



## En ægte kulsvier?

Lidt syd for Lind ved Herning, holdt vi i sommer ind på et cafeteria for at få noget at spise.

På verandaen sad en mand med sin hund og fik en guldøl, og inden vi havde spist, var øl nr. to eller tre også væk. Hunden blev klappet ind imellem, og snakket med, og så var den siesta forbi.

Henne ved Nimbussen sprang hunden op i sidevognen som den plejede, og med grus sprøjtende til siden vendte han på pladsen og kørte over hovedvejen mod Kølkær.

Det var interessant! - Vi kørte selvfølgelig samme vej, og var straks på henden, med brunkulslejerne lige foran os. Flere huse så ud som om de var forladt for mange år siden, men man ved aldrig! - Nogle af dem er garanteret beboet.

De store sandbjerge med dertilhørende søer, ser man mange steder, men pas på, der er kviksand mange steder, så gå **aldrig** ned til vandet.

Hvor han blev af ved vi ikke, men vi kom bl.a. forbi **Brunkulsmuseet**, som vi før har besøgt, og skulle i komme forbi, er det et besøg værd.



Foto: Steen H. Eriksen

Bestyrelsen i S.M.C.C.

Formand: Herluf Jacobsen, Starup Skovvej 12, 6100 Haderslev, telf. 74 52 01 23.

Kassserer: Poul Madsen, Lille Mommarkvej 39, Lillemommark, 6470 Sydals, telf. 74 40 40 08.

Næstformand: Teddy Sztuk, Tornhøjvej 25, Tombøl, 6200 Åbenrå, telf 74 68 58 20.

Best. medl.: Poul Christensen, Frederiksgård 23, Helved, 6440 Augustenborg, telf. 74 47 49 01.

Kim Andresen, Posekærvej 40, 6200 Åbenrå, telf 74 62 93 69.

**S.M.C.C. - Giro 7 15 33 25.**

Redaktion:

Steen H. Eriksen, Djernæsvej 119, 6100 Haderslev, telf. 74 57 58 55.

## Nye regler for MC-kørekort

*Jeg har kørekort til kategori A1, motorcykel uden sidevogn, udstedt i 1990. Jeg overvejer at købe en ældre motorcykel med sidevogn, men er kommet i tvivl om, hvorvidt jeg må køre den med det kørekort, jeg har. En kollega har fortalt, at der er kommet nye kørekortregler som betyder, at man ikke mere skal aflægge særskilt prøve, hvis man vil køre motorcykel med sidevogn. Er det rigtigt?*

Den nye bekendtgørelse om kørekort trådte i kraft den 1. juli 1996. Den med-

fører blandt andet ændringer for kategori A, motorcykelkørekort, idet der fremover skal skelnes mellem kørekort til henholdsvis stor og lille motorcykel og ikke som det var tidligere mellem kørekort til motorcykel med eller uden sidevogn. Fremover har man med et motorcykelkørekort erhvervet efter 1. juli 1996 automatisk ret til at føre motorcykel med sidevogn med begge de nye kategorier kørekort.

For kørekort til motorcykel udstedt før den 1. juli 1996 gælder, at dette kun giver ret til at føre motorcykel med sidevogn hvis man har kørekort til både kategori A1 og A2. Imidlertid har man taget højde for den situation, at en person med kørekort i kategori A1 kunne ønske at erhverve ret til at føre motorcykel med sidevogn. Denne ret kan erhverves ved at gennemgå et kursus i kørsel med motorcykel med sidevogn på et køreteknisk anlæg, og kurset skal ikke afsluttes med nyt køreprøve.

Du skal derfor kontakte en kørelærer, så du efter gennemførelsen af kurset lovligt kan køre motorcykel med sidevogn, når du har fået udstedt et nyt kørekort.

Ansøgning herom skal efter gennemførelsen af kurset indleveres til kørekortkontoret sammen med foto og legimitation med dit personnummer. Fornyelsen af kørekortet koster 220 kroner.

Helle Brasch

*Artiklen er fra MOTOR, og kan man nu regne med at det er rigtigt denne gang? Ja, det kan man. Ved det lige afholdte besøg hos færdselspolitiet, oplyste Erik Hansen, der er mc-betjent, at reglerne var sådan fremover.*

## Billund Museum

Har man hænderne fulde af arbejde til daglig og mere eller mindre selvvalgte pligter i det sociale liv, trænger man til lidt afveksling, som denne dag blev til et museumsbesøg.

Det var søndag den 3. december 1995 og snart sidste udkald for at nå BUGATTI udstillingen, der sluttede den 10. december kl. 16.00 "sharp" på Billund museet.

Udstillingen havde fået omtale i forskellige trykte og elektroniske medier, så her var rig mulighed for at genopleve lidt af nostalgien, eftersom jeg for 10 år siden besøgte det store flotte Bugatti museum i Mulhouse.

P-pladsen var stadig gabende tom den tidlige formiddagsstund, det var uhyggelig koldt, vejret fristede ikke til at gå udendørs, så vejen op til hovedindgangen blev tilbagelagt på rekordtid. Mens jeg investerede i en billet, kunne jeg ud af øjenkrogen se nogle fine BSA'er i forhallen, men mere om det senere. Flere af mine mc-bekendte havde også udstillet deres motorcykler her.

I første halv blev man mødt af Christiansborgs Slots brand i 1894, som faktisk gav Sophus Falck grundideen til redningskorpset. Han reddede mange af malerierne fra at blive flammernes bytte - alt var kaos - det gav ham tanken, at der måtte kunne gøres noget for at sætte tingene mere i system, for alle for forvilledede rundt og gjorde ingenting. I relation dertil en god gammeldags brandsprøjte af den manuelle slags fra 1874, som sikkert blev brugt i den håbløse kamp mod flammerne ved

Christiansborg Slot. Her var også alt det nødvendige udstyr til brande og redningsaktioner, falckbiler, fly og sprøjter.

Her var prøvestande med motorer, og biler i massevis ikke så stømlinede som dem vi se idag, hver bil med sit særpræg. Så kom man ind i afsnittet med Ettore Bugattis vidundere. Et navn, der oser af luksus og kvalitet. Skulle jeg klemme mit diskrete legeme ned i en sådan, ville to passagerer i en sportsvogn sidde lårene af hinanden. I disse veltrimmede sportsbiler var der aldrig frådset med pladsen, det var mest motoren der var kælet for. At åbne for motorhjælmen var som at kigge i et overfyldt udstillingsvindue.

Ettore Bugatti havde det ikke fra fremmede. Faderen var en berømt designer, broderen var skulptør. Ettore himself fremstillede foruden biler også togvogne, både, dampmaskiner og forskellige hestekøretøjer. Han stod ikke læretiden ud hos cykelhandleren - og fik aldrig en formel uddannelse, men blev selvlært. - Han var en ener inden for sit felt. En formidabel konstruktør og designer. I 1909 fik han fod under eget bord, en bilfabrik i Molsheim i Frankrig. Han ville sælge kvalitetsvarer, ikke sekundavarer. Bugatti startede med en ægformet køler, hvad der senere blev kendetegnet for hans biler. Den hesteskoformede kølerfront var udsprunget af hans anden store kærlighed nemlig ride- og væddeløbeheste. Bremses og motorsmøring var svage punkter, men Ettore Bugatti ville hellere konstruere end forbedre disse "syg-

domme". Når de kritiske røster blev for påtrængende, sagde han altid: "Jeg bygger ikke biler, for at de skal bremse, men for at de skal køre fremad".

Hans succes med sportsvogne skyldtes, at bilerne var enkle og lette og havde nemt ved at give de tunge drenge på racerbanerne baghjul.

Konkurrenterne nåede sikkert kun at se noget køkkenblåt isenkram suse forbi. Kronen på værket var nok Bugatti Royale, en raffineret sag på 6,5 meters længde, kun seks stk. af denne flotte herskabsbil blev der fremstillet. Ettore havde glemt at tage højde for de dårlige tider i 30'erne, hvor bilsalget skrankede, branchen trådte vande og håbede på bedre tider. Men det var en luksusbil i særklasse, der nok kunne få tænderne til at løbe i vand hos de fleste. At gå herinde og dagdrømme var skønt, hjernen siger fra og bedder om et friminut. Dagdrømmen sender dig ind i en vidunderlig verden med dig selv i hovedrollen - en god måde at stresses af på.

Herude i baggyden af udstillingen blev ørerne angrebet af højtaltalernes krav om at blive hørt, en videofilm omkring hele Bugattis liv og levned kørte uafbrudt, meget spændende. I tilknytning til Bugattis biler var der også et par flotte eksemplarer af Bentley i racerudgave. I en lille hjemmebiograf i baggrunden kørte der kontinuerligt film med motorløb fra 30'erne, dengang *mænd var mænd*. Havde man fået blod på tanden til selv at prøve at køre race, kunne man passende begynde med at smide en 5'er i en simulator. På skærmen kunne man følge sit køretøj, om det blev på banen eller ej.

I to-hjuler afdelingen var der ikke det helt store opbud. Man lagde ud med

Dixi og Disella knallerter, startede langsomt op med Jawa 250'er fra '53. Herefter kom sværvægterne på banen, nemlig Harley Davidson. En sød lille Douglas fra 1926 sneg sig op på siden af Harleyen uden at blinke, nok fordi den var flankeret af sin anden engelske kompagnon, en Norton Dominator 650 SS. Så tog tyskerne over med intet mindre end BMW250, denne var en R27 fra '62, skarpt forfulgt af en Durkop på små 198 cc, årg. '54.

Næste levende billede på arenaen er nok den motorcykel, enhver knægt kan huske fra gadebilledet i 50'erne - NSU. Denne tohjulede slider, der ikke var så dyr for Jens Peder menigmand og kun krævede et minimum af vedligeholdelse. Dertil kan vævnes, at en af mine mc-venner havde en NSU Max, og hver gang Hondaen, BMW'en eller bilen svigtede, ja så kørte NSU'en, al ære og respekt for denne lille cykel, der altid kommer frem, skønt den ikke er nogen væddeløber.

Flyvestation Skrydstrup havde skænket en militærgrøn Nimbus til museet, denne danske MC skulle naturligvis også med. Næste levende billede på arenaen var en flot Douglas 600 cc fra 1937 iklædt blå og sorte farver. Fremstillet af brødrene Stevens (AJS). Det var en model 16 men med lidt mindre motorvolumen end sidekammeraten på 18 HK og 350 cc - ejermænd medlem af DVM Finn Habekost fra Billund. Her var nok mellem 23 og 30 tohjulede køretøjer, der stod i rad og række og kæmpede om publikums gunst.

Længere ned i rækken kom et par flotte engelske crossmaskiner, den ene var en fire gears BSA Lightning fra 1970 med speciel knastaksel, plejstænger, kobling, krumtap og hvad ved jeg - den

anden en Triumph Bonneville fra '71 på 750 cc og hele fem gear og 57 HK udlånt af Frode Sørensen i Allingåbro, der jo som bekendt har hang til det engelske. Til slut i rækken stod Ole Olsen med en pokal i hånden, altså ikke "in natura" men i voksfigur fra Londons voksmuseum. Olsen, der var verdensmester 1971-'75-'78, blev naturligvis flankeret af diverse speedwaycykler, f.eks. Weslake og Jawa. Inde mellem et par biler gemte der sig et par små DKW'er., som Vagn Åge fra Jelling havde udstillet. Den ene DKW var en KS 200 fra '38 og den anden en RT 125/2 fra '56.

Da jeg snakkede med ham en måned senere, kunne han fortælle, at han faktisk havde mange flere udstillet.

I bilafdelingen var der meget at se på, helt tilbage fra bilens barndom med Bedstemor And biler. På en rondel stod noget af det ypperste fra BMW - flot og hvid med 6-cyl. og 1975 HK, en 328 sport. Der var Porsche Speedster fra '57 og DMC De Lorean Motor Nord Irland med rustfri stålkarosseri og mågevinge - en ret speciel bil osv. osv.

DKW'en var naturligvis også repræsenteret her. Dejligt at se, at danske mænd også gjorde sig gældende på verdensplan og var med i front, når det gjaldt opfindelser. Jørgen Skafte Rasmussen havde haft en finger med i spillet i forbindelse med DKW'en.

Det var efterhånden ved at være op ad dagen, og nu kom der flere besøgende. Jeg hørte både hollændere og franskmænd diskutere bilernes fortræffeligheder eller mangel på samme. Så jeg tog det store herresving ind i flyhallen, hvor svæveflyene fangede min interesse med det samme. Det har altid været min drøm at prøve, når cumulus

skyerne oven over en taler deres tavse sprog, om at det er vvæveflyvevej. Siger man flyvning, kommer man ikke udenom vores egen Ellehammer, der blev født i 1871. Det med at opfinde havde han jo ikke fra fremmede, for hans far byggede et stort pumpeanlæg, hvormed han med et stort vandhjul tømte Vålsevig på Lolland for vand. Ellehammer junior blev urmagerudlært og kom i 1892 ind til det store København for at arbejde forskellige steder, indtil han blev selvstændig og begyndte at arbejde på sine opfindelser. Ellehammers egen MC er et produkt af hans formidable opfinderevner. Senere kom der meget mere til, og her kom hans barndoms kærlighed til dragerne frem i lyset - for fra drage til fly er der ikke den store forskel. Det kræver en motor - så Ellehammer byggede en stjernemotor, verdens første vel at mærke!

Ude i forhallen promenerede Bent Hansens BSA, han er nok bedre kendt under navnet "Dandy Bent" - smeden, der sørger for at holde tyggegummi produktionen i gang. En BSA af god årgang fra 1953 type B31. Ved siden af har Inger Hansen to BSA'er henholdsvis en Golden Flash fra '54 og en Gold Star fra '53. Motorcyklerne har for et par år siden kunnet ses på vejene i og omkring Vejle, men cykelhandleren døde, og mc-erne kom så på museum, så vi andre kunne få glæde af synet.

Klokken var nu ved at være lukketid, blokken var ved at være fylst og filmene brugt - det havde været en dejlig, lærerig eftermiddag. Servicen på museet var helt i top og medarbejderne flinke til at svare på nærgående spørgsmål.

*Poul Madsen*

# Generalforsamling

lørdag den 23. november 1996

kl. 14.00 på

Bovrup Gæstgivergård.



## Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Kassererens beretning.
4. Indkomne forslag  
(senest otte dage før).
5. Valg: På valg er Teddy Sztuk.  
Kim Andresen  
Valg af revisor (Peter Juhler).  
Valg af to suppleanter:  
Til bestyrelsen (Peter Rudolph).  
Til revisor (Peter Høi).
6. Eventuelt.

*Bestyrelsen*

---

*Klubben giver kaffe m.m. til alle medlemmer der møder op til generalforsamlingen. **Så kom bare op af stolen!***

## Skulle dette mon være redaktørens værksted?



## Julestue



Vi holder julestue på Bovrup Gæstgivergård  
søndag den 8. december 1996.

Alle medbringer en pakke til max. 20 kr., og mødes med  
**julemanden** kl. 14.00.

(Husk børnene!)



Gløgg, æbleskiver samt kaffe/the  
er for egen regning.

Bestyrelsen

kommende *arrange-  
menter*

NOVEMBER

- 9. **Stumpemarked** i Herning.
- 13. **Onsdagsmøde**  
hos Poul Madsen, Lille  
Mommarsvej 39, 6470 Sydals.  
Telf. 74 40 40 08.
- 23. **Generalforsamling** på  
Bovrup Gæstgivergård kl. 14.00.

DECEMBER

- 8. **Julestue** på  
Bovrup Gæstgivergård kl. 14.00.

1997 - JANUAR

- 15. **Onsdagsmøde** ved  
Kim Andresen, Posekærvej 40,  
6200 Aabenraa, telf 74 62 93 69.  
Vi skal se hans videooptagelser  
- fra Formel 1 i Spa, Belgien.

FEBRUAR

- 9. **Fastelavn** ved Kaj's MC,  
Aabenraavej 1,  
6400 Sønderborg. Det er kl. 14.00.
- 26. **Onsdagsmøde** hos  
Sonja og Herluf, Skovvej 12,  
6100 Haderslev, tef. 74 52 01 23.

MARTS

- 8. **Stumpemarked** i Herning.



lokale *træf og løb*

NOVEMBER

- 9. Himmelbjerg rally. Dansk  
Offroad Klub. Telf. 86 99 90 10.
- 16. Fødselsdagsfest hos  
Underground MC. Der vil være  
skilte fra hjørnet af Hobrovej og  
Skelagervej. Fed fest og god  
musik fra kl. 19.00.  
Telf. 98 38 22 08.
- 23.- Alternativ Træls Træf på Mc  
Touring Camp, Nødagervej 32 A,  
Nødager, 8560 Kolind.  
Adgang til vand og WC, ellers  
selvforplejning.

DECEMBER

- 6.- Julezielfahrt. Arr.Yamaha Club  
Århus. Info/tilm. Hans-Jørgen  
Jensen-wetlaufer, Ydunsvej 28,  
8230 Åbyhøj, telf. 86 15 00 73.

1997 - JANUAR

- 10.- Farsø Vintertræf. Mulighed for  
indendørs overnatning  
(begrænset antal).  
Telf. 98 63 31 84.
- 24. MCTC Vinterweekend.  
Telf. 86 27 25 15.

*MC-udstillinger*

NOVEMBER

- 7.- International Motorcykel Show,
- 17. National Exhibition Centre  
Birmingham, England.

FEBRUAR

- 21.- **Trafik og Sport på to hjul** -
- 23. MC-udstilling i Herning Hallerne.