

Begravelse på 3 hjul



Den sidste tur kan nu også køres på motorcykel. Dette er beretningen om projektet MC Begravelser, som kom til at tage næsten 3 år fra idéen blev undfanget til det var gennemført.

I november 2012 stiftede 14 midaldrende mænd og kvinder fra Fyn selskabet MC Begravelser ApS. Anpartshaverne indskød hver mellem 10 og 25.000 kr, og pengene skulle bruges til at indkøbe og ombygge en motorcykel til rustvogn, så alle landets motorcykelentusiaster også kunne få mulighed for en afsked

med livet på 2 - eller rettere - 3 hjul. De 14 selskabsjere var en blandet forsamling af gamle mc-folk og så nogle, der bare syntes, det var en god idé med et alternativ til det traditionelle bedemands-køretøj.

Sandt at sige var det ikke noget, vi selv havde fundet på. Allerede i 2002 grundlagde den

meget karismatiske præst og mc-entusiast Paul Sinclair firmaet Motorcycle Funerals i England. Når man bor i England, skal motorcyklen naturligvis være en Triumph, og de første mange år byggede han nogle stykker af den slags. Siden er der kommet både en Suzuki Hayabusa og en Harley-Davidson Electra Glide



Præst og mc-entusiast Paul Sinclair startede firmaet Motorcycle Funerals i England i 2002.



Jörg Grossmann har siden 2012 bygget og markedsført sin egen udgave af en mc-rustvogn.

til, men sidevognen til kisten forblev den samme i formstøbt glasfiber.

I 2012 rejste vi en tur over til Paul Sinclair for at høre lidt om hans erfaringer. Han bor i den lille flække Measham i Midtengland lidt nord for Birmingham. Næste dag besøgte vi så Motorcycle Funerals. Paul Sinclair er som mange englændere en utrolig hyggelig og lun fyr. Det var nærmest svært for ham, at sige en hel sætning uden at fyre en joke af. I det hele taget var hans holdning til døden noget mere afslappet, end vi er vant til her i Danmark. Han havde indrettet en kiste til bar, som blev brugt til messer/udstillinger, og fortalte med stor lune om de kunder, som gerne ville "do the 100" - altså køre mere end 100 mph på den sidste tur. Paul Sinclair satte i 2013 verdensrekord i hastighedskørsel med mc-rustvogn. Guinness rekordbog godkendte, at hans Suzuki havde nået en hastighed på 126,6 mph - det svarer til 203 km i timen. De kalder ham meget forståeligt The Faster Pastor. Bortset fra alt humoren er Paul nu også en meget seriøs forretningsmand. Det foregående år havde han haft 4-5 mc-rustvogne i sving, og han varetager 6-700 begravelser i England om året.

Et par måneder senere tog vi en tilsvarende tur til Tyskland. Lidt uden for Frankfurt am Main bor Jörg Grossmann, som ejer

firmaet JG-Motorradbestattung. Jörg har siden 2012 bygget og markedsført sin egen udgave af en mc-rustvogn. Han har valgt at bruge en Harley-Davidson Electra Glide Classic og har også fået konstrueret en glasfiberkasse til sidevognen.

Under besøget i Tyskland oplevede vi, hvor stor forskel der er på folk. Jörg var meget optaget af at beskytte sin forretning og hævdede at have patent på ideen i hele Europa. En lidt besynderlig tilgang, når nu vores ven i England beviseligt havde været i gang 10 år før ham. Vi kom aldrig til at handle med Jörg, men det havde nu også helt andre årsager.

Skattefar på tværs

Hjemme i Danmark var der nemlig 2 forhold, vi først skulle have afklaret. Det første handlede om SKAT. Som alle, der har været i gang med at importere eller ombygge motorcykler, ved, er der altid en skattefar, som skal tages i ed. I Danmark er det sådan, at rustvogne på lige fod med ambulancer og kongehusets biler er fritaget for registreringsafgift. Og det er jo ret mange penge, det handler om: Groft sagt 180% oven i indkøbsprisen. Allerede før vi stiftede MC Begravelser ApS, havde vi derfor taget kontakt til SKAT og skitseret, at vi ønskede at bygge en mc-rustvogn. Vi spurgte, om den kunne afgiftsfritages på lige fod

med en traditionel rustvogn? Svaret fra det lokale Skattecenter i Odense var et klart nej: en mc med sidevogn ombygget til rustvognskørsel kunne "efter administrativ praksis ikke sidestilles med en rustvogn". Eftersom der aldrig tidligere var nogen, som havde fået den tossede idé, var det lidt svært at få ud af skattevæsenet, hvad det var for en "administrativ praksis", som de henviste til. Men det ændrede ikke på svaret.

Næste instans i skattehierarkiet er, at man kan bede om et såkaldt "bindende svar", og her forpligter et skriftligt svar SKAT i forhold til domstole m.m. Det koster et gebyr på 300 kr at få et svar, og det gjorde vi så.

Ud over de generelle argumenter havde vi også fundet frem til, at der faktisk findes en række privatejede motorcykler med specialindretning (f.eks. hjertestartere), som er indregistrerede uden afgift. De betragtes som udrykningskøretøjer, f.eks. har firmaet Ambulix i Sorø sådan en. Disse oplysninger gjorde nu ikke noget større indtryk på SKAT. 3½ måned efter vi havde bedt om et bindende svar, indløb endnu et klokkeklart "Nej". Skat havde gjort sig den umage at kontakte Trafikstyrelsen, og de 2 parter havde i fællesskab fundet ud af, at ordet "rustvogne" ikke kan fortolkes på en sådan måde, at det også omfatter motorcykler med side-



BMW R 1150 RT med EML sidevognsramme er valgt som udgangspunkt for den danske udgave af en mc-rustvogn.



Mogens Torpsgaard på Fyn fik til opgave at bygge sidevognskassen.



3 år fra ide til færdigt projekt. Danmarks første mc-rustvogn står nu klar.

vogn. "Vogne" må forstås som "biler", skrev SKAT i afslaget.

Så måtte vi videre til Landskatteretten, hvor man kan klage over de bindende svar. På grund af SKATS noget begrænsede opfattelse af, hvad en rustvogn kan være, måtte vi nu supplere med en lille historisk redegørelse. En rustvogn er nemlig ikke traditionelt en bil. Oprindeligt var det et hestetrasket køretøj, der bragte udrustning ud til fronten, og som så tog de døde soldater med hjem - deraf kommer navnet. "Rust" betyder altså udrustning - ikke den kedelige kemiske forbindelse af jern og ilt. Hestetrakne rustvogne bruges stadig til kongelige begravelser, og almindelige dødelige kan såmænd også leje sådan et køretøj i dagens Danmark. Så vi afleverede en lille redegørelse til retten.

Og så skete miraklet. Blot halvanden måned efter, at sagen var sendt til Landsskatteretten, blev den behandlet, og vi fik medhold. Landsskatteretten betragtede en motorcykel som et "motordrevet køretøj", og da indretningen gjorde, at den ikke ville kunne bruges til andre formål, var svaret ganske enkelt, at den kunne fritages for afgift efter Registreringsafgiftslovens

§2. Processen med SKAT havde da taget 3/4 år, og så kunne vi komme videre.

Næste bump på vejen

Næste projekt var nu at finde ud af, hvordan vi kunne få indregistreret og godkendt en mc-rustvogn. Der var 2 muligheder. Enten kunne vi købe en kopi af den engelske eller den tyske udgave. Eller også kunne vi bygge en selv.

Vi undersøgte først muligheden for at købe en færdig maskine. Det er Trafikstyrelsen, som er myndigheden, men eftersom der aldrig tidligere har været indregistreret en mc-rustvogn i Danmark, var der ikke megen praksis eller regler, som man kunne læne sig op ad. Den tyske Harley-Davidson var ifølge ejeren godkendt af de tyske myndigheder, og ifølge ham derfor også godkendt i hele EU. Men sådan spillede klaveret ikke. Vi kontaktede Harley-Davidson Europe, og deres danske repræsentant slog 7 kors for sig. En H-D Electra Glide Classic er ikke fra fabrikken godkendt til montage af sidevogn. H-D ville derfor ikke på nogen måde supportere projektet med data eller dokumentation. Hvis vi alligevel fik bygget en

H-D med sidevogn, ville vi ikke kunne kalde den færdige maskine en Harley-Davidson, og vi ville påtage os producentansvar.

Fuldstændig samme problemstilling gjaldt i forhold til den engelske maskine. Hvis vi valgte at købe og importere en færdig mc-rustvogn, skulle vi efterfølgende have et prøvningslaboratorium (f.eks. TÜV i Tyskland eller Teknologisk Institut i Danmark) til at afprøve konstruktionen, og det pågældende laboratorium skulle efterfølgende afgive en erklæring over for de danske myndigheder om, at konstruktionen overholdt alle tekniske krav og standarder. Det var ikke muligt på forhånd at anslå, hvad sådan en test med efterfølgende ombygninger ville koste, men vi kunne godt lugte, at det ville blive dyrt. Vi droppede derfor at købe rustvognen i udlandet og valgte at bygge vores helt egen model - og den skulle selvfølgelig også være flottere og mere elegant end de 2 andre tilsammen.

Den danske model

Ad de sædvanlige kringledede veje havde vi fået kontakt til Jørn Lunø fra Sidevognsklubben i Danmark. Jørn har bygget et utal

af motorcykler med sidevogn for HMC Motorcykler ved Ålborg. Jørn kender derfor om nogen Trafikstyrelsens krav og regler omkring sidevogne. For ham var der ingen tvivl: vi skulle købe en motorcykel, der fra fabrikken side var godkendt til sidevogn, derefter skulle der monteres en ny sidevognsramme, og så skulle køretøjet indregistreres, inden vi byggede selve rustvognskassen ovenpå.

Som sagt så gjort. Efter store overvejelser endte vi med at købe en BMW R 1150 RT. Alle ved jo, at hvis der er noget, som kan skille mc-folket, så er det mc-mærket. Nogle sværger til store Honda'er, andre til italienske Guzzi'er eller til Harley'er. For vores vedkommende var der kun et skud i bøssen, så vi måtte træffe et valg, og alle kunne ikke blive glade.

Vi endte med en god og driftssikker BMW - og manden der prøvekørte den og sagde god for den, var såmænd selv H-D-kører og med i bestyrelsen for Harley-klubben på Fyn. Herefter bestilte Jørn Lunø en sidevognsramme ved EML i Holland. EML leverer højkvalitets- og TÜV-godkendte ombygningsæt til mange af de store motorcyk-

ler på markedet, og det er en kæmpe fordel, når den skal indregistreres.

Efter den sædvanlige lange leveringstid var overstået, kunne vi endelig komme i gang med selve byggeriet. Jørn satte rammen på og skiftede samtidig forgafelen og de 2 hjul på motorcyklen, hvilket er helt nødvendigt, hvis maskinen skal være til at køre og styre, når der først kommer den store vægt på. BMW'en med sidevogn blev synet og godkendt uden problemer med en max totalvægt på 750 kg.

Herefter blev maskinen fragtet til Sydbyn. I den lille by Diernæs ved Faaborg bor karosseribygger Mogens Torpsgaard. Mogens havde sammen med sin søn René påtaget sig at bygge vores sidevognskasse. Ikke som en formstøbt glasfiberkasse, men i ægte stålplade efter de gamle håndværksmæssige traditioner. René er uddannet motorcykelmekaniker - og i øvrigt tysk mester i road racing i 2012 - så vi kunne ikke finde et bedre makkerpar til at løse vores opgave.

Vi lavede lidt håndtegnede skitser, men ellers var aftalen, at formgivningen og alle de mange detaljer måtte falde på plads, efterhånden som arbejdet

skred frem. Vi vidste godt, at det ville komme til at tage lidt tid. Hvordan skal snuden på kassen designes? Hvor finder man en baglygte, der passer? Hvor skaffer vi det rigtige buede panserglas til vinduer. Skal sideblinket sidde udenpå eller bygges ind i kassen? Osv., osv. Mogens er ikke en mand, som går på kompromis med de faglige løsninger, og byggeprocessen kom til at tage 1 år. Og så skulle maskinen jo slibes og males.

I april 2015 kunne vi endelig lade champagnepropperne springe. Vi synes i al beskedenhed selv, at vi har fået lavet en smuk og elegant løsning på den opgave, vi stillede os selv 3 år tidligere - men det var også en lang rejse at nå så langt.

Nogle af anpartshaverne har nu været på køreteknisk anlæg og lært at tumle den store maskine. Vi er klar, og fra maj kunne vi tilbyde den sidste køretur med mc-rustvogn i hele landet.

Jesper Lund

Fakta om MC Begravelser Aps

MC Begravelser er ikke en bedemandsvirksomhed. Vi tilbyder at leje vores mc-rustvogn ud til begravelser og bisættelser i hele landet og samarbejder med familier og bedemænd om det praktiske.

Motorcykel-rustvognen lejes kun ud med chauffør, men vi kører meget gerne kortetgekørsel og gør stop ved hjemmet, et klubhus eller andre steder, hvis eksempelvis en klub vil ære et gammelt medlem på den måde. Se mere om lejevilkår m.m. på www.mcbegravelser.dk eller ring på 2089 1082 og få en snak med Jesper Lund.

Vi kommer gerne ud og viser den frem og holder et lille foredrag til træf eller klubarrangementer - efter nærmere aftale og mod betaling af transportudgifter.