

Aarhus



Klub

Februar 2008

13. årgang nr. 50



Nimbus

A/S FABRIKERET AF
FISKER & NIELSEN
PETER BANGSVEJ 30 KØBENHAVN F.

Aarhus Nimbus Klub

Klublokaler:

True Byvej 7 - True - 8381 Tilst

Klubaftener: Onsdage fra kl. 19:00

Hjemmeside:

<http://home13.inet.tele.dk/suvni/>

e-mail: zacha@webspeed.dk

Girokonto: 0084 98 08 38

Formand og kontakt:

Dan Zachariassen

Agernvej 1

8330 Beder

Tlf. 86 93 65 34

e-mail: zacha@webspeed.dk

Næstformand og hjemmeside:

Sune Nielsen

Tandervej 35

8320 Mårslet

Tlf. 86 29 40 28

e-mail: sune-nielsen@mail.tele.dk

Kasserer

Bent Thomsen

Skovly 8

8300 Odder

Tlf. 86 54 18 11

e-mail: bent-birgit@mail.dk

Sekretær

Ole Kristensen

Carit Etlars Vej 6

8320 Åbyhøj

Tlf. 86 15 01 52

e-mail: olenkristensen@hotmail.com

Redaktør

Brian Sørensen

Lyngsiesvej 8

8210 Århus V

Tlf. 21 75 74 79

e-mail: bah@mail1.stofanet.dk

I redaktionen:

Sten Weidinger

e-mail: sten@weidinger.dk

Opsyn med klublokaler

Keld Nielsen

Tlf. 86 17 75 27

Selskabskørsel/polterabend/bryllup

Bente Kortsen

Tlf. 86 25 08 14

Startsteder for fællesture

Vestpå: Klublokalene, True Byvej 7

Nordpå: Hydro Texaco, Grenåvej 528

Sydpå: Statoil Slet, Chr. X's Vej 253

Forsidebilledet er en scanning af en smuk plakat, som kunstneren Valdemar Andersen (1875-1928) udførte i 1924 for A/S Fisker & Nielsen. Plakaten kan forøvrigt nu købes i genoptryk i farver for 200,- plus porto hos www.plakatforretningen.dk, Vindegade 75-77 i Odense.

Formanden har ordet

Kære Nimbusvenner!

Som I ved, er der altid en mindre tidsforskydning mellem det tidspunkt, hvor et blad bliver skrevet og det tidspunkt, hvor det udkommer.

Sådan er det også i dette tilfælde, hvor generalforsamlingen i skrivende stund er vel overstået, men hvor bestyrelsen endnu ikke har afholdt sit konstituerende møde.

Det betyder naturligvis, at posterne inden for bestyrelsen kan blive fordelt anderledes, end vi kender det, men jeg vover dog det ene øje og tipper på, at der næppe sker de helt store forskydninger.

Hvis jeg tager fejl, må I ved lejlighed labbe mig en over fingrene.

Men på et væsentligt område vil der ske store forandringer i bestyrelsesarbejdet, og det sker, når suppleanterne fremover vil tage aktivt del i bestyrelsesarbejdet.

Ideen med dette nye tiltag er, at suppleanterne her og nu skal tilføre bestyrelsen ny energi, og så skal tiltaget også ses som en forberedelse på den tid, hvor vi skal finde nye kræfter til bestyrelsen.

Det er ikke sådan, at bestyrelsesmedlemmerne føler sig udrændte, og ingen bestyrelsesmedlemmer har meddelt, at de holder, men en kendsgerning er, at de nuværende medlemmer alle har siddet i bestyrelsen i mange år, og vi ved også godt, at alting har sin tid.

Historien viser desværre, at der i mange foreninger har været bestyrelsesmedlemmer, der ikke har erkendt, hvornår "nok er nok".

Jeg vil gerne byde Bente og Per velkommen til arbejdet. De skal helt sikkert få nok at rive i, og da det ikke er en tradition i bestyrelsen at stemme om noget som helst, vil de nye bestyrelsesmedlemmer glide ind i arbejdet på lige fod med vi andre.

I kuverten med dette blad (det 50' i rækken), finder du også klubbens forårs- og sommerprogram, og vi håber naturligvis på, at du vil finde mange spændende arrangementer, som du vil slutte op om.

Et af hovedtemaerne på generalforsamlingen i januar var desværre superaktuel, idet ulykkesstatistikkerne har udviklet sig i den retning, at det er vores generation af motorcyklister, der nu topper i statistikken.



Det, sammenholdt med den kendsgerning, at vi også i klubben har haft ulykkerne på for tæt hold, har fået bestyrelsen til at sætte fokus på sikkerheden, og derfor opfordrede vi alle medlemmer til at bruge Nimbussen, ikke kun på klubture men også i dagligdagen.

Den opfordring vil jeg gerne gentage her.

Vi kan jo passende indlede sæsonen med at få noget rutine ind i kroppen på det køretekniske anlæg, vi igen i år har lånt.

Dan Zachariassen



Der er ingen blade på træerne 1. januar, men mange Nimbusser på Rådhuspladsen

Hvem er vi?

Hans Koefoed har besøgt Per T. Hansen i Odder

Eller "Noget om at blive forelsket, når man holder for rødt lys".

Hvordan kunne det dog ske for dig, Per? Det skete bare. Jeg holdt inde i Odder for rødt lys, og så kom den bare glidende op ved siden af mig i ligeudbanen og holdt dér med vippende ventiler og så den der lyd. Ja, så var det sket med mig. Vi kunne bare ikke få hinanden dengang. Jeg var stadig elev i "Foderstofften", og elevlønnen rakte ikke til sådan en forbindelse. Jeg kunne dog have sporadiske kontakter med Nimbus, via et bijob på en tankstation. Det var dengang, der var betjening, så når der kom en Nimbus, kunne det blive til nogle små klap.

Per, den der Nimbus, du har, hv...

Ja, ja, rolig, det kommer nu. Medens jeg var på "Foderstofften", kom der ofte en ældre kunde på sin Nimbus for at hente foderstoffer. Han havde et lille landbrug, med et par køer og en griseso eller to, en meget lille traktor og så denne her Nimbus. Karl hed han. På et tidspunkt i vinteren 86/87 fik han en hjerneblødning, som han ikke kom sig helt over, bl.a. kunne han ikke forstå "Foderstoffens" afregning, så jeg måtte ud til han og forklare hvordan det hele hang sammen. Han hang noget med hovedet, han måtte ikke køre indtil videre, dyrene skulle væk, han kunne ikke magte dem, han kunne i det hele taget ikke overskue situationen, og jeg tænkte, at hvis det skulle være, så var det nu. Karl tog det nu pænt, der var godt nok noget med nogen nevøer, og så var der en sygeplejerske på sygehuset, hvis mand godt ville give et stort beløb for den, men hvis jeg ville give det samme o.s.v.

En dag i sommeren 1987, lykkedes det. Det var en "Luxus" fra 1938 med vare-sidevogn, og den havde haft mange ejere før Karl fik den i 1953. Den var også blevet blå, den blå farve "Nordsten" i Hillerød brugte til deres såmaskiner. Den var i en stand, hvor det var utænkeligt at få den igennem et syn, så jeg måtte pænt gå ned på motorkontoret med Karls nummerplader fra 1953.

Hvad syntes din kone Irma Dorthea og børnene om din Nimbus?

Irma Dorthea var helt med på, at vi skulle have en Nimbus, det var jo hende, der sagde, at jeg skulle skynde mig, da Karl ringede og sagde, at jeg kunne få den alligevel. Hun har altid været med på bagsædet, men har aldrig selv taget kørekort til den. Tina og Kristian kan vældigt godt lide den og da de var små, var de somme tider med på nogle nødsæder i sidevognen.



Hvor meget kører du på den?

Jeg kører for det meste kun i lokalområdet og helst på de små veje, jeg kan ikke lide fornemmelsen af at være i vejen for den hurtigere trafik på de store veje. Jeg er ikke så ofte med på onsdagsturneringerne, egentlig kører jeg helst uden at skulle følges med mere end en enkelt anden maskine. Irma Dorthea og jeg har dog et par gange været på ferietur på den. Det var begge gange til Samsø.

Du er fast deltager på skruerkursus.

Ja, da det blev udbudt første gang tænkte jeg, at her var der en mulighed for at få skåret noget af værkstedsregningerne, og så har jeg været med siden, selv om formålet med at deltage måske nok har ændret sig. Det har vist sig, at når mandag aften er "skemalagt" til at arbejde med Nimbus, så er det det, der sker.

Hvis den er skilt ad i atomer ude i det kolde værksted her på gården, så kan det måske lige så godt vente til i morgen. Så det er nok skruerkursus, sammen med generalforsamlingen, der er blevet stedet, hvor jeg er social i klubben.

Du er ikke museumsvagt, laver du andet PR-arbejde for Nimbus?

Det er rigtigt, at jeg ikke er med som museumsvagt, jeg synes ikke jeg ved nok om sagen. og det ville være så træls, hvis jeg i den bedste mening havde udbredt mig i lange baner om et eller andet emne til en gæst, og så en af nørderne kom bagefter og sagde, at det jeg havde sagt til vedkommende, var helt hen i hampen. Lige da jeg havde fået maskinen malet, blev jeg bedt om at køre et brudepar fra rådhuset hen til fotografen. Lige foran rådhuset døde motoren helt, så brudeparret måtte lade sig nøje med at blive fotograferet af følget på den døde Nimbus foran rådhuset. Senere viste det sig, at benzinhanen var stoppet af sand fra sandblæsningen. Så blev det ikke til flere køreture med brudepar, men jeg har hentet begge børnene ved kirken efter deres konfirmation, og den dag, der var tur til Endelave, kunne jeg ikke komme med, fordi jeg skulle køre en konfirmand hjem fra kirken.

Du har også en Honda!

Ja det har jeg jo. Det er nok fordi jeg er kommet til at holde af at køre på motorcykle, og så ville jeg gerne have en der kan følge med trafikken. Man behøver ikke at køre så hurtigt, som den kan, men potentialet bekymrer Irma Dorthea en del, så man kan måske nok sige, at den er her på tålt ophold, også selv om den har kardantræk. Men det er nu dejligt at tage den ud ad landevejen med Hondaen.

Hans Koefoed

Lige om hjørnet...



**Afdelingsdirektør
Jan Olssen**

**Vi kender dig -
du kender os -
vi er:**

**dit østjyske
valg**



**Souschef
Villy Dokkedahl**



**SPAREKASSEN
ØSTJYLLAND**

Rathlousgade 6 · 8300 Odder · 8656 0700

Tanker om et klubblad ved jubilæumsbladet nummer halvtreds

Af den første, "gamle" redaktør, Kjeld Ekeroth

"Uha, det var noget af en opgave, du der påtog dig."

Det var de første tanker, der før gennem mit hoved, efter at jeg i marts 1996 havde sagt ja til at prøve at lave et blad til Aarhus Nimbus Klub.

"Hvordan gør jeg det?"

Jeg havde aldrig prøvet sådan noget før. Nå, men der var ikke andet at gøre end at afsætte en masse tid til projektet og så ellers komme i gang.

Jeg havde lige fået min første computer, en Macintosh. Jeg havde haft store betænkkeligheder, om det skulle være en PC eller en Mac. Kluge mennesker rådede mig til en Mac - den skulle være nemmere at finde ud af for begyndere. Sådan blev det. Efter nogen søgen og mange flere forsøg, fandt jeg ud af, at Claris Works var programmet, jeg ville bruge.

Blad nr. 1 var en tynd lille sag, kun bestående af en flot for- og bagside. Men så blev der lavet skabeloner, som blev gemt i Mac'en. Blad nr. 2. skulle laves. Der skulle være 5 stk. A4 sider, liggende, med tekst på begge sider.

Den næste opgave var, sammen med den øvrige bestyrelse, at sammensætte et blad, som medlemmerne gad læse.

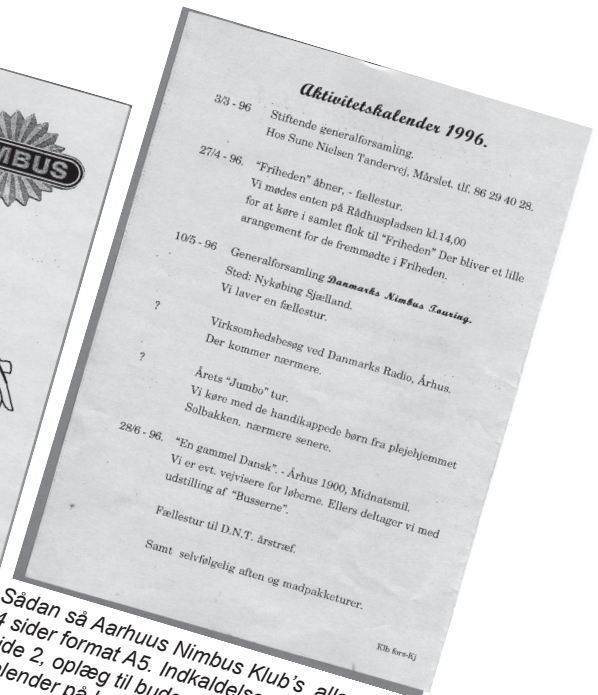
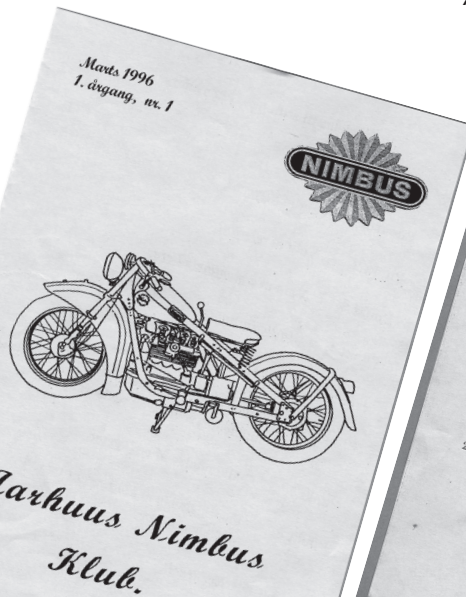
Efter at have fundet de første blade frem af arkiverne fornylig, må jeg konstatere, at det var noget tungt stof. (Det blev dog bedre med tiden!)

Hvis ikke det var vedtægter eller referater, var det medlemslister, der tog meget plads. Der var heldigvis også plads til "formanden har ordet". Som regel en hyggelig læsning om hvad der skulle ske. Eller også et tilbageblik på de forgangne uger.

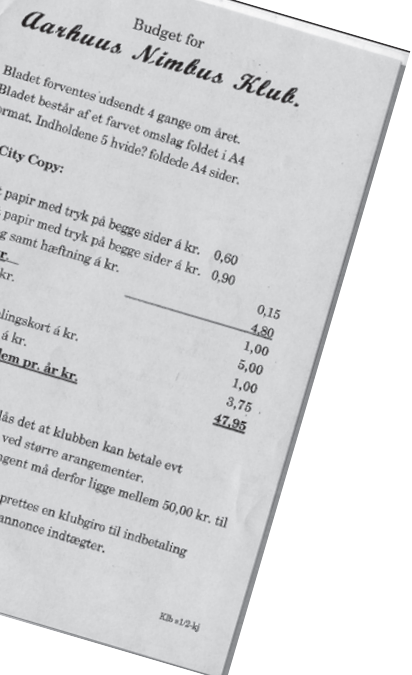
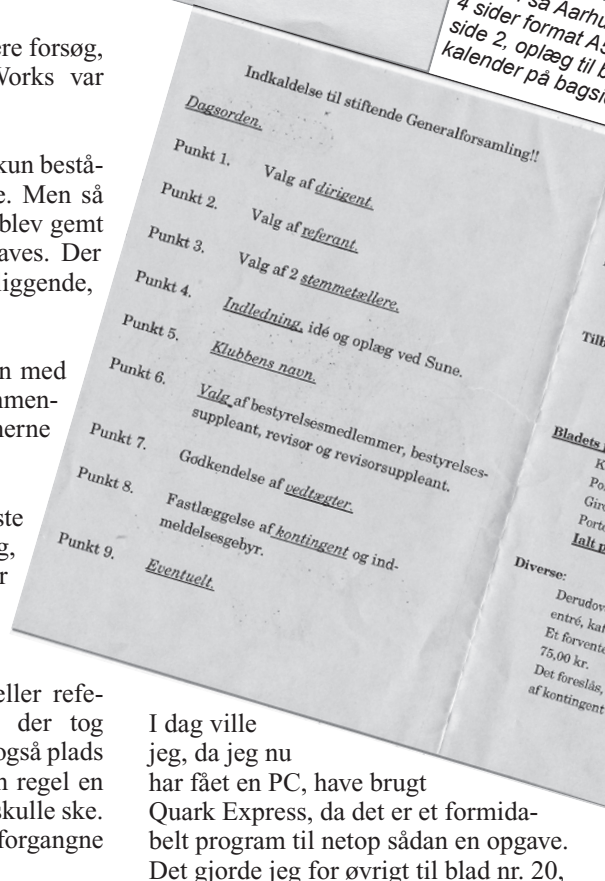
Redaktøren forsøgte sig med opfordringer til stof til næste nummer. Sådan er det vist stadig. I starten var der også en Kramkasse for køb og salg.

Meget hurtigt blev der tegnet annoncer, endda en hel del. Indtjeningen blev blandt andet senere brugt til at få bladet trykt af professionelle.

For en uøvet var det noget af en opgave, at få sat den rigtige tekst de rigtige steder, så det blev et helt blad med fortløbende sider.



Sådan så Aarhus Nimbus Klub's allerførste medlemsblad ud, 4 sider format A5. Indkaldelse til stiftende generalforsamling på side 2, oplæg til budget side 3 og en allerede ambitiøs aktivitetskalender på bagsiden.



I dag ville jeg, da jeg nu har fået en PC, have brugt Quark Express, da det er et formidabelt program til netop sådan en opgave. Det gjorde jeg for øvrigt til blad nr. 20, som udkom i oktober 2000. Her var layout og størrelse, som I kender bladet i dag.

I de første par år var bestyrelsen med til at producere bladet. Afhængig af hvilken af vores arbejdspladser, der sidst havde lagt kopimaskine til trykningen, mødtes vi og jonglerede rundt med de mange sider, som skulle samles til et blad. Pengene var små i klubbens kasse, så der var ikke andre muligheder end denne. Pibesmeden sponsorerede blandt andet en hæftemaskine, som kunne gabe over så store emner, så der var styr på siderne.

I dag kan man tydeligt se, hvad et par ordentlige redaktører med et super program kan gøre med sådan et blad. Det er rigtig flot. Både i indhold, layout og opsætning.

Jeg er altid spændt på at få åbnet kuverten fra Aarhus Nimbus Klub, og se det medfølgende blad.

Må der altid være interesse for at lave blad, og derigennem holde sammen på klubben.

Mange hilsner,
Kjeld Ekeroth, medlem nr. 2

Åbent hus! Åbent hus! Åbent hus!

“Jesper” holder Åbent Hus
Kathrineholmsalle 45
Odder
Søndag den 2 marts.
Kl. 13-?

Han håber på, at I vil møde talstærkt
op og hjælpe ham med titlen,
folkepensionist
ved et besøg.

Hilsen fra Eval

NYHED!

Læs fremover alle referater på
hjemmesiden

Nyskabelse på vores hjemmeside:
<http://home13.inet.tele.dk/suvni/>

Vi har, indtil blad nr. 50, bragt de fleste
bestyrelsesreferater i en “miniform”.
Men vi har jo flere bestyrelsesmøder
end bladudgivelser og derfor er det ikke
muligt/praktisk at bringe alle referater fra
bestyrelsesmøderne i bladet.

Så fremover kan alle medlemmer altid
læse alle bestyrelsesmødereferater, gene-
ralforsamlingsreferater og bestyrelsens
beretning på hjemmesiden i næsten “fuld
størrelse”.

På hjemmesiden er der nu et nyt “hjørne”
nederst i venstre side kaldet: Referater
Klik og du kan læse disse referater, som
skrives af sekretæren, Ole Kristensen.

Bestyrelsesreferater vil blive bragt i
næsten “fuld størrelse” da, f.eks. person-
relaterede emner vil blive udeladt af et
sådan referat. Forholder vi os under et
bestyrelsesmøde f.eks til et medlem som
er ramt af sygdom eller lign, så udelades
noget sådant af referaterne naturligvis af
diskretionshensyn.

Med dette tiltag frigør vi noget plads i
bladet til andet stof - næste gang er det
måske noget du har skrevet?

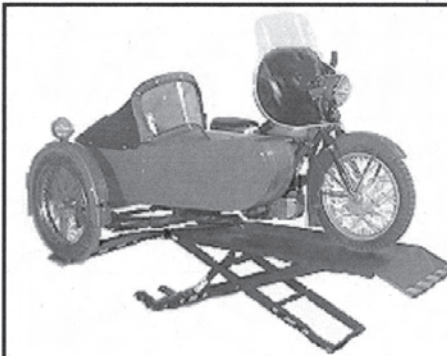
Har du ikke adgang til Internet, kan du få
de ønskede referater med posten, kontakt
blot formanden

Redaktøren

Rask MC

Lakering af MC - Nye og Klassiske
25 år erfaring
Special Lakering efter Opgave
Kun Topkvalitet

Tlf. 86 56 06 76 Mobil 24 82 82 84
E-mail harry@raskmc.dk
www.raskmc.dk



Max Løftehøjde : 85 cm.
Bredde : 63 cm x 2,5
Sammenklappet højde 14 cm.
(Plus evt. sidevognstøtte)

Aftageligt bagparti gør
det nemt at afmontere
baghjulet.

Med EasyLift når arbejdsglæden nye højder..

Med EasyLift kan du let og ubesværet hæve 400 kg. op i behagelig
arbejdshøjde. Det gør EasyLift til et ideelt hjælpemiddel ved større
eller mindre reparations- eller justerings opgaver på motorcyklen.
easyLift er dansk designet - konstrueret og produceret, så den passer
perfekt til brug i mindre rum, carporten, klæderen eller garagen.

Spangkilde **TEKNIK** ApS

Fra 4.200 kr., Excl. levering

Telefon: 75652335

www.easy-lift.dk

Spar penge - køb direkte fra producenten

vognmand bomholt as.

Kran & transport
Sintrupvej 38
DK-8220 Brabrand
Tlf : +45 8624 60 00
Fax : +45 8624 65 65
Mail : vognmandbomholt@c.dk
E-mail : www.bomholt.dk



Scania-vable LBS 76 s 1967.

Vi fører alt i autolakker/tilbehør

Blander efter prøver til knallerter, motorcykler, veteranbiler m.m.

farve BASEN®

Sender overalt.

Lars Dalsgaard Nørre Alle 57. 8000 Århus C. Tlf: 86139211

Det er jo ikke meningen, at det kun er redaktionen, der skriver i klubbladet. Der er heldigvis flere aktive medlemmer, som indsender artikler eller andre skrivelser. Og det er vi meget glade for. Denne gang har vi fra Jørn Bang modtaget en mammut-artikel om en motorcykeltur i USA. Artiklen er så stor, at vi måtte dele den over flere udgaver af klubbladet.

3721 km på Harley i USA og Canada



Rocky Mountain Bighorn

Vi kørte mod vest gennem den canadiske del af Rocky Mountains. Ind imellem kunne vi skimte enkelte bjergtoppe med sne på. Det var også meget flot med de lavt hængende skyer. Det var som bjergene dampede, men vi kunne godt have ønsket os lidt bedre vejr netop på denne strækning.

Hen på eftermiddagen klarede det dog op, og vi fik solskin igen. Vi var kommet ud af bjergene, og de næste timer kørte vi gennem et landskab med bakker og søer. Efterhånden blev det mest store frugtplantager og vinmarker.

Der dyrkes megen vin i denne del af Canada, og byen Oliver, hvor vi skulle overnatte, er centrum for vindyrkningen. Om aftenen fik vi en meget flot buffet, med virkelig gode lokale vine til. De var nu heller ikke helt billige - 40 dollars for rødvinen og 35 dollars for hvidvinen.

Fra Oliver til USA's grænse er der ca. 30 km. Grænsepassagen var ikke så omstændig, som man oplever den i lufthavnene. Nu gik turen sydpå igen mod vores næste mål Fort Okanogan, der ligger, hvor Okanogan River og Colombia River løber sammen. Det er nu ikke det oprindelige fort, det blev forladt allerede i 1860, men der er bygget et museum, der fortæller om stedets historie.

Fortet blev, som det første i området, opført i 1811 af John Jacob Astor, grundlægger af The Pacific Fur Company. Han var en New York købmand, der kunne se mulighederne for opkøb af bæver- og odderskind, der var højt i kurs både i Europa og i Orienten.

Han ønskede også at komme det Canadiske Hudson Bay Company i forkøbet og gøre krav på området, før Canadierne annekterede det. Han udrustede et skib, der fra New York via Cape Horn sejlede til Colombia Rivers udløb i Stillehavet. Det er en meget stor flod, som selv store skibe kan sejle langt op ad.

Handelen med skind var meget lønsom. Skindene blev leveret af indianerne, der søgte til fortet, hvor de byttede skind for varer. Og det var en god handel for kompagniet, der for 160 \$ varer fik skind, der kunne sælges for 10.000 \$.

Fra museet kørte vi op til et vandkraftværk. Vi så dog kun dæmningen over floden, hvor vandet strømmede ud fra turbinerne og ned i floden.

Vi overnattede i Wenatchee. Vi kom så tidligt, at vi kunne se på byen, før forretningerne lukkede. Vi gik ind i en våbenforretning, hvor der var udstillet en masse rifler og jagtgeværer. I glasdisken lå et stort udvalg af pistoler til priser fra omkring et par hundrede dollars til flere tusinde.

Men det mest ekstreme var et militært maskingevær, der kunne erhverves for ca. 10.000 \$. Det var så tungt, at det i hvert fald ikke kunne benyttes stående. Jeg spurgte, hvad man bruger sådan et til - det er da ikke til jagt?

Jeg fik svaret: "We don't ask, it is none of our business". På spørgsmålet om jeg kunne købe det, svarede han "Of course". Men ifølge reglerne måtte han først udlevere det 2 dage efter købet.

Vi forlod motellet kl. 8 om morgenen. Turen gik igennem Wenatshee Mountains. En mere end 100 km lang strækning med skov og lave bjerge. Vejen var meget fin med bløde kurver, hvor man rigtig kunne lægge maskinen ned, give gas og trække den ud ad svinget.

Det var rigtig lækker kørsel og efter næsten 3000 km med utallige kurver, følte jeg, at rutinen og sving-teknikken var ved at indfinde sig.



Holdet med Mt. Rainier i baggrunden

Det var en kold morgen. Der var under 10 graders varme, og flere havde taget for lidt tøj på.

Anden del

Tekst og billeder; Jørn Bang

Ved første stop, efter ca. 1½ times kørsel var de så stive af kulde, at de dårligt kunne parkere Harleyen. Lissie og jeg havde ingen problemer, vi var klædt ordentlig på.

Generelt var det køligt om morgenen, men i løbet af dagen steg temperaturen og nåede ofte over 30 grader om eftermiddagen. Når det var varmest kørte vi bare i T-shirt og underbukser og så vore sorte dragter ovenpå. Det var meget varmt, især når vi holdt stille. Det var godt vi havde følgebilen med kolde drikke, så vi kunne holde væskebalancen i orden.

Nogle af de yngre kørte i T-shirt og uden hjelm, når det var varmt. Den fristelse faldt vi dog ikke for. Vores Harley var for øvrigt forsynet med termometer, der målte lufttemperatur.

På denne etape, så vi mange søer og bjerge med sne på toppen. Det blev igen en meget flot dag.



On the road again

Da vi var blevet indlogeret på vores motel i Morton, hvor vi skulle overnatte, gik vi over på tankstationen, der var byens samlingssted.

Morton er stort set bare et vejkryds med et motel, en restaurant, en tankstation og så en samling huse.

Der skulle bo ca. 1000 mennesker, men så må de vist have talt de omliggende bjerge med. Det var virkelig et fascinerende studie i antropologi at se de typer, der efter fyraften dukkede op på tankstationen.

Det var ægte hillbillies oppe fra bjergene med skæg, pandebånd og hestehale og masser af tatoveringer. Det var indianer typer med kasketskyggen pegende ud til siden, og der var mange meget fede mennesker. Det var svært at lade være med at glo.

Fra Morton gik turen op på Mount St. Helens. Vulkanen der havde et voldsomt udbrud i maj 1980.

Den nordlige del af det høje symetriske bjerg kollapsede i en kæmpe sten-lavine, der pløjede sig gennem ca. 368 km² skov. Samtidig steg en champignon-lignende røg- og støvsky flere tusind meter til vejrs.

Dag blev til nat og grå aske og støv faldt ned i hele staten Washington. Selv i Montana kunne man skovle aske op i gaderne. Udbruddet varede kun 9 timer, men hele området var dramatisk ændret for altid. Der har siden været flere mindre udbrud, men da vi var der, så vi kun lidt røg stige op fra krateret.

I 1982 besluttede kongressen at omdanne 110.000 hektar af Mount St. Helen til nationalt monument.

Der er opført et museum på en udsigtsplads nord for krateret. Her så vi en film om udbruddet. Den var meget voldsom både syns- og lydæssigt. Da filmen sluttede blev det meget store filmlærred hævet og afslørede en glasvæg med en fantastisk udsigt til krateret. Flot lavet.

Turen på motorcykel inde i nationalparken var overvældende. Vejene var brede med mange fantastiske sving. Turen ligger meget tæt på drømmen om den perfekte vej. Samtidigt kører man igennem et helt unikt landskab, hvor meter tykke træer knækkede som tændstikker og ligger der endnu til minde om de enorme ødelæggelser, vulkanudbruddet forårsagede.



På vej mod Mount St. Helen

Turen derop er på 83 km og ligeså lang ned igen. Den gamle vej derop forsvandt under vulkanudbruddet. Selv store beton broer forsvandt sporeløst, sikkert dækket af mange meter sten og aske. Der er nu bygget en ny vej, og når man tænker på, at der ikke bor nogen deroppe, så er det et fantastisk anlæg med brede veje og mange broer over kløfterne. Det har været meget dyrt at etablere, blot for at turister kan komme op og se krateret, og en dag kan det hele forsvinde igen i et nyt stort udbrud.

Vel nede fra vulkanen fortsatte vi sydpå og krydsede Columbia River. Vi var nu i staten Oregon ved havnebyen Longview. Selvom byen ligger 100 km oppe adfloden, lå store skibe, og lastede tømmer.

Det var meget varmt nu - ca. 35 grader, og efter få km i Oregon blev vi af 2 politibiler med blå blink og hylende sirener vist ind på en parkeringsplads. Årsagen var, at 3 af vore rejsefæller kørte uden hjelme. Det var Søren og Anja, vore yngste deltagere, samt Jørgen, som vi kaldte mexicaneren, fordi han lignede sådan en.

Reglerne er forskellige fra stat til stat, og i Oregon skal man altså have hjelm på. De slap dog med en advarsel, og betjentene stillede velvilligt op til fotografering.

For øvrigt reddede Søren sig også en fartbøde allerede den anden dag på vores tur. Han kørte bagerst den dag, og kom bagud på grund af rødt lys. Han kørte 95 miles/h, hvor han måtte køre 70. De trak 10 miles fra, fordi han var turist, så bøden blev på 100 \$.

I det hele taget var det ofte den bagerste, der kom til at køre hurtigst. Kom man ikke med over for rødt, eller kom til at hænge efter en bil, hvor der ikke kunne overhales, så skulle det gå lidt stærkt, hvis man gerne ville op til de andre igen.

Der var flere, der klagede over, at der undertiden blev kørt for stærkt. Henrik og Finn indskærpede dog flere gange, at det kun er een selv, der bestemmer farten. Den forreste guide skal nok standse op og vente, hvis der er steder, hvor der er mulighed for at køre forkert. Desuden var der jo følgebilen, der kørte bagerst. Så risikoen for at blive væk fra gruppen, var ikke så stor.

Vi kørte nu mod vest på sydsiden af Columbia River ud mod Stillehavet. Kort før udmundingen af floden, kørte vi over en bro, og var nu tilbage i staten Washington. Ved aftenstid kom vi til Longbeach tidlig nok til at dyppe tærerne i Stillehavet. Mere blev det ikke til. Vandet var iskoldt og bølgerne var store. Stranden lignede stranden på Rømø med en hel km fast sand fra klitterne ud til strandkanten. Der var da også en del biler, der kørte på stranden.

Vi startede vores sidste køredag i diset vejr med lidt finregn. Vi kørte igennem et flot landskab langs kysten mod nord. Der var frodige landskaber med grønne skovdækkede bjerge, og mange steder, hvor havet skar ind i landet. Det var ebbe, så ofte var det tør havbund, vi så. Det var et meget særpræget landskab.

Solen kom dog hurtigt igennem, og det blev meget varmt. De sidste 150 km ind mod Seattle kørte vi på motorvej. Det var mere stressende, end det var sjovt.

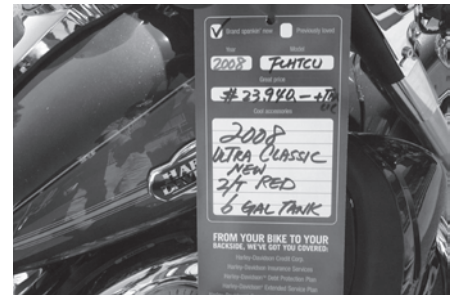
Vores termometer viste 100 grader fahrenheit svarende til 37 grader celsius. Varmen flimrede og farten lå på 120-130 km i timen.

Vejen var ofte 10 sporet (5 baner i hver retning), og alle banerne var fyldt op af biler og lastvogne. Da der er mange til- og frakørsler på denne strækning, ligger bilerne hele tiden og fletter ud og ind imellem hinanden - så føler man sig udsat på en motorcykel.

Man skal i hvert fald være meget koncentreret og holde godt øje med bilernes stoplygter og blinklys.

På vejen ind mod Seattle drejede vi fra og besøgte en meget stor MC-forretning. Masser af motorcykler, udstyr og beklædning.

Priserne kunne godt få os afgiftplagede danskere til at sukke dybt. F.eks. koster en Harley Davidson Electra Glide Ultra Classic - luksusudgaven af den jeg kørte - 23.940 \$ svarende til 132.000 kr. Hertil kommer 6 % skat og 17,5 % moms. I alt 164.000 kr. I Danmark koster den over 500.000 kr.



Det koster den i USA

Vores sidste aften i USA spiste vi på en flot restaurant, og jeg fik den bedste bøf, jeg nogensinde har smagt. I det hele taget er deres oksekød bedre, end vi er vant til i Danmark. Saftigt, mørt og meget velsmagende, og så er portionerne så store, at vi aldrig kunne spise op.

Alt er stort i USA og Canada. Det gælder afstandene, bilerne, sengene, bøfferne, menneskene - "You name it".

En morgen bestilte vi en omelet. Den blev serveret på en pizzatallerken og var dækket af bacon og små pølser. For at det ikke skal være løgn, så var der også brasede kartofler til. Der er ikke noget at sige til, at mange mennesker bliver store og fede "Over there".

Turen var for Lissie og mig en fantastisk oplevelse, som vi aldrig glemmer. Naturen var bare så flot og så afvekslende, og vore to guider gjorde det virkelig godt. Kun to gange kørte vi lidt forkert, og det var kun småting, der ikke forlængede turen med mere end nogle få km. Flot klaret - når man tænker på trafikken i og omkring Seattle, hvor der ofte var 5 baner i hver retning. Vel at mærke baner, der alle var fyldt med trafik. Det var et under, at vi ikke blev væk for hinanden.

Fortsættes på næste side...

...fortsat fra forrige side

Trafikkulturen i USA og Canada er meget afslappet. Af specielle regler - i forhold til danske færdselsregler - kan nævnes, at det er tilladt at dreje til højre for rødt lys, og at det er tilladt at overhale indenom, hvor vejbanen er opdelt i flere markerede baner. Naturligvis under største agtpågivenhed.

På motorvejene i og omkring Seattle var venstre vejbane ofte markeret med en fuldt optrukket linie. Denne bane var forbeholdt busser, taxaer og biler, hvor der ud over føreren var mindst 2 passagerer.

Folk er utroligt venlige, og bare man blinker en gang, for at skifte bane, bliver der straks givet plads. Vi oplevede mange gange, når vi forlod en tankstation eller parkeringsplads, at en bil stoppede op, så hele gruppen kunne komme ud på en gang.

En dag var jeg gået over gaden for at fotografere det motel, vi boede på. Straks standsede en bil op, og føreren gav tegn til mig, at jeg kunne tage billedet. Han ville ikke ødelægge billedet ved at køre imellem mig og mit motiv. Folk var meget nysgerrige. Næsten hver gang vi standsede på tankstationer, kom der en der spurte, hvor vi var fra.

Socialt var det også en rigtig god oplevelse. På forhånd kendte vi kun Henrik, men allerede fra den første dag følte vi os som et team, hvor alle ydede deres bedste, for at turen skulle blive vellykket. Alle var veloplagte, og flere var meget humoristiske, så vi havde det godt med hinanden - og der blev grint meget. Når vi gik ud for at spise om aftenen, fulgtes hele gruppen som regel ad, selv om det ikke var noget, der indgik i programmet. Uanset hvem, der kom til at sidde til bords sammen, gik snakken lystigt. Lidt imponerende når der er 18 personer, hvor de fleste ikke kendte hinanden i forvejen. Der var på turen heller ikke tilløb til "klikedannelse".

Det er lidt deprimerende, at vi muligvis ikke ser dem igen, men sådan er livet jo. Vi kørte tilsammen 44.652 km. Det er længere end jorden rundt langs ækvator - med kun et lille uheld. Det var René, der ellers påstod, at han aldrig i sine 71 år havde lavet så meget som en skramme i en bil eller motorcykel.

Da vi parkerede uden for udlejeren for at aflevere cyklerne, rørte styret på hans Road King nabocyklens sidespejl, med det resultat, at glasset revnede.

Ud over såret stolthed kostede det ham 35 \$ og en omgang "kvajebajere" om aftenen.

Til slut kommer det uundgåelige spørgsmål, som jeg har fået stillet mange gange: "Hvordan var det så, at køre Harley Davidson?"

For mig var det en meget positiv oplevelse, men mine erfaringer med motorcykler begrænser sig også til engelske maskiner fra 40erne og 50erne, som jeg havde i perioden imellem 1959 og 1965. Det var Royal Enfield, Ariel, BSA og Norton, og så har jeg de sidste 4 år kørt ca. 4000 km. på min Nimbus.

Inden vi tog af sted, var der flere der sagde til mig: "Kan I da ikke få noget andet at køre på". Harley'er drypper olie, de støjer og de ryster så meget, at de skal efterspændes hver dag.

Jeg kan tilbagevise alle de udsagn. Efter de mange kilometer var der ingen af de 12 maskiner, man kunne finde spor af olie på. Vel vibrerer de i tomgang (det kildrer så dejligt), men så snart omdrejningerne er bare lidt over 1000 o/min. forsvinder vibrationerne og bliver til en godmodig brummen.

Vores Electra Glide Classic var på 1584 cc. Den havde dobbelte knastaksler og direkte benzininsprøjtning, og den havde et godt kraftoverskud til hurtige overhalinger. Der var 6 gear og omdrejningstallet var meget lavt i forhold til japanske maskiner, der ofte går over 10.000 omd/min.

Ved 3000 omd. i 6. gear kørte Harleyen 140 km/t. Kun under acceleration kom jeg lidt over 4000 omd/m.

Omdrejningstælleren var mærket med rødt ved ca. 5000 o/m. Harleyen gik ca. 17 km/l ved blandet landevejs- og bjergkørsel, og godt 21 km/l over prærien og på motorvej, hvor vi kunne komme op i 6 gear. Vi skulle helst over 120 km/t før vi skiftede til 6. gear.



Er den ikke bare smuk

Jeg synes Elektra Glide er en fantastisk langturmaskine. Vi kørte flere gange 600 km om dagen uden at blive trætte - ja ikke engang ømme bagi.

Jeg tror, jeg kunne have kørt det dobbelte - i hvert fald fysisk, men nok ikke mentalt. Man bliver træt i hovedet af alle de indtryk og al den asfalt.

Hvis jeg havde kørt de samme kilometer i min Opel Vectra, havde jeg været mere træt.

Der var flere af deltagerne, som herhjemme kører japanske "superbikes" eller BMW'er.

De var fra starten lidt negative over for Harley Davidson, men efter få dage måtte de indrømme, at det var en god touringmaskine. Man sidder godt, og den ligger godt på vejen. Den giver ikke anledning til ubehagelige overraskelser, hverken i sving eller under opbremsning.

Selv René på 71, der herhjemme bl. a. kører Honda VRF 800, ville købe sig en Harley, når han kom hjem. Men 9 ud af 10 amerikanere og canadere kan vel heller ikke tage helt fejl. Det er Harley, man kører "Over there".

Jeg var fra starten lidt betænkelig ved vægten på 372 kg. Men når det går ud ad landevejen, mærker man det ikke. Til gengæld er den tung at manøvrere med på parkeringspladser og tankstationer. Vi fandt hurtigt ud af, at det gik bedre når Lissie stod af.

Nu er der nok nogen, der gerne vil vide, hvad sådan en tur koster.

Vi har ikke overblik over alle udgifter, men naturligvis løber det op med flybilletter, leje af motorcykel, 2 guider og følgebil.

Til gengæld var benzinen billig - 1 gallon kostede 3 \$. Det bliver med dagens kurs lidt over 4 kr. pr liter.

Turen var på 12 dage, hvor vi kørte i de 9 dage. Alle overnatninger var på moteller og hoteller, og alle måltider indtages på restauranter, "coffee shops" eller tankstationer, så det er ikke billigt.

Vi anslår at turen har kostet os ca. 50.000 kr. Men det var alle pengene værd.

Vi besøgte Henrik i Laurbjerg et par dage efter, vi var kommet hjem. Henrik fortalte, at der også i 2008 bliver en rejse til USA og Canada.

Den forløber sikkert i slutningen af juli og begyndelsen af august og bliver et par dage længere end i år.

Der er allerede 8 forhåndsreservationer til rejsen i 2008.

Lissie og jeg overvejer at tage med igen.

Jørn Bang



Kort over ruten

...og så var der jo jul i laden på den gamle gård i landsbyen True

Julefrokost lørdag den 1. december

Igen i år var vi en glad flok medlemmer som hyggede os i hinandens selskab til klubbens julefrokost.

Der var, som sædvanligt, rigeligt med god og spændende mad, med mange forskellige retter og ingen gik sultne hjem.

Der var god stemning, god mad og gode mennesker, kan man så ønske sig mere?

Brian



Juleafslutning onsdag den 19. december

Der var gløgg og hjemmelavede æbleskiver i klubhuset.

Det er efterhånden en stolt tradition i vores klub, at den onsdag kommer der mange ud i klubben for at ønske hinanden en god jul og for at få gløgg og æbleskiver.

Det kom der også i år, ja, der var så mange, at vi måtte finde de ekstra klapstole frem for at alle kunne komme til at sidde ned.

Igen i år var det Leif Degn, der selv havde bagt nogle pragtfulde æbleskiver, og jeg kan sammen med alle de deltagende nok fastslå, at her har vi også endnu en tradition: Ingen juleafslutning uden Leif's æbleskiver.

Yderligere læste Leif også en rigtig julehistorie op for os. En historie med både Nimbus, landlig idyl og masser af ægte kærlighed.

Vores formand havde fremstillet en hjelm, som efter hans eget udsagn vil blive en stor kommerciel sællert!

Tanken bag var, at denne hjelm skulle hjælpe motorcykelkørere i de varme somre. Den skulle bibringe brugeren masser af frisk og kølende luft til håret, den skulle være ganske let og yderligere skulle den kunne fremstilles til en yderst overkommelig pris.

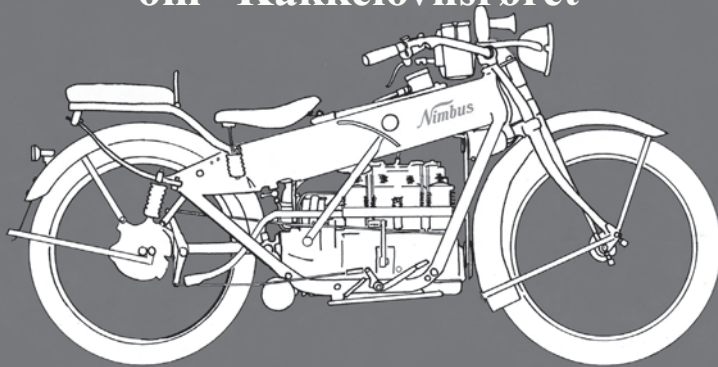
Jørn Bang valgte, helt frivilligt, at være den som skulle prøve den første prototype og den klædte ham da også. Der var enkelte i lokalet, som mente at hjelmen nok skulle udvikles lidt mere inden de ville være eventuelle købere. Døm selv, når du har studeret billedet af denne "frembringelse". Vi ønsker formanden al mulig held med opfindelsen.

En rigtig god aften, hvor der var liv, hygge og stemning i klubben.

Brian



En aften med Knud og René om "Kakkelovnsrøret"



Onsdag den 24 oktober var der temaaften i klubben og denne onsdag var temaet : "Kakkelovns-røret".

Knud Jørgensen og René Friberg Andersen har sammen skrevet en ny Nimbus bog.

Denne bog er noget af en sjældenhed, da det er første gang der er skrevet en bog om Nimbus type A-B.

René har i rigtig mange år interesseret sig for Nimbus type A-B - bedre kendt som, "Kakkelovnsrøret". Et kælenavn som dets skaber, P. A. Fisker bestemt ikke brød sig om. Bogen fortæller om Nimbus type A-B gennem de 10 år cyklen var i produktion, fra 1918 til 1928.

Vi blev igennem aftenen præsenteret for de vanskeligheder og udfordringer de to forfattere var løbet ind i under arbejdet med bogen. René kaldte noget af forløbet for motorcykelarkæologi, da der var søgt og ledt i gamle bøger, papirer, tegninger, ja, højt og lavt. De har bl.a. forsøgt at lave en optælling af kendte(eksisterende) kakkelovnsrør verden over.

René havde medbragt forskellige dele fra sit/sine kakkelovnsrør. Bl.a. en forgaffel som vist nok både har siddet på model 1 og model 2. Hvorefter denne forgaffel blev kasseret og en ny type udviklet.

René viste os også en støbeform, som han har fremstillet, således, at man i dag kan købe nye cylindre til et kakkelovnsrør.

Vi så lysbilleder og blev ført igennem bogens opbygning.

En meget spændende aften, hvor vi der var tilstede var de første, som blev præsenteret for et foredrag som Knud og René vil drage landet rundt med.

En anmeldelse af den nye bog kan læses her ved siden af.

Brian



Knud Jørgensen og René Friberg Andersen - de ser ikke altid lige så alvorlige ud.



De forsamlede medlemmer var artige og hørte rigtig godt efter.

Bog anmeldelse

Nimbus 1918-28 Kakkelovnsrøret

Efter at have læst denne fantastiske bog, som ikke alene er et must for ejere af "Kakkelovnsrør", men også særdels interessant for alle elskere af teknik af lidt ældre dato, mærker man tydeligt, at de to forfattere kender deres stof til bunds. De mange tegninger gør at det tekniske stof aldrig bliver tørt. Jeg læste bogen i løbet af et par dage, og kørte aldrig træt. Bogen er også et kulturhistorisk værk,

Der fortælles om en svunden tid, da en dansk fabrik turde starte med produktion af motorkøretøjer.

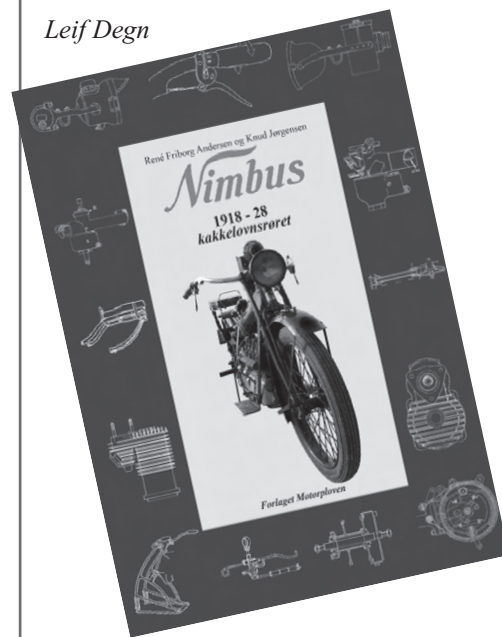
De mange fotografier gør bogen komplet, dog savnede jeg billedtekster i de først afsnit.

Foruden at bogen fortæller alt om "Røret" får man i tilgift oplysninger om hvordan det var at køre på motorcykle i tyverne, både på vej og bane.

Den vedlagte DVD viser nogle interessante filmklip samt Fisker og Niensens lagerliste vedrørende "Kakkelovnsrøret".

Alt i alt en bog jeg varmt kan anbefale.

Leif Degn



Bogen "NIMBUS 1918-28 Kakkelovnsrøret" af René Friberg Andersen og Knud Jørgensen. 300 sider samt DVD.

Forlaget Motorploven. ISBN-87-91427-15-0.

Pris: 398,-.

Kan købes hos forfatterne, og Aarhus Nimbus. (red.)

Franz Kroons Eftf.

Nørrebrogade 2
8000 Århus C.
Tlf. 8613 1577 Fax 8613 1965

Vi har et stort udvalg i alt indenfor ekstraudstyr til dig og din motorcykel.

Skindtøj i mange modeller
Styrthjelme i mange mærker, handsker og støvler i mange størrelser og mærker.

Vi klæ'r
dig på
til det
danske
vejr.



SERVICE OVERALT I
ENEMARK GRUPPEN
DANMARK

H.G. ENEMARK ÅRHUS A/S
Arresøvej 20 · 8240 Risskov
Tlf. 86 17 65 77 · Fax. 86 17 35 93 · info@enemarkgruppen.dk

WWW.ENEMARKGRUPPEN.DK

Den traditionelle nytårsparade 2008



Der var i år et særdeles flot fremmøde, fra såvel Aarhus Nimbus Klub som fra Skanderborg Nimbus Klub.

Efter nogle velmenende og opbyggelige ord fra formand Dan, fyrede Ole et batteri raketter af, og næsten alle kastede en lille bitter i halsen. Der var kaffe, kage og hygge i klublokalet i True bagefter.

Brian

En lille vandrehistorie

Der cirkulerer for tiden en sød lille historie, om en mand, hans kone og en motorcykel. Vort medlem Benny Pedersen stak den i hånden på redaktøren ved juleafslutningen.

Historien har jeg tidligere bragt i Nimbus Tidende februar 2007, men da nogle af denne klubs medlemmer ikke er medlem af Danmarks Nimbus Touring (DNT), skal I da ikke snydes for den.

Sten Weidinger

Her er historien:

Kære brevkasse.

“Jeg er en mand på 40 år, lykkelig gift med min dejlige hustru og vi har 2 børn. Den seneste tid har min kone købt meget nyt tøj. Hun er også begyndt at gå meget ud alene. Når jeg spørger hvem hun er sammen med svarer hun altid: “Ikke med nogen du kender”.

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

Alt til Nimbus og BMW R-modeller



*Der sker noget hos Aarhus Nimbus.
Stort værksted og butik. Vi tilbyder service og reparation af alle typer Nimbus, sidevogne og ældre BMW R-modeller.
Hjertelig velkommen til en kop kaffe og en snak
Åbent alle hverdage kl. 8 - 16.30.*

Nye originale eller nyfremstillede dele på lager, også mange brugte dele. Bestil inden kl. 15 og vi sender normalt samme dag. Reparation af alle typer instrumenter. Speedometerkabler. Salg af nye og renoverede instrumenter. Eger og fælge i mange størrelser, også rustfri.

Stort reservedelslager til NIMBUS og ældre BMW-R motorcykler



Aarhus Nimbus

Rombach & Nielsen aps
True Byvej 29 - True, 8381 Tilst
Tlf.: 8624 - 6222 Fax: 8624 - 6229

www.nimbus-aarhus.dk
E-mail: rombach@post2.tele.dk



Aarhus Nimbus Klub - nu også med sandblæser

Indkøbs gruppen har igen været på spil og har investeret i en sandblæser, blandt andet!

Vi har jo nogle penge fra salget af Egon's værksted og materialerne. Disse penge skulle jo omsættes i ting og sager, som kan komme os alle til glæde og gavn. Til at forvalte og forbruge disse penge er der nedsat en indkøbsgruppe. Denne gruppe har efter flere møder og efter megen omtanke udvalgt forskellige emner.

Vi er nu kommet så langt med disse indkøb at det er ved at være tiden, at vi fremlægger vores hidtidige indkøb, hvor indkøb af en sandblæser med tilhørende kompressor, er vores seneste nyanskaffelse.

Sandblæseren har en sådan størrelse, at man med lethed kan placere et hjul eller en motorblok i den og den er velfungerende.

Alle medlemmer er velkommen til at bruge den. Den står i depotrummet. Ingen af os er eksperter, men det kunne jo være at der blandt medlemmerne er een eller flere som ved noget om det at sandblæse?

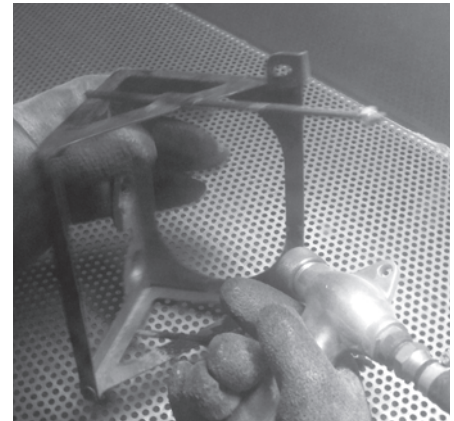
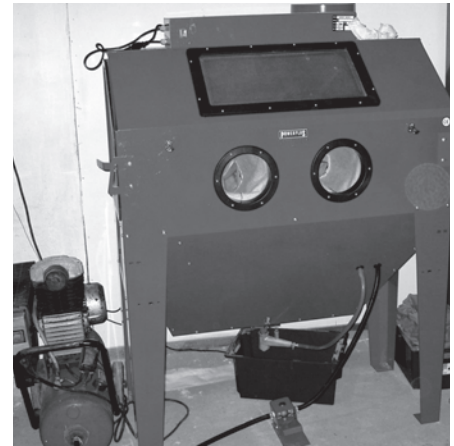
Alle pengene ikke brugt endnu, så hvis du har et forslag til en eller flere ting, som vi mangler i klubben, så modtager indkøbsgruppen gerne dit forslag. Stort set alle muligheder står åbne, dog med visse økonomiske begrænsninger, da vi kun råder over en beskednen sum nu.



Indkøb:

Fordelerskål	184,37
Karburator.....	1365,62
Topstykke.....	1183,75
Stolehhynder.....	600,00
Polérskiver	500,00
Unbraco-sæt.....	75,00.
Stikstål-holder.....	100,00.
Kompressor.....	800,00
Sandblæser.....	9406,25
Kraft-kabel til sandblæser.....	500,00
Stor støvsuger	300,00
Ialt.....	11.625,00

Indkøbsgruppen, har dog stadig "ting og sager" på en prioriteret liste, hvor vi nok er klar over, at vi ikke kan få alle tingene. Dog, har vi jo stadig en "sjat penge" tilbage, så modtager vi ikke andre forslag, fortsætter vi ufortrødent vores indkøb efter listen.



Indkøbsgruppen består af:

Ole Nielsen
Henrik Hansen
Sune Nielsen
Brian Sørensen.



Veteranforsikring Danmark

"Vi sætter pris på sjæl og charme ..."

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler fra 1973 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 495	kr. 183
kr. 75.000	kr. 720	kr. 183
kr. 125.000	kr. 888	kr. 183
kr. 175.000	kr. 1.053	kr. 183
kr. 225.000	kr. 1.212	kr. 183
kr. 275.000	kr. 1.388	kr. 183
kr. 325.000	kr. 1.604	kr. 183
kr. 375.000	kr. 1.819	kr. 183
kr. 425.000	kr. 2.034	kr. 183
kr. 475.000	kr. 2.204	kr. 183
kr. 525.000	kr. 2.465	kr. 183
kr. 575.000	kr. 2.636	kr. 183
kr. 625.000	kr. 2.894	kr. 183
kr. 700.000	kr. 3.214	kr. 183
O.S.V. Selvrisiko	kr. 1.224	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra 1974 til og med 1983:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
kr. 25.000	kr. 1.217	kr. 416
kr. 75.000	kr. 1.773	kr. 416
kr. 125.000	kr. 2.184	kr. 416
kr. 175.000	kr. 2.592	kr. 416
kr. 225.000	kr. 2.981	kr. 416
kr. 275.000	kr. 3.415	kr. 416
kr. 325.000	kr. 3.946	kr. 416
kr. 375.000	kr. 4.474	kr. 416
kr. 425.000	kr. 5.005	kr. 416
kr. 475.000	kr. 5.422	kr. 416
kr. 525.000	kr. 6.062	kr. 416
kr. 575.000	kr. 6.486	kr. 416
kr. 625.000	kr. 7.119	kr. 416
kr. 700.000	kr. 7.908	kr. 416
O.S.V. Selvrisiko	kr. 3.669	kr. 0

- 25% rabat ved indtegnning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.
- Forsikringen omhandler Vejrhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år. Kontakt os venligst og hør nærmere om pris og indtegningsregler.

Veteranforsikring Danmark er en nicheafdeling i Thisted Forsikring g/s

Veteranforsikring Danmark

v/ Ole Højgaard - Trelde Næsvej 227 C - 7000 Fredericia
Tlf. 75 91 21 92 - oh@thistedforsikring.dk
www.veteranforsikringdanmark.dk