive fremlagt på Gildhøjgård. – Efter disse alvorlige oplysninger var der snak ved bordene, og bevar mig vel hvor de kan snakke. Man skal råbe højt for at få ørenlyd. – Til slut vil jeg lige nævne at det store billard bliver flyttet, så der vil mere plads til os, at der ikke var nogen ostemadder (dem savnede jeg), og at jeg ikke nåede mit tog i Køge p.g.a. En forankørende bilist der mente at 40-50 km/t var en passende hastighed. – vi ses!

Ole Bredahl Bentzen (1830)

Onsdag den 31/3 kl. 19⁰⁰:

Motorjournalisten Villy Poulsen kommer og fortæller om den planlagte tur til Isle of Man med Klassisk Bil&MC i 2010 og sikkert også meget andet.

Onsdag den 28/4 kl. 19⁰⁰:

Vores klubkammerat, Otto Lassen, vil forsøge at lære os at læse kort og beregne tid, når vi kører orienteringsløb. Kan være gode input til Skagen Løbet i maj måned.

Onsdag den 26/5 kl. 19⁰⁰:

Snakkeaften til løgnehistorier (og sandfærdige), hvis de findes, fra Skagen Løbet.

Onsdag den 30/6 kl. 19⁰⁰:

Snakkeaften og sparken dæk i gården, som helt sikkert er fyldt med klenodier. (Det er jo sommer).

Onsdag den 28/7:

SOMMERFERIE SOMMERFERIE

Køreafventure

Mødested: P-plads, hjørnet Ringstedvej/Lindborgvej i Roskilde kl. 18³⁰. Afgang kl. 18⁴⁵ og ud i det blå.

Datoer: Onsdagene den 7/4, den 5/5 og 2/6 Stjerneløb, se hjemmesiden.

København

Gildhøjgård, Bygaden 69, 2605 Brøndby

Julemøde på Gildhøjgård 10/12

Årets sidste møde på Gildhøjgård var traditionen tro et gløgg og æbleskivegilde og med et efterfølgende

julebingo. I modsætning til mødet på Steffensgård i Kværkeby, var det lutter kendte ansigter der mødte op her (omkring 30 personer). Karna, Winnie og Finn sørgede for det varme og vi andre kunne sætte os ved bordene og hyggesnakke. Det er utroligt hvad man hører af historier ved møderne. Jeg sad sammen med Jørgen Knoblauch, Ernst og Jesper fra Havdrup og med deres lange medlemskab i klubben er de altid god for en historie.

Den traditionelle julebingo med de flotte præmier er jo en selvfølge og den blev styret af Bent Just og Svend Boss. Jeg vandt – som sædvanlig ikke noget – ikke en gang en sidegevinst kunne det blive til, men pyt!. Det er jo ikke derfor vi kommer til mødet.

Kurt H. Jensen kom derefter med et par bemærkninger om nogle af planerne for næste år, og som uden tvivl kommer op på januarmødet.

Bent Just sluttede så af med at fortælle at han endnu en gang havde været med til at tage afsked med et mangeårigt medlem af klubben. Medlem nr. 96, Svend Nissen, havde sluppet håndtaget kort efter sin 90 års fødselsdag. Han var med til generalforsamlingen hvor vi både så og hørte ham. – Engageret til det sidste. –

Ole Bredahl Bentzen (1830)

Klubmøde Gildhøjgård 14/1 2010

Med det hele var vi 29 personer til mødet denne aften, og det må siges at være pænt. Kurt H. Jensen mente godt han kunne kalde det for et status, hvor vi så lidt på hvordan året var forløbet siden vi blev splittet og Østdanmark fik to afdelinger. Kurt synes selv at det er gået ovenud og man måske ligefrem kunne kalde det en success. Mødedeltagelsen er ikke dalet, selvom det lige skal nævnes at flere medlemmer – inklusive mig selv – kommer til begge møder. Det antal kan måske stige, nu hvor Midtsjælland ændrer mødedatoen til den sidste onsdag i måneden, så det vil måske få flere til mene de godt kan overkomme at komme begge steder. Kurt fortsatte med at takke forsamlingen for deres indsats for at få

Gildhøjgård på fode igen – ikke mindst køkkenpigerne, Karna og Winnie der fik et skulderklap med på vejen. Med hensyn til et aktivitetsudvalg var Kurt lidt skeptisk. For behøver vi absolut at der skal være noget på programmet til hvert møde?. Der er vel ikke noget galt i vi bare kommer og snakker og har socialt samvær. Det ved jeg fra mig selv. Jeg ser frem til hver møde, bare for at være sammen med gutterne – og damerne, ikke at forglemme. – På en forespørgsel om nogen ønskede et aktivitetsudvalg, og eventuelt selv ville være med i et, blev han mødt med larmende tavshed. – Så det bliver nok sådan, at hvis nogen kommer med ide eller forslag, må de selv stå for det. Det er ikke utænkeligt vi kunne lave noget i samarbejde med Midsjælland afdelingen. Under alle omstændigheder står det nogenlunde fast at vi fortsætter med at gøre i stand udvendigt, et arbejde der blev udskudt i efteråret p.g.a. dårligt vejr, og det skulle så være førstkommande lørdag i April. Også en tur til Sverige er på tale, Kullen måske – Sofiero er ude af billedet. En køredag første onsdag i måneden arbejdes der på. – Efter Kurt's indlæg kom Bent Just Olesen med regnskabet for 2009, og uden at gå i detaljer så det fornuftigt ud med et rådighedsbeløb på lidt over kr. 6000. Det fik en til at foreslå om ikke noget af beløbet kunne bruges til at investere i en ny kaffemaskine evt. opvaskemaskine. – Bent Just sluttede af med at gøre os opmærksom på den liste der cirkulerede mellem bordene, og skrive os på. – En hilsen til Palle Buus der er alvorligt syg og indlagt på Næstved sygehus.

Ole Bredahl Bentzen (1830)

The DUMB way round

- en original tur
med et par norske gutter
på danske Nimbus'er
kan følges på hjemmesiden

http://www.kccd.no/blog_en.html

SØGES / KØBES

Stiveren (der holder fodpladerne) med bremsepedal søges til Harley-Davidson 1929 750cc.
Leif Bech, Lejre, ☎ 31 19 19 48

Nimbus 1934: bag-sædestativ, styrplade, lille kardan og mange andre 34-dele søges.
Motorstativ til Nimbus søges også Gorm, ☎ 29 82 00 10.

SÆLGES

WLA forskærm stadig i originalt papir, aldrig monteret sælges kr. 2000. Leif Bech, Lejre, ☎ 31 19 19 48

JAWA 3 hjuler med stållad og dobbelt kædetræk til baghjul, årgang 62. Nyt batteri og ledningsnet, dyna og kickstart. Kører OK. ☎ 60 92 75 32.

BSA tank ca. 1918, god stand samt gearkasse 1915 model. BSA motorbund med stempel 250 cm³ samt gearkasse.

Bagagebærer, original til WLC/A, lige klar til at montere.

Indian Scout værktøjskasse med låsetøj.
Stort parti tyske dele, **DKW - NSU - Victoria - MZ - CZ** osv. Fint til marked - billigt. ☎ 60 92 75 32.

2 fine Harley-Davidson

H-D 1000 cm³ 1926, flot velkørende halvtop, sort elfenben.

H-D 1200 cm³ 1934, sort rød, i superstand, hovedrepareret over alt.

Henv: 616, E. Holm, ☎ 24 24 81 88 - 32 53 20 42.

Harley-Davidson, WLA, Army 1942

En meget original Harley-Davidson, 1942, WLA, Army sælges. Den er komplet og original med olieluftfilter, hylster til riffel, amunitionskasse og meget meget andet. Pris: 85.000.

Jørgen Nicolaisen, ☎ 5926 4548



Harley-Davidson 1200cc 1930 med sidevogn



En dejlig Harley-Davidson 1200 cc. 1930 sælges. Det er med Mannsville speedometer, der er bremse på sidevognen. Der er nye hjullejer i sidevognen. Reservehjulet er købt hos Røver Axel. Der er kørt mange ture på den, også til udlandet, bl.a. Frankrig i 1993. Der er vindspejl på og de mange mærker viser hvor den har været omkring. Sølvmærkerne på skærmen følger også med.

Pris: 140.000. Jørgen Nicolaisen, ☎ 5926 4548

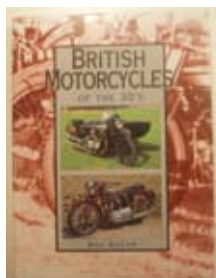
Harley-Davidson Servicecar

3 hjuler sælges. Superkøretøj.

Jørgen Nicolaisen, ☎ 5926 4548

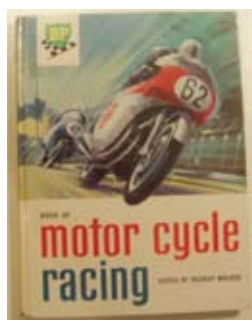
Her er en fantastisk flot og spændene bog om engelske motorcykler fra 1930'erne. Alle mærker står i alfabetisk orden og der er flere flotte billeder af hvert mærke. Bogen er på hele 238 sider og bagerst i bogen er der en betegnelse over alle modeller og i hvilke år de er produceret. En meget spændene og nyttig bog. Bogen er på engelsk og i rigtig god stand.

Ring gerne efter mere info. Kan evt sendes. Pris 225 kr ☎ 5190 8643



Denne gamle og originale bog fra 1960 handler om hvor race begyndte i de tidlige år, både før og efter anden verdenskrig. Der er 150 gamle originale billeder i bogen og mange af de berømte køre fra den gang er beskrevet i bogen. også flere af datidens motorcykelfabrikker fortæller historier fra dengang det hele startede og frem til 1960'erne. Bogen er i god stand og på engelsk.

Ring gerne efter mere info. Kan evt sendes Pris 199 kr. ☎ 5190 8643.



Denne bog handler om en englænder som renovere en Indian motorcykel fra bunden af. Hans drøm er at deltage Sturgis Motorcycle Rally i south Dakota. Dette er en fantastisk spændene historie. Bogen er på 210 sider og på engelsk. Er som ny. Kan evt sendes.

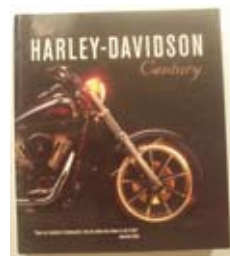
Pris 199 kr ☎ 5190 8643



Denne bog hedder "The illustrated Directory Of Harley Davidson Motorcycles".. Bogen på ikke mindre end 360 sider og beskriver stort set hver enkel harley model som er lavet med farvebilleder, en virkelig flot bog.. Ring gerne efter mere info, har mange flere bøger om Harley til salg, kan evt sendes, rabat gives ved køb af flere bøger. Pris 249 kr ☎ 5190 8643.



Denne flotte Harley bog hedder "the harley davidson century" og er på ikke mindre end 384 sider. Der er utrolig mange billeder i, både i farver og originale gamle billeder. I bogen er der modeller helt fra begyndelsen og frem til 2004. Bogen er på engelsk og kan evt sendes. Ring gerne efter mere info. Har mange flere bøger om Harley til salg. rabat gives ved køb af flere bøger..
Pris 249 kr ☎ 5190 8643.



Nimbus model 1939

sælges. Dejlig velkørende Nimbus med 3015 km på speedometeret siden totalrenovering hos autoriseret forhandler. Sælges under restaureringspris. Gorm, ☎ 29 82 00 10



Klubeffekter 2010



knaphulsemblem
45 kr.



skærm-plakette
40 kr.



stofmærke, lille
30 kr.



stofmærke, stor
40 kr.



klistermærke
20 kr.

Refleks kørevest 100 kr
Fås i to størrelser.

Sælges bl.a. ved klubmøder.
Hør evt. hos bestyrelses-medlemmer. Se side 2.

Kontakt evt. Ole Jensen.

GRATIS ANNONCER
for klassikere og veteraner



Bringer købere og sælgere sammen
- i alt til klassikere og veteraner -

Biler - motorcykler - knallerter - scootere - lastbiler
traktorer - redskaber - stationære motorer
reservedele - automobilia - værktøj - litteratur

www.veteranposten.dk



Egeskov

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

Eventyrlige oplevelser
for hele familien - hele dagen

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

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

JC NIMBUS Aps.



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

www.jcnimbus.dk

John Carlsen, Viborggade 46, 2100 Kbh. Ø

☎ 35 42 83 13 - fax 35 42 83 09

Åbningstid 9-17

Specialværksted

Veteranmotorcykler

Alt i maskinarbejde,
cylinderboring samt
aluminiumssvejsning udføres.

20 års erfaring i reparation af
engelske motorcykelmotorer.

Plejlstangslejer, sidetappe osv.
laves på eget værksted.



Viggo Thomasen

v. B. & C. Kuhl

Mariagervej 153

8920 Randers NV

☎ 86 40 26 88 - 40 82 21 61

Stubbekøbing Motorcykel- og Radiomuseum



Åbningstider 10-17

Skærtorsdag - 31. maj: helligdage og weekends

1. juni - 31. august: tirsdag - søndag

September: weekends

Uge 42: alle dage

Nykøbingvej 52, 4850 Stubbekøbing,

☎ 54 44 22 22

www.motorcykelogradiomuseum.dk

NORDEUROPA'S STØRSTE VETERAN-MOTORCYKEL-MUSEUM

Messecenter Herning

Stumpe- marked

Ting & Sager 2009

lørdag den 27/3 8-16

lørdag den 13/11 8-16

Svend Aage Mortensen

Siriusvej 11 - 7430 Ikast

9715 1603 - 9926 9926

Specialvækstedet tilbyder

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



Ingana Aps

Balke & Wedel

Gl. Køge Landevej 55

2500 Valby

Tlf. 36 30 51 22 - 35 38 14 25

www.ingana.dk

Motorrenovering

siden 1957

Veteranbiler og motorcykler

Cylinderudboring

Krumtappe - alle typer

Topstykker:

ventiler - ventilstyr - ventilsæder

ventilsæder til blyfri

Aluminiumssvejsning

Iversens Cylinderservice

Finlandsvej 6 - 8700 Horsens

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

Veteranimporten

Nye kvalitetsdele med speciale i

**HARLEY-
DAVIDSON**

Indian

Egere fremstilles

TankCure tankforsegling



Veteranimporten

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

veteranimporten@c.dk

www.veteranimporten.dk

INVESTER I FORSIKRING TIL DIT VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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



PRISEKSEMPLER FOR
VETERAN/KLASSISK KØRETØJ

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

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

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

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

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

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

GF FORSIKRING
GF-VETERAN

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