

Officielt medlemsblad for Dansk Triumph Automobilklub

TRIUMPH - NYT





BESTYRELSEN



FORMAND

Morten Henningsen (420)
formand@dtak.dk
Frederikssund
25793805 (efter 18.00)



KASSERER

Flemming Larsen (1352)
kasserer@dtak.dk
Odense V
31925726



BESTYRELSESMEDLEM

Lars Peter Sejr Andersen
(1965)
larspeter@dtak.dk
27110850



BESTYRELSESMEDLEM

Jørn Øgendahl (1618)
jorn@dtak.dk
Silkeborg
21768487



BESTYRELSESMEDLEM

Kåre Bang (1649)
bang@dtak.dk
Lemming 9988
86859988



BESTYRELSESMEDLEM

Morten Hildebrand (947)
morten@dtak.dk
Aalborg
50515828



BESTYRELSESSUPPLEANT

Randi Hildebrand (947A)
morten@dtak.dk
Aalborg
50515828



BESTYRELSESSUPPLEANT

Michael Pedersen (424)
michael@dtak.dk
24222920



MEDLEMSLISTEN

Koordinator Torben Jørgensen (1285) medlemslisten@dtak.dk

DTAK.DK

Webmaster webmaster@dtak.dk

FACEBOOK

Moderator Mads Nygaard (832),
Poul Nissen(1805),
Simon Ensted Salomon (1985)
Nikolaj F. Blomberg(976),
Daniel Read(1813)
Flemming Jensen (1632) kontakt via FB gruppen

REGIONSKONTAKTER OG MAILLISTER

København/Bornholm	Daniel Read (1813) Hellerup	koebenhavn@dtak.dk 42490297
Sjælland	Jørgen E. Busch (732) Snekkerup	sjaelland@dtak.dk 57528686
Fyn	Flemming Larsen (1352) Odense V	fyn@dtak.dk 31925726
Syddjylland	Poul A. Lyngs (1840) Kolding	syddjylland@dtak.dk 40865965
Midtjylland	Bjarne Olesen (752) Hadsten	midtjylland@dtak.dk 86980979
Nordjylland	Leif Røntved (1971) Gistrup	nordjylland@dtak.dk 27100525
Triumph Sport	Mads Nygaard (832)	mads@tr-dk.dk



FREDERICIAMESSE

Stand koordinator	NY STANDKOORDINATOR SØGES	
Materielforvaltning:	NY MATERIELFORVALTER SØGES	
Biler til messen	Morten Hildebrand (947)	bilmesse@dtak.dk

ADMINISTRATION

Materiel Forvaltning	Michael Ensted Jensen (737)	ensted@dtak.dk
Arkivar	Michael Pedersen (424)	arkivar@dtak.dk
Revisor	Jørgen E. Busch (732)	sjaelland@dtak.dk
Revisor	Ole Holm (1041)	
Revisor Suppleant	Bjarne Madsen (862)	
Motorhistorisk Samråd	Morten Henningsen (420)	formand@dtak.dk

TRIUMPHNYT

Redaktør	Tommy Lindegaard (1958)	triumphnyt@dtak.dk
Layout	Kim Aagaard	
Pakning / Distribution	Morten og Bettina Henningsen (420 og 420A)	

Deadline for artikler samt annoncer til TriumphNyt:

Primo. maj, august, november, februar

Udgivelsesdato:

Primo. juni, september, december, marts

**ANNONCERING I TRIUMPHNYT,**

medlemmer (privat) GRATIS

Tekst/billeder indsendes til

triumphnyt@dtak.dk

ANNONCERING I TRIUMPHNYT,

erhverv

kasserer@dtak.dk

pr. blad (1 annoncering) pr. år (4 annonceringer)

1/1 side 450 DKK

1/1 side 2400 DKK

1/2 side 300 DKK

1/2 side 1250 DKK

1/4 side 150 DKK

1/4 side 750 DKK

Bagside 3000 DKK

Indhold:

Praktiske oplysninger.....	2	Den første køretur	
Formandens leder	6	i region Syddjylland	36
Redaktørens klumme	8	Forårstræf Bornholm	38
Bilfestival i Bilernes By	10	Dækspark CPH maj 2017	42
Generalforsamling Dansk		Ny Webmaster og hjemmeside	50
Triumph Automobilklub	14	Check så de benzinslanger!	51
Årstræf 2017.....	30	Stor fornøjelse for små penge	52
Nyt fra medlemslisten	35	International Triumph Day	60
		Køb & Salg	62

Af Morten Henningsen (420) • formand@dtak.dk

Leder

Jeg må starte med at fortælle jer alle, at jeg endnu engang blev valgt til bestyrelsen og tager 2 år mere som formand i DTAK. Vi havde en god generalforsamling den 6 Maj på Hotel Medio. Der blev debatteret og udvekslet meninger under en god tone. Per Kildal Christensen var ordstyrer og han fik vendt alle aspekter og synspunkter, som forsamlingen kom med.

Kim Borgstrøn, vores bestyrelsesmedlem og webmaster gennem mange år, valgte at stoppe. Bestyrelsen og jeg takker Kim for hans indsats i klubben.

Vi havde derfor brug for et nyt medlem til bestyrelsen. Lars Peter Sejr Andersen var frisk og tilbød at stille sig til rådighed. Han blev vagt af forsamlingen med klapsalver. Jeg ønsker ham velkommen i bestyrelsen.

På suppleant posten valgte Birthe Bang at stoppe og modtog ikke genvalg. Vi fik så Michael Pedersen ind som suppleant i stedet. Vi siger velkommen igen Michael.

Om eftermiddagen efter generalforsamling blev der hygget og sparket dæk på pladsen ved hotellet. Vi spiste en god middag med diverse drikkevarer og dem som valgte at overnatte fik dagen efter en dejlig morgen buffet. Vejret var flot. Det var den første weekend i 2017 med sol og en temperatur så ca 18-20 grader, så vi kunne holde varmen.

Tak til alle som mødte op og deltog.

Webmaster posten manglede også en frisk ildsjæl og jeg kan glæde jer med at Mads Nygaard har taget den post. Han er godt igang med at få vores nye hjemmeside og Facebook til at fungere. Har i en ide eller et forslag til siderne, så kontakt Mads.



Vi skal til årstræf i August og der mødes vi igen. Hvis du ikke har prøvet at være til et stort træf i klubben før, så er dette her stedet hvor det sker. Kom og få en god oplevelse med andre Triumph nørder. Der er køretur på programmet vanen tro og det er et flot syn, når alle skal afsted på denne tur. Meld jer til så i får nogle gode dage med DTAK.

Vi beklager at vores blad ikke kom ud til tiden sidste gang. Vi indleverede alle bladene lørdag den 25 april til en medarbejder, som ikke lige havde prøvet at poste sådan noget før. Hun henviste til at vi måtte vente med at sende bladene. Vi bad hende om at ringe til en livline i stedet. I løbet af den følgende uge modtog nogle medlemmer bladene. Men om fredagen fik jeg et opkald fra PostNord, idet de havde en kasse blade stående. De ville ikke sende dem ud, da de ikke vidste om der var betalt

for dem!!! Medarbejderen som tog imod bladene havde åbenbart kun på den ene kasse noteret, at portoen var betalt. Jeg regnede så med at bladene så ville blive sendt ekspress ud, da det jo var PostNord som ikke havde orden i tingene. Men NEJ. De kom ud som almindelig PP Post og jeg håber derfor i skrivende stund, at alle blade nu er kommet frem.

Efter nogle lange måneder med reparation og udskiftning af diverse dele både for og bag, så glæder jeg mig til at komme ud at køre igen. Det er nu 8 måneder siden jeg var ude at køre en tur i Triumphen.

Få nu kørt i jeres fine Triumphbiler i den kommende sommer. De er lavet til at køre i. (Hvis de kan) God sommervind til alle.



Af Tommy Lindegaard (1958)

Redaktørens klumme

Igen, igen, igen, igen kan jeg desværre sige til mange ting.

Alt det rundt om har fyldt en forfærdelig masse, så igen, igen er Triumphnyt blevet forsinket. Stort suu-uuuk og dybfølt beklagelse herfra.

Igen, igen, igen har jeg prøvet at mine reservedele, denne gang en hovedcylinder, har en holdbarhed som er fornærmende ringe. Jeg møder det alt for tit. Reservedele købt fra,- troede man-, velrenommerede leverandører, hvor kvaliteten viser sig at være en forstad til Peking.

Og lige i tilfældet med en hovedcylinder er det ærgerligt at garantien, som i øvrigt er svær at gøre gældende i andre lande, uden at bruge alt for meget tid og penge på diskussion, porto og returforsendelse, ikke gælder følgeskaderne. For selvfølgelig har bremsevæsken opløst lakken under cylinderen.

Jeg har også hørt fra mange som har brugt masser af tid på topstykkerenovering, ventilslibning og andre arbejder, blot for at konstatere, at man nu til dags kan købe pakninger der holder mellem 3 uger og 3 måneder.

Men nu har jeg hørt i min høresnegl at pakninger fra "payen gaskets" er der ikke problemer med, og lige den del vil jeg gerne høre om og dele med alle jer medlemmer. Del ud af de gode erfaringer. Mine lejer fra denne leverandør fungerer stadig efter et år (ufatteligt at den sætning skal formuleres), og som jeg har erfaret, mine pladedele fra mor-risminor.dk passede faktisk til bilen.

Og nu jeg er i gang med den negative udladning.

Hos mig, og sikkert hos de fleste af jer, er vores fine gamle bil eller biler en hobby og en passion, som involverer hele familien.



Vi får alle mange invitationer til at deltage i træf og andre arrangementer, og ofte til disse træf følger der lidt godter med.

Der er lidt kaffe og kage, måske et måltid og under alle omstændigheder en entre der ikke skal betales. Alt sammen ud fra den ganske fornuftige betragtning, at din og min bil er den attraktion, der gør, at der faktisk et veteranbilshow at byde på. Jeg deltager gerne når jeg kan, og ofte sammen med mit barnebarn som jeg ihærdigt injicerer med veteranbilsbacillen.

Der findes faktisk træf og arrangementer, hvor disse enestående privilegier som en kop kaffe, en fri entre eller et pølsevognsmåltid udgør, kun tildeles bilens fører. Jeg synes, at disse arrangører i deres sparsommelighed fuldkommen har misforstået konceptet.

Uden din bil og min bil er der ikke et træf, og jeg skal ikke have en udgift til kaffe/kage/entre til den øvrige familie fordi en arrangør ikke vil betale, hvad det koster, at have en udstilling af veteranbiler.

Af nøjagtig den grund vil I ikke møde mig her i sydsjælland på et nærliggende gods beliggende på en ø lige ved siden af min hjemby Næstved. Jeg vil ikke betale entre for 12-årige Mille, for at en vis baron skal tjene endnu flere penge på, at lave et arrangement, hvor min families hobby og passion er attraktionen.

Men heldigvis er det nu sommer. Så kom nu ud og brug en masse timer i og under bilen, så vi kan mødes ude i sommerlandet, og nyde samværet om vore skønne biler.

Bilfestival i Bilernes By

Automania 2017

Søvej, 8600 Silkeborg • www.automania.dk

At Silkeborg er Bilernes By ved alle bilinteresserede i Danmark. Her findes den største koncentration af bilforretninger, her er Europas største bilhus, Danmarks største automobilmuseum samt den mest kendte racerbane: FDM Jyllandsringen.

Det var derfor også oplagt at lave Danmarks største bilfestival for klassiske biler netop i Silkeborg. Man valgte således i 2006 at afholde den første udgave af AUTOMANIA - Silkeborg Automobilfestival, der er tænkt som en årlig tilbagevendende begivenhed den sidste weekend i august.

Bilfestivalen har siden været en stor succes med deltagelse fra både ind- og udland, og deltagerantallet er blevet fordoblet fra år til år. Det, der startede som en pæn succes, er nu blevet den absolut største af sin art. I 2017 vil AUTOMANIA løbe af stablen fra fredag den 25. til søndag den 27. august og mange har allerede meldt deres ankomst. Her vil være træf for mærkebilklubber,

amerikanerbiler og almindelige brugsbiler fra 50' og 60'erne.

Ligesom de forrige år vil der være "Classic Street" bag rådhuset, hvor der vil være udstillinger, marked med biludstyr, reservedele og bilrelaterede ting, salg af tøj, modelbiler og meget mere. Her vil også være et stort servicetelt, så publikum kan få stillet både sult og tørst.

Dansand Classic Sprint - racerløb i gaderne

Derudover kommer et stort antal klassiske racerbiler. De deltager i _Dansand Classic Sprint, der er en afdeling af Danmarks-mesterskabet for klassiske sportsbiler og afvikles på Søvej lørdag. Samme sted afvikles Dansand Historisk Rally, Dansand Pålidelighedsløb og Mini SportscarEvent søndag. Søvej er afspærret fra rundkørslen ved Jyske Banks p-hus til lyskrydset ved Godthåbsvej fra fredag aften til søndag aften.



Hele midtbyen i Silkeborg kommer til at genlyde af velsmurte motorer fra en svunden tid gennem hele weekenden. Specielt Sørtorvet og Søvej vil være rammerne omkring Automania og lørdag og søndag vil motorstøjen nok være højere end normalt. Her køres forskellige Dansand Racerløb af meget varierende karakter.

På parkeringspladserne samles hundredevis af flotte veteraner og klassikere, som det kan anbefales at kigge nærmere på. Og man kan komme helt tæt på de flotte køretøjer og få en snak med de stolte ejere, der gerne fortæller om deres bil.

OM AUTOMANIA

Automania afholdes primært på Sørtorvet i Silkeborg og de omkringliggende parkeringspladser. Festivalen er for veteran- og klassiske biler og køretøjer. De seneste år har der også været Dansand Classic Sprint på Danmarks smukkeste racerbane langs søerne på Søvej, hvor der også køres Dansand Historisk Rally og andre racerløb. Som noget nyt etableres "Classic Street" på området mellem Rådhuset og Søjlehuset, der forbinder Rådhus P Øst (biltræf) med Rådhus P Vest (ryttergård for billøbene). Her vil der være udstillinger, vintage-marked, boder med udstyr, reservedele og tilbehør, tøj, modelbiler m.m.

Start: 25-08-2017

Slut: 27-08-2017

Åbningstider:

Fre: 14.00 - 18.00

Lør: 10.00 - 22.00

Søn: 09.00 - 16.00

Fredagens program



Kl. 14.00-18.00

Biltræf på Sørtorvet, hvor veteraner og klassikere mødes og publikum har lejlighed til at tage skønhederne nærmere i øjensyn.

Kl. 15.00-16.00:

Underholdning på Sørtorvet med musik og sang

Kl. 16.00-17.00:

Officiel åbning af Automania på Sørtorvet af Silkeborgs borgmester Steen Vindum, hvor omkring 80 af de deltagende biler bliver præsenteret for publikum. Det plejer at være rigtig festligt med masser af tilskuere.

Lørdagens program



SØTORVET OG TILSTØDENDE PLADSER:

Kl. 10.00-16.00:

På Søtorvet mødes i hundredevis af forskellige klassiske biler og publikum kan få en snak med de stolte ejere. Her kan man også møde mange bilklubber og se masser af sjældne køretøjer. Der er mulighed for at købe forfriskninger. Ved punkthusene på Papirfabrikken mødes Lotus-klubben med 40 flotte biler og

Kl. 10.00-16.00:

På Rådhus P-Øst er der Amerikanerbil-træf. Det er parkeringspladsen til venstre for Rådhuset lige overfor Søtorvet. Kom og se de store flotte biler og få en snak med ejerne, der gerne fortæller om deres biler. Her kommer mange forskellige modeller, så der er masser at se på.

Kl. 10.00-16.00:

Hippielejr på Søtorvet. Her træder du ind i en tidslomme fra 70'erne med biler, campingbusser og andre køretøjer, en lejr befolket med hippier fra de glade dage med "Make Love not War".

SØVEJSAREALET:

Kl. 08.00-16.00:

_Dansand Classic Sprint midt i byen - Danmarks smukkeste motorløb på Søvej langs vandet er en DM-afdeling. På en afspærret rute kører klassiske racerbiler og sportsvogne om at få den bedste tid. Det bliver meget publikumsvenligt og i ryttergården kan man komme helt tæt på både biler og kørere. Nye kørere kan tage licens ved et kursus på selve dagen. Tilmelding til Dansand Classic Sprint på www.hms.dk. Intet andet sted i Danmark kan publikum komme gratis til motorløb og overskue hele banen fra de fleste steder.

Kl. 10.00-16.00:

På "Classic Street" bag rådhuset er der et stort marked med autorelaterede varer, samleobjekter, udstillinger og meget andet.

Kl. 18.30-22.00:

Deltagerfest for tilmeldte og inviterede gæster. Her nydes en 3-retters menu og hygges med lidt gedigen bilsnak. Prisen er 175 kr. pr. deltager for maden.

Søndagens program



Kl. 09.00-10.00:

Morgenkaffe på Søtorvet. Vi giver alle fremmødte en kop kaffe og et rundstykke.

Kl. 09.00-15.30:

Elever fra Silkeborg Tekniske Skole bygger sæbekassebiler i teltet på Jyske Banks p-plads på Søvej. De kommer til teknisk kontrol på Søtorvet og dyster efterfølgende mod hinanden på banen på Søvej.

Kl. 10.00-16.00:

Biltræf på Søtorvet for de forskellige deltagende klubber og enkeltkøretøjer. Vi håber på rigtig stor deltagelse, så vi kan slå rekorden for søndag. Her er også udstilling specielle veterankøretøjer. Vi har inviteret veteranknallertklubben, vintage motor-



cykler, veteranlastbiler m.m. til at udstille på Søtorvet.

Kl. 10.00-14.00:

Vi kårer Automanias flotteste veteran eller klassiker. Alle biler på Søtorvet kan deltage i konkurrencen om flotte præmier og det er publikum, der stemmer om resultatet. Der er selvfølgelig også publikumspræmier.

Kl. 12.00-13.00:

Vi serverer stegt flæsk med kartofler, persillesovs og rødbeder for kørere og passagerer i de udstillede biler. Det kræver at der er bestilt på forhånd her på siden. Tryk på knappen på forsiden og bestil portioner til 60 kr. pr. stk.

Kl. 15.00-16.00:

Automanias flotteste biler kåres. Herefter er der præmieoverrækkelse i sæbekasseløb.

Kl. 13.00-16.00:

Polles N.O. Jazzband underholder med glad og munter New Orleans jazz fra ladet af en gammel lastbil. Det er efterhånden blevet en fast og hyggelig tradition.

For mere info gå ind på:

<http://www.automania.dk>

Invitation til Bilfestival i Bilernes By – Automania 2017

Oplev en fantastisk weekend i Bilernes by i Silkeborg den 25. – 27. august 2017
Som DTAK medlem inviteres du hermed til at være med til Automania Bilfestival 2017.

Der vil blive lavet fælles parkering for alle DTAK medlemmer, hvor vi kan mødes og fremvise vores biler, så publikum kan beundre vores smukke Triumph biler.

Mød talstærkt op - så mange forskellige Triumph modeller som muligt - Jens Konrad vil sørge for at vi får en rigtig god parkeringsplads.

Vi håber at der er rigtig mange der har lyst til at være med.

TILMELD DIG til træffet senest den 1. august 2017, det er gratis!

Til: Jens Konrad · Tlf.: 86851998 · Email: jens.konrad@hotmail.com

Med venlig hilsen

DTAK Region Midtjylland

Bjarne Olesen · Vissingvej 35 · 8370 Hadsten · tlf.: 86980979 · midtjylland@dtak.dk

Generalforsamling Dansk Triumph Automobilklub

6 Maj 2017 – Hotel Medio – Fredericia

Dagsorden:

1. Valg af dirigent:

Bestyrelsen foreslog Per Kildal Christensen – 116, som blev valgt

Dirigenten kunne herefter oplyse, at generalforsamlingen var varslet rettidigt i henhold til vores vedtægter og at generalforsamlingen derfor var beslutningsdygtig.

Der blev optalt 29 stemmeberettigede medlemmer.

2. Formanden aflægger beretning for det forløbne år:

Beretning kan læses andet sted i bladet og på hjemmesiden www.dtak.dk

Der var spørgsmål angående login til hjemmesiden og der blev henvist til punktet eventuelt.

Beretningen blev herefter godkendt

3. Det reviderede regnskab fremlægges til godkendelse:

Regnskabet blev fremlagt af kasserer Flemming Larsen - 1352

Der var spørgsmål til regnskabet omkring udgiften til messer og stumpemarkeder?

Kasserer svarede at det er en stor udgift og at den alene dækker udgiften til Fredericia Bilmesse forår og efterår. Det vil



sige udgiften til overnatning og kørsel for bestyrelse og de medlemmer som stiller biler til rådighed. Det dækker også afgiften til Fredericiamessen på ca. kr. 3.500,- og diverse indkøb til messen. Det er en udgift som bestyrelsen gerne afholder.

Der var spørgsmål omkring udgiften til MhS og hvad vi egentlig fik for vores kontingent, idet f.eks. det med registreringsafgiften ikke var en forhandling fra MhS side, men blev et EU-direktiv. Bestyrelsen oplyste, at MhS tager alle relevante spørgsmål op og er især opmærksom på alt hvad der har med miljøet at gøre. Der sidder p.t. 2 lobbyister fra MhS i EU og forhandler på vores vegne.



Kasserer blev gjort opmærksom på at der var en fejl i regnskabet vedrørende årstræffet 2016, som hverken kasserer eller revisorer havde set. Der er sat et regneark op, som selv burde tælle netop disse beløb sammen. Kasserer kunne derfor ikke umiddelbart se hvad der var sket.

Generalforsamlingen godkendte regnskabet under forudsætning af, at kasserer og revisorer sætter sig sammen og finder fejlen og at nyt regnskab offentliggøres i Triumph Nyt.

4. Fastsættelse af kontingent:

Kasserer foreslår uændret kontingent

5. Indkomne forslag:

Forslag fra Martin Denni Nielsen - 1621:

"Jeg kan desværre ikke være til stede på generalforsamlingen på grund af arbejde, men vil på trods af det gerne foreslå nedenstående til afstemning.

At bestyrelsen tager kontakt til TR-klubben og TR-register med henblik på at danne een fælles Triumph-klub.



Hvis der er interesse for forslaget i de 3 bestyrelser, forventes det, at der dannes et udvalg, som tager sig af formalia. Jeg har talt med medlemmer i alle tre klubber, som finder det mærkeligt, at der i et land som Danmark findes hele 3 forskellige klubber for 1 bilmærke. Ved en sammenlægning kunne vi få et bedre blad, hvor hver bilmodel var repræsenteret under hver sin sektion. Vi kunne få bedre tilslutning til arrangementer. Vi kunne råde over større teknisk viden. Vi kunne udvide vores tilbud til medlemmerne på baggrund af en større kapital. Ect, ect

Hvis man mener, at bestyrelsen skal rette henvendelse til de to andre klubber, stemmer man JA

Hvis man mener, at DTAK skal forblive en selvstændig klub, stemmer man NEJ

Hvis man ingen mening har, må det blive blank eller ved ikke __"

Forslagsstiller var ikke selv til stede.

Der var følgende bemærkninger fra forsamlingen:

- Den bilklub vi har i dag, er langt den ældste og det er min opfattelse er de andre klubber er udbrydere herfra. I TR-registret er mange medlemmer af begge klubber. Så hvis de syntes at der kun skal være én klub, kan de bare melde sig ind i DTAK og deltage i generalforsamlingen.
- Vi stemmer om der kan indledes en dialog og ikke om at nedlægge vores klub.
- Dirigenten oplyste at man ud fra forslaget kan drage forskellige konklusioner. Selve forslaget gælder om at tage kontakt til de andre klubber. Og stemmer man nej forbliver DTAK en selvstændig klub.



- Har bestyrelsen en holdning? Forslaget har været vendt mange gange og jeg synes det lyder fornuftigt nok.
- Forslaget har været oppe at vende mange gange og der har været mange udstrakte hænder. Men de to andre klubber er meget mere begavede end os. Det siges at vi har et vigende medlemstal. Jeg er bragende uenig. Der er mange som har en eller anden form for veteranbil, motorcykel eller andet. Men bare ikke en Triumph. Vi har brug for at få nyt blod udefra, men ikke fra de andre klubber. Vi er ved at være for gamle og har brug for nye unge kræfter. Der er masser af medlemmer og børn i andre klubber og ikke kun i vores tre klubber. Vi har prøvet at henvende os til TR-klubben mange gange, men de er selvfølgelig velkomne til DTAK.
- TR-klubben startede for sig selv og da man ikke kunne enes mere, opstod DTAK. Dengang manglede de også medlemmer til både arrangementer, bestyrelsen og blade. TR-klubben ville gerne være en del af DTAK, men de ville kun nyde og så skulle vi lave det grove arbejde. Vi skulle være tjenere for dem. Jeg kan kun opfordre til at stemme imod forslaget.
- Det er rart at høre historien bag klubberne. Vi kan også vælge at lukke klubben og blive et fællesskab, men er det ikke forsøget værd? Der er en masse historie og gamle mænd og der er mange nye medlemmer, som ikke kan huske hvad der skete dengang. De andre klubber har måske samme holdning og så har vi trods alt prøvet det.
- Hvor mange medlemmer har de andre klubber. Det vides ikke, men hvis vi åbner for en dialog, så er der flere i dag som har sagt, at de er velkomne i DTAK.
- Samtale fremmer forståelsen. Lad nu gammelt nag ligge og lad os se hvad vi kan gøre for at få yngre medlemmer med.
- Har lige set at det årlige kontingent i TR-Registret er på kr. 300,- og den samlede indtægt på kr. 23.000,-. Det giver 76 medlemmer.
- Blot til orientering, så har vi faktisk flere TR-biler i DTAK end i TR-klubben.



- Jeg syntes der skal være en dialog mellem klubberne og der er også tale om et nyt internationalt navn. Det syntes jeg er lige meget. Vi skal beholde DTAK.
- Jeg har i årevis forsøgt at tale med TR-Registret på Fredericiamessen, men interessen er meget lille. De vil ikke engang tale med os.
- Jeg syntes at jeg repræsenterer den yngre del af klubben og det kan ikke skade at tage kontakt.
- Formanden havde følgende at sige. Vi skal ikke blande tingene sammen. Forslaget går ud på at vi skal nedlægge denne klub og lægge den sammen med de to andre under et nyt navn. Jeg kan ikke se hvorfor vi skal lave en fjerde klub.
Hvis generalforsamlingen beslutter at vi skal tage en dialog er det fint, men det skal ikke være en nedlægning af DTAK.
- Der er vedtægter der skal overholdes og det har de andre klubber også. Om det er en god ide syntes jeg ikke. Vi har f.eks. en Løvfaldtur på Sjælland. Det er en fælles køretur med flere andre klubber. Blandt andet Healey-klubben og TR-klubben.
TR-Registret er en udbrydergruppe fra DTAK, fordi de syntes at der skete for lidt.
TR-klubben var den første klub, men kun med TR-biler og derfor var der udbrydere herfra som startede DTAK. Vores klub er nu engang som klubmedlemmerne er.
Vi har brug for aktive medlemmer og det får vi ikke ved at slå klubberne sammen. Jeg tror ikke på det. Hvis vi ikke har aktive medlemmer sker der ikke noget.
Vores kontaktperson på Fyn har en super god gruppe, men gør også en stor indsats. Det er ildsjæle vi har brug for. Vi kan gå ind på at samarbejde, men ikke nedlægge os.
- Bestyrelsen har en fælles udmelding. Vi må sige at de synspunkter som Formanden er kommet med dækker bestyrelsens synspunkt. Der er ikke noget der hindrer os i at have en dialog med de andre klubber. Hvis man udveksler diverse igennem de næste par år, så er der ikke noget til hinder for en sammenlægning på den lange bane. De kan melde sig ind i vores klub, hvis de har lyst.

Der blev stemt ved håndsoprækning og resultatet blev følgende:

Ja – 6 stk.

Nej – 16 stk.

Blankt – 7 stk.

Der blev stemt nej til forslaget.

Fakta tilføjet efter generalforsamlingen:

TR Club blev stiftet i 1975. Da den kun ville optage medlemmer med TR-biler, blev DTAK stiftet i 1983. Udbrydere fra DTAK stiftede i 2010 Triumph TR Register Danmark.

Så var der pause så vi kunne strække benene og Triumph sangen blev sunget.



Forslag fra Daniel Read - 1813

Forslaget er: Kommentarer som kan medtages på kommende generalforsamling – jeg uddyber gerne punkter hvis de skal tydeliggøres og evt. fremstilles til afstemning. (ellers kan de bruges som bilag under punktet "eventuelt").

1. Regionskontakter Bedre samarbejde mellem regionskontakterne i klubben f.eks. i form af 1 eller 2 møder om året. Møder kan evt. afholdes over "nettet" hvis det viser sig fordelagtigt. Handlingsplan for regionskontaktarbejde: Hvad gør de enkelte regioner i dag? Hvad er forventningen lokalt til regionskontaktpersonen? Er der områder regionskontakten mangler ressourcer/kompetencer?

Årlig rapportering af kontakternes arbejde (evt. som punkt på generalforsamlingen). Generelt opdatering/indlæg om regionen til TriumphNyt og Dtak.dk (gerne også Facebook) Jeg forestiller mig en særskilt sektion på dtal.dk f.eks "nyt fra regionerne". Jeg (Daniel Read) faciliterer gerne handlingsplanen. Til gengæld forventer jeg at alle regionskontakter bidrager i det omfang de kan, og det er vigtigt at ALLE regioner samt bestyrelse støtter op om arbejdet.

2. Bestyrelsen Bestyrelses arbejdet skal synliggøres for klubbens medlemmer, så de ved hvad der foregår! Jeg foreslår følgende: Dagsorden/Referater for afholdte bestyrelsesmøder offentliggjort i Triumph-Nyt og Dtak.dk (gerne også Facebook). På den måde kan det enkelte klubmedlem holde sig orienteret og kommenterer på de forskellige problemstillinger. Kommentarerne kan i givet fald danne en del af bestyrelsens beslutningsgrundlag. Jeg forestiller mig en særskilt sektion på dtak.dk f.eks "nyt fra bestyrelsen".

3. Generalforsamling udskilt fra forårstræf og afholdt i regionerne efter turnusordning. Hotel Medio er et fint sted, men det er ikke repræsentativt for klubben at det er de samme 25 mennesker der deltager hvert år. Jeg foreslår at forårstræf udskilles fra generalforsamlingen og fortsat afholdes på Hotel Medio. Generalforsamlingen afholdes i stedet på skift i regionerne og det bliver regionskontakterne der er ansvarlig for arrangementet (efter anvisninger fra bestyrelsen). Det vil efter min mening gavne begge arrangementer – træffet bliver hygge, generalforsamlingen "arbejde".

Daniel Read, koebanhavn@dtak.dk



Forslagsstiller var ikke selv til stede.

Forslag 1. Dirigenten opsummerer, idet der ikke lige umiddelbart kan stemmes ja eller nej til forslaget. Skal der være bedre kontakt mellem kontaktpersonerne f.eks. ved 2 møder om året. Skal der laves en handlingsplan, og skal der ske rapportering fra Regionerne.

Der var følgende bemærkninger fra forsamlingen:

Kåre Bang: Jeg har selv været kontaktperson og det er en opgave op ad bakke. Den anden ting er at man skal passe på med at presse for meget ned over hovedet på Re-

gionerne. Det er en god ide omkring samarbejdet. Tror dog ikke at f.eks. Nordjylland og Sjælland kan koordinere meget, men derimod at Nord- og Midtjylland kunne arbejde lidt mere sammen. Hvis regionerne skal indrapportere, så bliver det en opgave, hvor medlemmerne mener, at det er deres kontaktperson, som skal lave alt arbejdet. Så det skal ikke formaliseres så meget.

Formand: Vi har nu alletiders chance for at høre, hvad kontaktpersonerne syntes, idet vi kun i dag mangler repræsentation fra Nordjylland og fra København. Ellers er alle med. Så hvad siger kontaktpersonerne?

Det er da ikke et forslag der kan stemmes om. Det er en opfordring om en fremtidig proces. Man kan fra bestyrelsen side opfordre til et samarbejde. Jeg syntes dog det er vigtigere at koncentrere sig om vores blad. Det skal fungere uanset om medlemmerne kommer med indspark eller ej. De første i rækken til at skrive indlæg til bladet må være kontaktpersonerne og dernæst medlemmerne. Hvert arrangement afsluttes med at uddelegere en skribent som sender lidt info og billeder til bladet.

Generalforsamlingen ønskede at høre Regionernes holdning:

Syddjylland: Vi ønsker mere kontakt mellem regionerne. Vi holder til i Kolding, hvor vi er en klub i klubben. Vi er 10-15 medlemmer som mødes og kører ture m.v. Hvis man skal have regionerne til at fungere, skal man have ildsjæle i de små byer rundt omkring i de enkelte regioner. 5 regioner er for lidt rent geografisk. Fyn kom med en bemærkning om at Fyn er på størrelse med Syddjylland.

Midtjylland: Vi mener det samme som Kåre Bang. Der kommer ingen tilbagemeldinger fra medlemmerne. Da jeg startede sendte jeg en mail rund til alle 140 medlemmer med spørgsmål om, hvad de ønskede og oplyste dem om, hvad jeg



var or en. Der kom 5 tilbagemeldinger og der var 3 som var positive. 1 ville udmeldes da han havde solgt sin bil. Der har været invitationer fra MG-Klubben og stort set ingen har meldt sig til. Jeg konkluderer at medlemmerne ikke kan være interesseret i arrangementer. Nordjylland har samme problem.



Om det bliver bedre ved at snakke sammen ved jeg ikke. Hvis man holder garagemøde er der meget langt fra Vestkysten og hertil og det gør det svært at holde møder med de lange afstande. Det er kun de lokale som kommer, når vi arrangerer garagemøder. Da Hartmann var kontaktperson, blev der holdt månedlige møder/køretur. Det gjorde man så på skift medlemmerne imellem. Men medlemmerne er ikke interesseret. Nu er jeg ved at arrangere årstræffet 2017 og når det er afholdt, så har jeg tænkt mig at stoppe som kontaktperson.

Fyn: Det var et slid at starte det op. Den allerførste gang kom der 1 medlem, men i de sidste mange år er det gået godt. Jævn besøgende. Jeg sender selv en mail ud midt i måneden og hører, om der er en som har lyst til at tage det næste møde. Er der ingen der melder sig, holder jeg det selv. Vi starter derfor forskellige steder fra og deler sol og vind lige. I starten havde vi et godt samarbejde med Kolding og vi kom til hinandens møder. Men pludselig var det slut. Der blev ikke givet mailadresser videre. Da vi holdt sammen kom der rigtigt mange fra Sydjylland til turene på Fyn. Jeg er ikke selv mærkefanatiker og der derfor flere som kører med på vores ture uanset mærket på bilen og om de er medlem af andre klubber. Det er den måde vi kører det på Fyn.

Holdningen til forslaget er at vi kan have meget glæde af hinanden. Ideerne på landsplan kan man have glæde af på tværs af regioner.

Sjælland: Min region er lidt frustrerende. I starten havde vi et godt sammenhold og der kom også en del nye medlemmer til. Men jeg har efterfølgende hørt, at de nye medlemmer syntes det havde været svært at komme og at vi andre var for indspiste. Og det er nok også rigtigt nok. Jeg syntes at ideen omkring et samarbejde ikke er ikke dårligt. Og

ellers har jeg den samme holdning som Midtjylland.

Det lyder som om der er problemer kan være kommunikationen. Skal vi egentlig bruge e-mail nu. Hvad med sms kæder? Så kan man sende en besked om at vi mødes der og der klokken!

Nordjylland: Var ikke repræsenteret, men Morten Hildebrand, som tidligere har været kontaktperson i Nordjylland kommenterede. Der er ca. 50 medlemmer i vores region og ingen møder op. Vi har igennem de sidste 20 år været de samme personer som møder op. I 2018 er det Nordjyllands tur til at holde årstræf, men hvis ingen møder op og vil hjælpe til, så bliver der ikke noget Årstræf i Nordjylland. Jeg ved allerede nu at der sikkert kommer en invitation til Jesperhus Blomsterpark og jeg ved også hvilke 6 biler som møder op. Det er bare op ad bakke. Forhåbentlig kunne det hjælpe med en anden måde at kommunikere på.

Slut med indlæg fra Regionerne.

- Jeg er ikke meget for at lægge flere byrder på skuldrene af kontaktpersonerne ved at stemme ja til forslaget.
- Jeg ville blot bakke op omkring en sms-kæde. Det virker effektivt.

Dirigenten opsummerer:

Det lyder som om kontaktpersonerne har for lidt opbakning fra medlemmerne, udfordringer med for lange afstande. SMS-kæder kunne være løsningen. Ved et ja til forslaget bliver det mere tyngende for kontaktpersonerne. Som en sidebemærkning var det faktisk undertegnede som indførte de 5 regioner for at styrke klublivet og skabe mere sammenhørighed. Det er op ad bakke nogen steder.

Da vi startede regionerne op arrangerede vi garagemøder og der blev også afholdt møder i Grenaa, hvor man så, hvordan bladet blev lavet dengang. Lige nu sidder jeg som formand for en fodboldklub og her er der samme tendenser. Det kræver en kæmpe indsats, men så kan det lykkes. Da Regionerne blev stiftet var det en anden tid med større fællesskab. Tiderne har ændret sig.



Da forslaget drejer sig om kontaktpersonerne er der stemning for, at det kun er kontaktpersonerne som stemmer om dette forslag. Det vil sige om der skal være et bedre samarbejde på tværs af regionerne. At der afholdes 1-2 møder om året på en eller anden led.

De fremmødte kontaktpersoner var herefter enige om, at give samarbejdet en chance. Daniel Read sørger herefter for at kontakte alle med henblik på en eller anden form for samarbejde.

Forslag 2 – Referat fra bestyrelsesmøder i Triumph Nyt

- Det blev oplyst fra medlemmerne, at der allerede nu bliver sendt referat af alle bestyrelsesmøder til Triumph Nyt og at det kun er glippet et par gange. Så det er allerede effektueret.

Forslag 3 – Adskillelse af forårstræf og generalforsamling

Der var følgende bemærkninger fra forsamlingen:

- Man kan umuligt stemme disse 2 ting sammen. Vi skal ifølge forslaget mødes her til Forårstræf men ikke til generalforsamling.
- Man behøver da ikke at skille det ad. Vi mødes her om foråret til generalforsamlingen og så hygger vi om aftenen. Prøv at forestille jer, at vi skal holde generalforsamling i Nordjylland. Hvor mange kommer der så fra Sjælland? Der kommer måske et par stykker fra Midtjylland, hvis vi er heldige. Dette sted ligger midt i Danmark og dem som vil deltage i generalforsamlingen kan bare møde op.
- Det er prøvet før. Generalforsamlingen er gået på skift. Der kom få personer da vi var på Sjælland og lidt flere i Jylland. Jeg stemmer for at vi holder det eet sted. Vi kan naturligvis godt prøve, men det ændrer ikke noget. Det er den samme skare som vil møde op, uanset hvor generalforsamlingen afholdes.
- Jeg har selv arrangeret generalforsamling og forårstræf i Nordjylland. Det kan lade sig gøre, men det bliver ikke bedre.



- Et forslag om ikke fungerer.
- Kunne man tænke sig et tilskud til færgen?
- Det er prøvet før og gav ingen forskel.
- Det er fair nok at jeg kun har 25 minutter. Men det er desværre ikke det som der spørges om. Det kunne da være rart hvis andre medlemmer også prøvede at bo tæt på en generalforsamling.
- Det kunne f.eks. være Slagelse og Himmerland. Det behøver bare ikke at være det samme sted hver gang
- For nogle år tilbage var vi enige om at generalforsamlingen skulle afholdes i Vejle, fordi det var et centralt sted for alle.
- Generalforsamlingen skal ligge centralt for alle, men forårstræffet kan skifte.
- Vi har prøvet at lægge det ud til kontaktpersonerne før. Lige nu er der 5 år imellem vores årstræf og jeg mener ikke et vi kan byde vores kontaktpersoner, at de skal stå for endnu et stort træf derimellem. Jeg syntes at Fredericia ligger dejlig centralt for alle. Vi forsøgte for nogle år siden at leje en spejderhytte i stedet og det var bestemt ikke en succes. Herefter tog bestyrelsen beslutningen om at afholde generalforsamlingen på Hotel Medio. Det er jo ingen hindring for andre medlemmer og/eller kontaktpersoner at holde et forårstræf. Det vil bestyrelsen hellere end gerne bakke op om. Jeg kan godt se ideen i forslaget og intensionerne, men det kan ikke udføres i praksis.
- Vi kan ikke finde et tilsvarende tilbud på afholdelse af generalforsamlingen til den pris.

Dirigenten opsummerer:

Man skal ifølge forslaget adskille forårstræf og generalforsamling så det bliver afholdt to forskellige steder. Hotel Medio afholder forårstræf og regionerne generalforsamlingen. Vi stemmer derfor, om vi skal adskille de to træf fra hinanden.



Alle stemmer var imod forslaget.

Der blev derefter drøftet, at bestyrelsen fremover skal kontakte forslagsstillere og hjælpe dem med at få formuleret deres forslag, således at der kan stemmes klart ja eller nej til forslagene.

6. Valg af bestyrelsesmedlemmer:

- Kåre Bang – 1649 (modtager genvalg) – Blev genvalgt
- Flemming Larsen – 1352 (modtager genvalg) – Blev genvalgt
- Morten Henningsen – 420 (modtager genvalg) – Blev genvalgt
- Kim Borgstrøm udtræder af bestyrelsen og et medlem skal vælge for et enkelt år

Ingen andre medlemmer ønskede at stille op,

Der blev spurgt om, hvad det indebar at være medlem af bestyrelsen. Bestyrelsen orienterede om, at der afholdes 3-4 møder om året. 2 gange på Fredericiamessen og 1 gang i forbindelse med generalforsamlingen. Nogle gange også i forbindelse med årstræffet. Ellers foregår alt på mail.

Herefter meldte Lars Peter Sejr Andersen -1965 sig som medlem for et år.

7. Valg af bestyrelsessuppleanter:

- Randi Hildebrand - 947A (modtager genvalg) – Blev genvalgt
- Michael Pedersen – 424 blev opfordret og takkede ja

8. Valg af revisor og revisorsuppleant:

- Revisor Jørgen Busch – 732 (modtager genvalg) – Blev genvalgt
- Revisorsuppleant Bjarne Madsen – 862 (modtager genvalg) – Blev genvalgt

9. Eventuelt:

- Årets Foto: Morten Hildebrand - 547 - Triumph Nyt 193 – På Englandstur
- Årets Artikel: Mikael Mortensen - 1867 - Triumph Nyt xx – Så blæs dog ...
- Årets Enthusiast: Dirch Glad - 1637
- Indlæg fra Mads Nygaard



Gennemgang af facebook:

Vi startede vores Facebookgruppe i 2014 og der var ikke rigtigt opsat nogle regler for brugen af den og hvad den egentlig skulle bruges til. Vi skulle bare i gang. Det er en offentlig gruppe hvor alle kan se med, men kun medlemmer skrive. Man kan blive medlem af siden uden at være medlem af DTAK, men administratorene skal godkende nye medlemmer. Jeg har forsøgt at få medlemmerne til at svare på, hvor mange der var medlemmer af DTAK. Der er p.t. 257 medlemmer. 102 svarede og af dem var 76 medlemmer medlem af DTAK.

Der kommer dagligt nye indlæg på Facebook. Hvis vi bare havde det liv i klubben som vi har på Facebook, så kunne det gavne hele klubben. Jeg kan kun opfordre jer alle til at gå ind og kigge.

Gennemgang af hjemmeside:

Den nye hjemmeside er bygget på en platform, som leverer hjemmesider til firmaer. Den er modelleret således, at den kan bygges op som legoklodser. Vi rammer lidt vægge og er blandt andet forhindret i at medlemmer kan ændre noget selv. Så har i indlæg eller arrangementer til hjemmesiden, så send det til Triumph Nyt. Så vil redaktøren sørge for at lægge det på hjemmesiden.

Forum er desværre ikke en del af platformen lige nu, men vi arbejder på at få det op at køre, så det matcher Facebook.

Log-in på Facebook:

Når man beder om et log-in skal felterne blot udfyldes. Mail nummer 1 kommer fra Bricksite som skal aktiveres før log-in er på plads. Man skal ikke gøre mere ved den mail. Også selvom der står at man kan logge ind. Denne mail kan nogle gange havne i spamfilter eller uønsket post. Efterfølgende kommer der en mail fra webmaster med et link. Så taster man sit oplyste brugernavn og password. Ønsker man et andet password kan man blot kontakte webmaster.

Opfordring fra Jens Konrad:

Vi skal være aktive og udadvendte og jeg vil gerne argumentere om et lille arrangement i Silkeborg kaldet Automania. Indbydelse ligger på hjemmesiden. Der er mange bilentusiaster og sociale medier ved dette arrangement. Jeg har mulighed for at skubbe Triumph bilerne helt frem i første række. Jeg kunne godt tænke mig en tilbagemelding til hvem som kommer, så jeg kan arrangere det. Man skal ikke nødvendigvis blive holdene indtil arrangementet er færdigt. Man kan køre når man vil. Invitationen er sendt ud til alle

regionerne, men den er endnu ikke sendt til bladet. Det er et kanonarrangement og det er ganske gratis.

Opfordring fra bestyrelsen:

Vi har et meget svingende medlemstal, men vi vil opfordre til, at når der kommer nye medlemmer så skal vi tage os godt af dem. Så tag fat i dem, når i ser ansigter i ikke har set før.

Dirigenten takkede for en god generalforsamling med gode drøftelser.

Formanden takkede for god ro og orden og takkede det nye medlem af bestyrelsen. Og tak til Michael som ny suppleant.

Spisning vil være kl. 19.00. Vi afslutter med sidste sang.

Dirigent: Per Kildal Christensen - 116

Referent: Bettina Henningsen – 420A







Af Bjarne Olesen (752)

Årstræf 2017

Fredag den 18. til Søndag den 20. August

Så blev det året hvor Midtjylland skal arrangere årstræf i det Jyske.

Vi har igen valgt Krakær Camping som ligger i noget af Danmarks smukkeste natur i Nationalparken Mols Bjerger på Djursland, kun 7 km fra Ebeltøft og 3 km fra Femmølle strand.

Her er der mange muligheder for at nyde den dejlige natur i fulde drag. Der vil blive arrangeret en køretur med ophold i Ebeltøft for fremvisning af vores smukke biler og byvandring. Efter opholdet kører vi videre rundt i det smukke Mols bjerger og omegn, med smuk natur, små veje, seværdigheder med spørgsmål og O-løb opgaver.

Afsæt allerede nu weekenden, den 18. – 20. august.

Overnatning:

Krakær Camping, Gl. Kærvej 18, 8400 Ebeltøft

Telefon: 86 36 21 18

e-mail: info@krakaer.dk

Link til campingpladsen

<http://www.krakaer.dk/>

Ved reservation og betaling af campingvogn eller hytte på 15 kvm eller 25 kvm sker ved direkte kontakt til campingpladsen.

Vi har reserveret alle campingvogne og hytter til DTAK.

Ved reservation og betaling af plads til eget telt eller campingvogn skal ligeledes ske ved kontakt til campingpladsen.

Ved reservation angiv venligst om bespisning gælder lørdag og søndag og eventuelt kost krav (vegetar, gluten allergi eller andet).

For dem der ikke har campingpas betales et gebyr.

Ved reservation er det vigtigt at angive at man kommer fra DTAK.

Reservering skal ske til Krakær Camping, senest den 1. august!

Andre overnatningsmuligheder lige i nærheden.



Motel Ebeltoft

Adresse: Godthåbsvej 4, 8400 Ebeltoft

Telefon: 70 22 01 10

www.motelebeltoft.dk

Egsmark Strand-Logi

Vandkærsholmvej 2, 8400 Ebeltoft

Telefon: 24 21 46 12

www.egsmarkstrang.dk

Lyngsbæk Feriecenter v/Lis Franzen

Adresse: Lyngsbækvej 41, 8400 Ebeltoft

Telefon: 86 36 10 33

www.lycenter.dk

TRÆFGEBYR

senest 1. august

Træfgebyret er som tidligere kr. 250,-/person for medlemmer, ledsager og hjemmeboende børn under 18 år.

Børn under 14 år er gratis.

Ikke medlemmer koster kr. 350,-/person.

Betaling af træfgebyr sker ved overførsel af penge

til konto nummer: 1551 3675728305

Husk at angive medlemsnummer, navn(e) samt antal deltagere.

Ved tilmelding efter 1. august kr. 350,-/person for alle.

Indkluderet i træfgebyret er:

2x morgenmad i cafe'en

1x madpakke +1 fl vand lørdag

1x buffet lørdag aften i festteltet

Drikkevarer lørdag aften kan købes på stedet til rimelige priser.

(DTAK står selv for salg ved baren.)

Egne drikkevarer må ikke medtages lørdag aften.

TILMELDING

senest 1. august

Medlemsnummer: 752

Bjarne Olesen

Tlf: 86980979/21780979

E-mail: midtjylland@dtak.dk /

bolesen@post11.tele.dk

Oplys venligst:

- Navn på fører og passagerer samt medlemsnr.
- E-mailadresse og telefonnummer
- Bilmærke, model og evt. bilnummer
- Hvilken by i kommer fra

Ankomst:

Ved ankomst skal man henvende sig i receptionen og derefter i den hytte hvor DTAK banneret er opstillet.

Mere information følger i næste nummer.

Vi glæder os til at se jer på Djursland! Arrangørgruppen.

Pladskort



T101 T100 T99 98 97 96 95 94

102 103 104 105 106 107 108 109 110



T132
T133
T134

116 115 114 113 112 111

117

118

119

122

123

131

130

129

121

124

120

125

126

127

128

147 146 139 138
148 145 140 137
149 144 141 136
150 143 142

13

11

8

12

10

7

9

6

T135



C

D

E



193 194 195 196

T170

197 198 199 200

169

204

203

202

201

168

205

167

206

207

208

209

166

165

164

214

213

T216

T217

T218

T219

220

221

222

223

224

225

226

210

Aktivitets rum

Depotplads



58 5

59 60

54

38 3

37

20

14

17

1



- A Vaskerum
- B Opholdsrum
(TV, internet)
- C Affaldcontainer
- D Autocamper service
- E Udslagskumme
- F Bordtennis
- G Petanque
- H Festtelt

-  Bjælkehytter
-  Campinghytter
-  Luksushytter
-  Udlejningsvogne
-  Bålplads
- T49 Teltplads m/ strøm
- T27 Teltplads u/ strøm
- 32 EL - plads
-  Brandhane
-  Vandpost
+ branddasker



Program for Triumph Årstræf 2017

Krakær Camping, Djursland

Fredag:

- 14:00–18:00 Indtjek ved DTAK banner ved hytte 14 (se kortet)
- 19:00 Vi tænder op i grillen, medbring selv mad og drikkevarer.
(Grillen står ved festteltet H, hvor vi skal holde til, se kortet)

Lørdag:

- 08:00–09:00 Morgenbuffet i Caféen
- 09:30 Udlevering af "madpakke" og vand.
Afgang på køretur med ophold i Ebeltøft.
Efter opholdet kører vi videre i den smukke omegn med Mols Bjerge.
- 16:00 Besvarelserne fra O-Løbet skal afleveres senest kl.16:00 ved indtjekningen.
- 18:00 Aftenbuffet i Festteltet.
Efter middagen afslutningen på konkurrencen og uddeling af præmier.

Søndag:

- 08:00–10:00 Morgenbuffet i Caféen
Efter morgenmaden er der afsked og hjemrejse.

Nyt fra medlemslisten

Nye medlemmer

1700 (genaktiveret) Ole Sørensen – Region København

2045 Søren Hadberg – Region Sydjylland

2046 Jakob Christensen – Region Sjælland

2052 Christian Maimann Laursen – Region København

2053 Anders Wulff – Region København

2054 Per Vejby Christensen – Region Nordjylland

2055 Peder Olsen – Region Midtjylland

2056 Bjarne Kuhrt – Region Sydjylland

2057 Göran Johansson – Region Udland

2058 Hans Thuun Aarup – Region Midtjylland

Udmeldte medlemmer

249 Mads Thrane - Region Sjælland

870 Karl Nielsen – Region Midtjylland

1031A Annette Krog - Region Midtjylland

1177 Tommy Scheffel - Region Sjælland

1283 Nikolaj Thestrup - Region København

1365 Henrik Suhr - Region Midtjylland

1406 Henrik Heide - Region Midtjylland

1413 Claus V Sørensen - Region Midtjylland

1419A Gudrun Just - Region Midtjylland

1423 K Winther - Region København

1634 Peder Pedersen - Region Sjælland

1648 Finn Olsen - Region Sjælland

1700 Ole Sørensen - Region København

1701 John Pilely - Region Fyn

1741 Svend Andresen - Region Sydjylland

1768 Henning Olsen - Region Sjælland

1774 Preben Pedersen – Region Midtjylland

1798 Uffe Hjordt Brink - Region Fyn

1878 Kasper Olsen - Region Sjælland

1892 Asger Jørgensen - Region København

1895 Ole Arentoft - Region Midtjylland

1975 Arne Sørensen - Region Sjælland

1996A Emelyn Høfler Nielsen - Region Nordjylland

1996 Niels Jørgen Nielsen - Region Nordjylland

2002 Ralf Clausen - Region Sydjylland

2008 Claus Poulsen - Region Sjælland

Den første køretur i region Sydjylland

Poul Lyngs (1480)



Selv om april måned ikke viste sig med det milde forårsvejr kom vi i Sydjylland ud at køre, vi kører den anden torsdag i måneden fra april til september, dagen er dog ikke mere fast end den kan ændres så er du interesseret i at være med så tilmeld dig til vor mail-liste ved at skrive til Sydjylland, så får

du meddelelser om ændringer og hvor turen går hen.

Den første tur i år blev, i april kulden, en kort tur ned til Skærbæk havn hvor vi kunne smutte ind i den lune kiosk og hygge os med en fadøl, inden de 5 biler, der var med, kunne køre tilbage til Kolding, med følelsen af at nu var vi startet på sommerens forhåbentlig



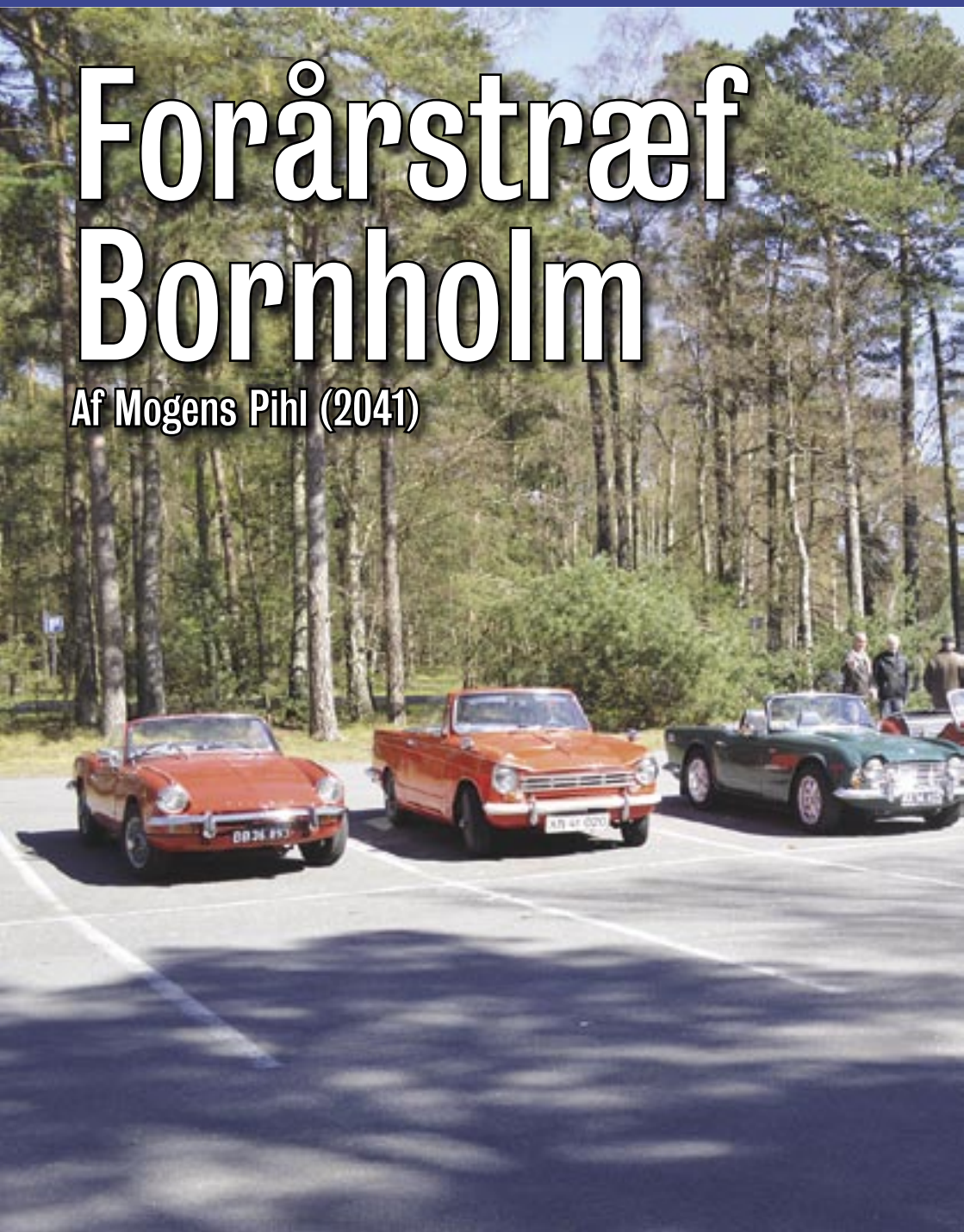
mange og måske længere ture, og i lidt mildere vejrforhold.

DTAK er som bekendt delt op i seks regioner, hvor Sydjylland som navnet angiver dækker et stort område, og når vi kører ud fra Kolding er det nok utænkeligt at nogle fra Sønderborg vil køre til Kolding for at køre en tur til Skærbæk og retur og så tilbage til Sønderborg, så jeg kan kun ønske at når I læser midt

lille indlæg her, og mange andres om lignende ture og arrangementer, at det kan inspirere til at der oprettes flere køre og sparke dæk klubber rundt i regionen, når først maillisten er etableret er det jo let at få informationer rundt til en lille skare, og jeg kan kun sige vi her i Kolding har nogle dejlige ture om sommeren, og også nogle hyggelige, og inspirerende møder om vinteren, jeg er overbevist om at både bestyrelsen og kontakt personer er meget villige til at hjælpe med at skubbe det i gang, der er bare nogle der skal tage initiativet.

Forårstræf Bornholm

Af Mogens Pihl (2041)







For første gang prøvede vi at samle Triumph biler på Bornholm.

Med hjælp fra Torben Nielsen (2043) fik vi lov at starte fra Toyota Åkirkeby.

Jeg havde inviteret 17 Triumph biler, var spændt på , hvor mange der kom søndag den 30. april. kl. 14.

Der kom 8 biler, 2 Spitfire, 1 Herald 13/60 cab., 1 Dolemitte, 1 TR3, 1 TR4, 1 TR 6 og 1 TR7. Vi kørte en tur i herlig

solskin, men med en kold østenvind. Fundt en parkeringplads på Dueodde med sol og læ, rigtig godt.

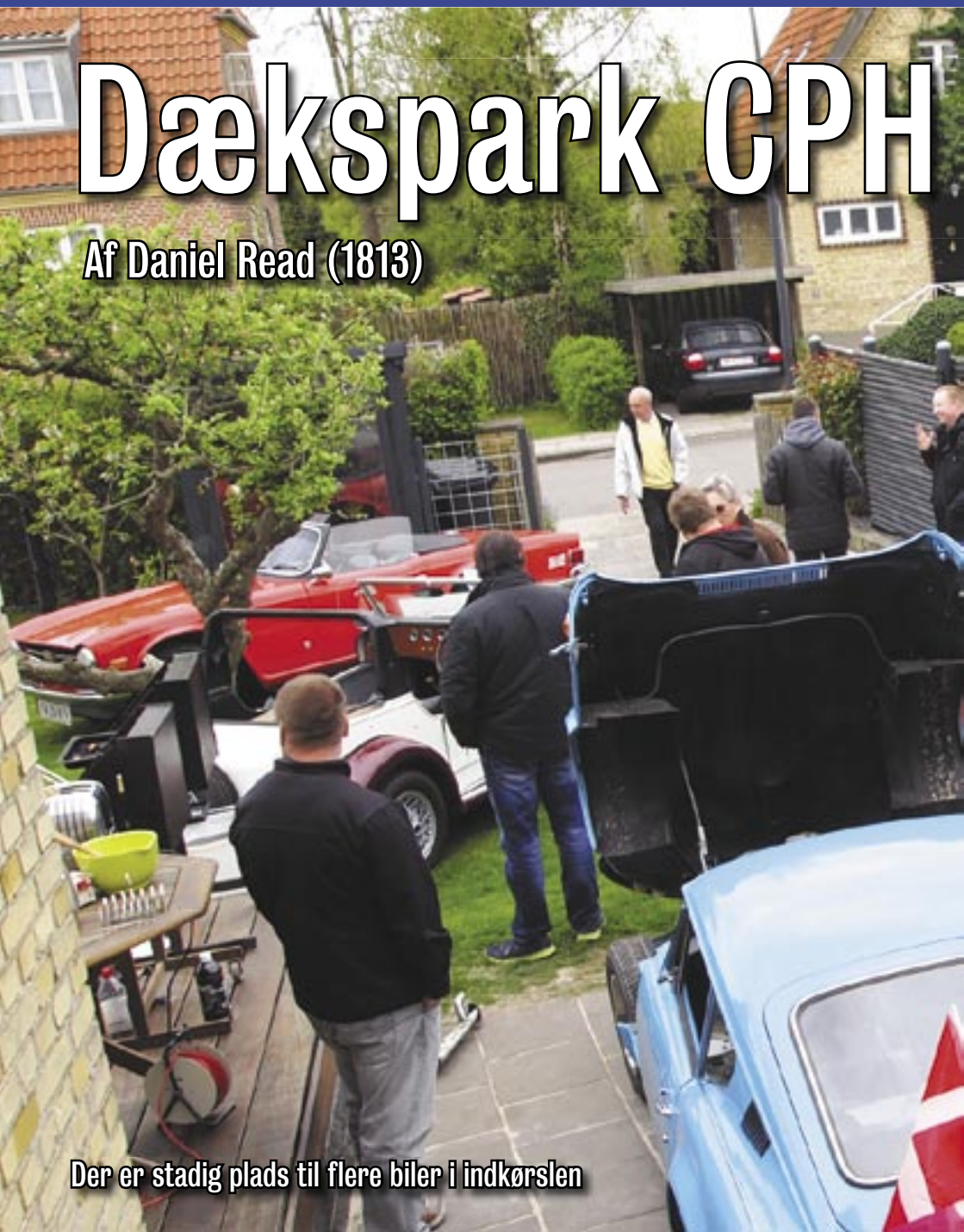
Efter en pause køret vi videre til Snogebæk, til vores indendørs terrasse, hvor der var 25 grader og varm kaffe og hjemmebag.

En god eftermiddag, som vi håber kan gentages. Tak til alle der var med. Lis og Mogens Pihl (2041)



Dækspark CPH

Af Daniel Read (1813)



Der er stadig plads til flere biler i indkørslen



maj 2017



Den 7.maj havde jeg indbudt til inledende dæbspark i min indkørsel inden den traditionsrige forårsmønstring på Kastellet. Det er tredje gang jeg sætter klubmedlemmer i stævne

inden forårsmønstringen, og det plejer at være ganske hyggeligt at få lidt kaffe/mundgodt i indkørslen mellem de fremmødte køretøjer. Jeg talte 10 biler på matriklen samt en motorcykel og 2



Allans SpitMKIII dobbeltpotter og nyrenoverede læder-sæder... lækkert



Triumph 6CYL + running gear JA TAK

nyere cabrioletter ude på vejen – ikke værst på en gråvejrsdag uden solens opkvikkende stråler.

Som regionskontaktperson for klubben i København var det rart at se både nye og gamle ansigter, og høre den livlige diskussion henover de åbne motorrum. Jeg blev nok engang bekræftet i at klubbens eksistensgrundlag er vi-

densdelingen og de kompetencer (sociale eller tekniske) vi hver især som medlemmer bidrager med.

Har du egne ideer/kommentarer til hvordan vi fortsat udvikler regionen så send mig en mail på koebenhavn@dtak.dk eller hiv fat i mig på FB.

Keep on Triumph'ing.....



Renés TR6.. Rygterne vil vide at den skal på sommertur til Harzen.



Dirchs MK1 PI i forgrunden... fik ny Generator lørdag aften kl. 23 og så var den klar.



Klaus er glad for han har lige fået lækker morgenmad og kaffe (og så kører han spittfire ombygget til GT6)



Af Mads Nygaard (832)

Ny Webmaster og hjemmeside – DTAK.dk

Det er vist på tide med lidt oplysninger til medlemmerne ang. vores hjemmeside.

Den gamle side gik ned pga. hackere eller lign. Den var bygget på et gammelt fundament (en rusten chassissramme?) og stod ikke til at redde. I den forbindelse valgte vores daværende Webmaster, Kim Borgstrøm (1355), at trække sig fra posten. Tak til Kim for hans indsats gennem flere år med at holde hjemmesiden kørende!

Opgaven med at redde stumperne og starte noget nyt op tilfaldt en ekstern, Tim Mikkelsen. I den proces blev det også besluttet at basere hjemmesiden på et købeprodukt som gør det sikkert, simpelt og fremtidssikkert at have en hjemmeside. Tim har gennem de sidste måneder brugt sin fritid på at skabe en ny chassissramme til vores side, sideløbende med at være blevet far til tvillinger!! Det grundlæggende fungerer nu og der skal "blot" udvides med de ønskede funktioner. Tak til Tim for indsatsen!

Den fremtidige opgave er tilfaldet mig, Mads Nygaard (832), og jeg vil fremover gøre mit bedste for at vi får en velfungerende hjemmeside tilbage.

Mine planer for siden er følgende:

At spørge jer hvad I mener en god hjemmeside bør indeholde?

Jeg har selvfølgelig en del ideer, men hjemmesiden skal repræsentere det brede flertal.

Der er fordele og ulemper ved at vælge en platform baseret på prædefinerede moduler. En af fordelene er at de fleste med en rimelig computerforståelse, men uden kodeerfaring, kan vedligeholde og ændre siden (eks. undertegnede). Ulempen er at "kun" næsten alt kan lade sig gøre. Dvs. man ofrer lidt fleksibilitet frem for simplicitet og sikkerhed. Et ok kompromis, og det er det vi arbejder med fra nu af. Den beslutning er taget.

Nu går tiden med at sætte sig ind i funktionerne og oprette brugere efterhånden som I beder om dem via hjemmesiden. Det er en manuel proces og derfor kan det være der sker en fejl nu og da. Hav tålmodighed med mig og hold den gode tone. Der er p.t. oprettet 70 brugere.

Opgave til DTAK medlemmet (ja det er dig). Send de tre vigtigste hjemmesidefunktioner til mig. Ideerne vil blive brugt til at planlægge hvilke funktioner siden skal have og i hvilken rækkefølge de vil blive oprettet. Send dine ideer til webmaster@dtak.dk.

Af Morten Henningsen (420)

Check så de benzinslanger!

Til alle jer som måske ikke følger med på Facebook, så er 2 Triumph biler brændt inden for de første to måneder af 2017. Det var henholdsvis en TR 3 og en Spitfire som blev ildens bytte. Jeg må bede alle som har biler der står i vinterhi, om at efterse benzinslanger for revner.

Over de sidste mange år er vores benzin tilført additiver, som de gamle typer slanger ikke kan holde til. Jeg ved at slanger skal have disse numre.

Mærkning: NBR-PET-CSM eller FKM-PET-CSM

Kan dette ikke skaffes, skal man forlange slanger, der opfylder følgende standarder:

Standard: DIN 73379 type E, ISO 4639 type 2, SAE J30 R7 eller SAE J30 R9-11

Og brug kun slanger, som i ved kan tåle blyfri benzin eller E85.

I skal altid starte en sæson med at vride lidt i benzinslangerne og se om de er møre og sprækker. Start bilen og se om alle slanger og forbindelser er tætte. Hvis du ikke er sikker på, om du har slanger på som kan tåle den nye benzin, så skift slanger til nogen du ved er i orden.

Så kan du og din familie kører sikkert.

TRIUMPH SPITFIRE // TEKST PETER CLAUSEN FOTO KARSTEN MEYLAND LEMCHE

FOR PÅENT UNDER 100.000 KR. kan du blive den lykkelige ejer af en velholdt Triumph Spitfire, der er en af klassiske britiske roadsterdyder og tilmed er billig at holde kørende



Stor fornøjelse
for små penge

Som nogle ved, har der i Motor Classic været bragt en artikel om Triumph Spitfire.
Med behørig tilladelse fra både Motor Classic og ejeren af bilen bringer vi artiklen her i Triumphnyt. Vi får blandt andet på grund af dette, det lidt positive problem, der hedder pladsproblemer i bladet, så en planlagt artikel om Martins GT6 er udskudt til det kommende nummer af vores blad.

TRIUMPH SPITFIRE 1500 1978



MOTOR: 84, 1.449 cc, 16V, Vandkøling. Topventiler, 1 sideliggende, kædetrukket knastaksel, 2 SU 1054 horisontalkarburatorer. 72 hk (DIN) ved 5.500 o/min, 181 Nm ved 1.000 o/min.

TRANSMISSION: 4-trins manuel gearkasse med fuldprækrossering, evt. med 5-ovngear på 3. og 4. gear. Gulvgearstang.

OPBYGNING: Kasseprofilerne med trævarer og bærbare karrosseri, motor på langs flertil, baghjulstak. Fortil trapez- og triangellarme med skræfjedre og krængningstabilisator, bagtil pendulaksel med tværliggende bladfedrer og langsgående strålservier. Skivebremser for, tromlebremser bag, 2 kredløse, evt. bremseløstanke. Tandstangsstyring.

MÅL OG VÆGT: Længde 179 cm, bredde 149 cm, højde 112 cm (121 cm m. kalesje), vægt 710 kg. 1555011 dak.

PRÆSTATIONER: 0-100 km/t. 12,0 sek., topfart 161 km/t.

PRODUKTIONSTAL: 95.829 (Spitfire 1500 1972-80). Alle Spitfire 1962-80: 314.332.

PRIS 1978: 41.354 kr.

PRIS I DAG: 10.000-200.000 kr.

Billig i indkøb og billig i drift – Triumph Spitfire er svær at komme udenom, hvis du vil køre klassisk engelsk sportsvogn til lavpris. Køreglæden fejler bestemt ikke noget, og især i de sene udgaver er den lille Spitfire skam langt bedre end sit lidt tvivlsomme ry

TRIUMPH SPITFIRE

SPITFIRE ER EN HURT, støvende hund, men med en stærke motor og glatte styrfor og gear og kortest monom af køre



TRIUMPH GT6 gav masser af sportscoupe for pengene, men havde også nogle højst tvivlsomme køreegenskaber

Den fattige mands Jaguar E-type

Okay, overskriften er lidt af en tilnærmelse, men det tilnavn fik Triumph GT6, der mest var en lukket Spitfire med stor bagklap, hurtigt efter lanceringen i 1966. I første omgang droppede Triumph ellers at lave en coupé-Spitfire, fordi den kasse, som Michelotti blev bedt om at lave, viste sig at være for tung til den lille motor. Men da Triumphs racingafdeling fik øjnene op for designets gode aerodynamik og brugte det i 1964-læssonen, blev planerne fundet frem igen, og den serieproducerede bil fik i stedet en 2,0-liters raskere motor med 95 hk fra Triumphs Vitesse. Resultatet var en motor-kultur og -lyd, som konkurrenten MG's GT ikke kunne matche – samt et kraftoverbud og en vægtfordeling, som undervogens med pensulakser bagtil havde sit enorme tryk med at håndtere. Køreegenskaberne blev temmelig noget i Mk II-udgaven (GT6+ i USA), der kom til 1969-årgangen, og i 1970 fik GT6 Mk III de samme karrosserimodifikationer som Spitfire Mk IV. Triumph GT6 solgte dog aldrig så godt som forventet og blev droppet i december 1973. Små 43.000 stk. blev bygget.

At køre klassisk sportsvogn handler som bekendt ikke kun om nostalgia og køreløbe, men også om penge. Ofte ganske mange penge, for trods vægtafgift og forsikring til lævpris og i mange tilfælde også billige reservedele ved vi jo godt, at det ikke ligethen er verdens billigste hobby at lege med klassiske biler i fuld størrelse.

Heldigvis er alt jo relativt. For vender du blikket mod den lille Triumph Spitfire, opdager du hurtigt, at 75.000 kr. rækker langt, og 100.000 kr. er nok til at indløbe et top-eksemplar, hvis du ser dig lidt for. Vist er den lille på alle led der kanter – og for den sags skyld også i motorrummet. Spitfire alla også med et ry for en selv efter britiske forhold usædvanlig dårlig samlekvæltet og ikke mindst nogle utrylle køreegenskaber på grund af pensulakserne bagtil.

Men i dag er de fleste Spitfires renoverede og ofte bedre end nye, og fra Mk IV-udgaven, der kom i november 1970, og fremefter var der styr på den livlige bagende. Sætter du dig bag rattet og styrer ud på en snøet vej, er oplevelsen af britisk madfærd da også lige så uforfærdet og autentisk som i en MG eller en større Triumph-sportsvogn.

Her koster oplevelsen bare betydeligt færre penge, dertil kommer de sædvanlige britiske klassiker-fordele som enkel og medgøelig mekanik samt billige reservedele i rigelige mængder.

Bomben

Spitfire blev til som et svar på den lille Austin-Healey Sprite, der kom på gaden i 1958. Dens succes gik ikke ubemærket hen

hos Standard-Triumph i Coventry, hvor en lille, folkelig sportsvogn allerede var inde i overvejelsen. Og Triumph-folkene var sikre på, at de kunne lave noget bedre end den temmelig rudimentære Sprite.

I 1960 gik arbejdet med en prototype kaldet "The Bomb" på basis af Triumph Herald derfor i gang i den italienske designer Giovanni Michelottis værksted i Torino. I modsætning til de fleste andre nyere familiebiler havde Herald nemlig ikke selvstændig karrosseri, men chassisramme, og da den også havde tandstangsstyring og guldgear, kunne den nemt forvandles til en sportsvogn.

Prototypens lak var dårligt nok tør, da Standard-Triumph kom i knibe i kølvandet på et stærkt faldende britisk bil salg, og "The Bomb" blev lagt på is. Men da koncernen i april 1961 blev overtaget af bus- og lastvognsproducenten Leyland Motors, undrede en højstjende Leyland-direktør sig over, hvad det var for en bil, der gemte sig under et dækket i et fjernet hjørne af fabrikken.

Dækket kom af, og da direktøren kunne lide, hvad han så, blev "The Bomb" den 11. juli 1961 beordret i produktion. På London Motor Show i oktober 1962 blev støret hevet af den nye Triumph Spitfire 4, der kun i mindre detaljer adskilte sig fra Michelottis prototype, og kort efter trillede den af samlebåndet på Triumphs fabrik i Coventry-bydelen Canley.

Navnet var naturligvis en hilsen til det elskede Spitfire-jugendry fra 2. Verdenskrig, og den tekniske basis var stadig Triumph Herald. Akselafstanden var dog 216 mm kortere, og for stivhedens skyld var karrosseriet ikke bollet, men svejst sammen og fastgjort



GIOVANNI MICHELOTTI (1913-1980) var manden, der skabte Triumphs designprofil op gennem 60'erne og 70'erne

Tegneren fra Torino

At Triumph fra sidst i 50'erne havde et klart og selvstændigt formsprog med italiensk accent, skyldes især samarbejdet med den italienske designer Giovanni Michelotti. Med undtagelse af den Honda-baserede Aodain, som blev Triumphs svanssang, den Karmann-designede T16 samt TR7, som Leyland-chefdesigner Harris Mann stod bag, tegnede Michelotti samtlige Triumph-modeller fra Herald, der debuterede i 1969, og fremefter. Michelotti, der i 1949 oprettede sit eget designstudie hjemme i privater i Torino, arbejdede sammen med bl.a. Stabilimenti Farina, Vignale, Ghia og Allemano og havde adskillige Ferrari- og Maserati-specialkørsler på samvittighedsen, inden han indledte sit samarbejde med Standard-Triumph. Første resultat var Standard Vanguard lægning 1956, der lød med Standards konservative stil, og han stod også bag den lille BMR 700 (1959) og var konsulent på BMW 1500 "Neue Klasse" (1961). Tilsvarende har tegnet bl.a. Alpine A108 og DAF 44, 55 og 66. Sidst i 60'erne samarbejdede han med japanske Hino og Daihatsu, men frem mod sin død i 1980 koncentrerede han sig primært om at designe både og scootere.



SKRUEVENTUR: Hvide fronter svinger og, så afgangen til den 1,5-liters motor gemmer sig med to 511 karburatorer kunne ikke være bedre

UNDERREJST: Forhøjene kan drøjes næsten ugrænset langt ud i siderne. Resultatet er en vishedsmeter på blot 7,1 meter

INDERSKÆRME: På motorfejlmens sydenside er en ganske flig, men og, men også en velkendt og ofte brugt





PLADS ER DER ikke meget af, så prøvede bilen selvfølgelig, før de køber en Spitfire. Afstanden bag rattet fejler så gengæld ikke noget.

til chassiset med 12 bolte. For at få en lavere siddeposition var chassisets sidevanger desuden erstattet af medbærende sidepaneler i selve karrossen, og den 1.147 ccm store motor fra Herald 1200 var udstyret med to SU-karburatorer, der havde effekten til 63 hk.

Desuden havde Spitfire skivebremser fortil, og nok så vigtigt: Den var rummeligere end Austin-Healey Sprite og dens tvilling MG Midget, og den kunne prale af rullevinduer i dørene, ekstra bagageplads bag sæderne og plads til et overgar, der fra 1963 fandtes som ekstraudstyr.

Bekymring og glæde

Til gengæld udløste det bekymrede minet, at Spitfire også havde overtaget Heralds baghjulsophæng med pendulakser og tværliggende bladfeder. Pendulakser har som bekendt en jægerlig tendens til, at det inderste baghjul løfter sig ved hård kurvekørsel, mens det yderste arbejder sig ind under bilen, inden det mister grebet med et pludseligt sjæt – også kaldet et pendulakselhop. Resulta-

tet er en abrupt baghjulsdskridning, kun få kan fange, og i værste fald vælter bilen.

På forhånd var FDMs testere også skeptiske, "men man bliver hurtigt beroliget. Spitfire'n har en temmelig stiv afjedring med ret korte fjederveje, og den har tilmed en kraftig krænglingsstabilisator foran, så baghjulsene aflastes for en del af krænglingsmomentet, og de iboende overstyringstendenser modvirkes. Hertil kommer en kraftig dæmpning, og det samlede resultat må siges at være fuldt tilfredsstillende ... der skal køres meget brutalt for at fremkalde de berøgtede 'pendulakselhop' på tør vej ... Spitfire'n er et herligt lille køretøj. Vi spør den en god fremtid her i landet, for den er pænere end konkurrenterne, og den kører mindst lige så godt", lød det skråsikkert i Motor nr. 19/1963.

Men toben var en ganske anden i Møte nr. 15/1968, da en Spitfire Mk III var en af ni sportsvogne, FDM testede sammen med den svenske bilistorganisation Motormännens Riksförbund. Ganske vist klarede den undvigemanzøvet med op til 86 km/t, men

ved bremsning i sving rejste bagenden sig på det yderste baghjul og løftede det inderste helt fri af asfalten, inden bilen stillede sig på tværs af vejen. Dommen var uden pandom: "Farlig". Først i den kraftigt reviderede Spitfire Mk IV fra 1970 kom der skik på køreegenskaberne med forbavsende enkle midler: Antallet af fjederblade blev reduceret fra seks til fem og det nederste fastgjort til differentialet, mens de øvrige bevægede sig frit. Triumph kaldte systemet "Swing Spring", desuden blev cambervinklerne ændret og den forreste stabilisator stivens.

Det virkede "Vognen har nu sikkerhedsmæssigt tilfredsstillende køreegenskaber i form af enydige styreegenskaber, godt vejgreb, også på huller vej, og tilfredsstillende bremsestabilitet ... Styrefølsomheden er fortrinlig", skrev Møte i nr. 10/1972. Endnu en revision af baghjulsophæng med længere swingakser, større sporvidde og lavere fjedermontering fulgte på 75-modellen, hvor motoren samtidig voksede fra 1,3 til 1,5 liter, og bilen skiftede navn til Spitfire 1500.



DET HÅNDKÅVEDE, skinnede træsæt fra engelske Moss-Lite er ikke standard. Men det klæder da kabinen

TIL OG MED Spitfire Mk II'et skal alle instrumenter i modsen. I 1100-modellen har vi det kun tælm- og temperaturmåler

GEARSKIFTET kræver lidt kræfter, men præcisionen er i top. El-overgearret virker i overens på både tredje og fjerde gear



TRIUMPH SPITFIRE – ÅR FOR ÅR

1962



1967



1971



1962: Triumph Spitfire 4 – senere uofficielt kaldet Spitfire Mk I – præsenteres på biludstillingen i London og går i produktion med en 1,3-liters motor på 63 SAE-hk.

1963: Overgear, håndbøj og trækstøj kan nu leveres som ekstraudrustning.

1965: Spitfire Mk II introduceres i marts. Motoren yder nu 67 hk, frangrillen er ny, og kabinen opgraderes med nye sæder, gummielklædning på de fleste udvendte overflader samt gulvtæpper.

1967: Omfattende facelift og tillægstegetningen Mk III. Ny front, højere placerede kofangere og en lidt højere ridehøjde forstærker kompensationen for nye USA-lovekræfter, og motoren vokser til 1,3 liter og 75 hk. I kabinen er der nu mere polstring, tykkere tæpper, tre omkring instrumenterne, sele-montering og parkeringsbremse et mindre rat.

1968: Ny indgangsregistrationsmodel. Spitfire nr. 100.000 leverer af samlebåndet.

1969: USA-modellene får lavere kompression (8,5 i stedet for 9,3) og instrumenterne placeret foran føreren. Nye hjulkapsler og nye sæder med justerbare ryglæn.

1970: Spitfire Mk III får nyt emblem på motorhjælmen, sort kalergrill, nye hjulkapsler, sort vinyl på instrumentbordet og et mindre rat, inden den kraftigt reviderede Spitfire Mk IV går i produktion som 1971-model i oktober måned. Giovanni Michelotti har opdateret sit sprøklædte design med en ændret front og et nyt, skarpt afslået halvgælt i stil med Triumph 2000 og Stag, kabinen med instrumenter foran føreren er helt nydesigned, og baghjulsgængens reviderede kraftigt til gavn for kørekomforten. Motoren er stadig den velkendte 1,3-liters, men effektiviteten øges nu til 63 DIN-hk i Europa-version med to SU-karburatorer. Gearkassen er nu fuldtrykningsbetjent.

1972: Andet baghjulsgæng og sort lakering omkring baghjulene. USA-biler får lavere kompression og selekabler.

1973: Revideret forkelemontage på grund af nye sikkerhedskrav i USA. Mens Mk IV fortsætter med 1,3-motoren på de fleste markeder, får USA-bilerne en 1,5-liters version med en enkelt Zenith Stromberg-karburator og en kompression på 7,5:1 og sendes til Spitfire 1500. 200.000 Spitfires er nu bygget.

1974: Tannorudelæken bliver standard.

1975: En revideret Spitfire 1500 afløser Mk IV på alle markeder. I Europa-version har den 72 DIN-hk, to SU-karburatorer og en topfart på over 160 km/h. Baghjulsgængens ændring igen, kraftige gummi-kofangerhjørner i USA.

1976: USA-modellerne får samme kompression (9:1) som i Europa.

1977: USA-modellen får katalysator, og de kompressionen samtidig øges til 7,5:1, yder USA-bilerne nu blot 51 hk (SAE netto). Andet tændingsystem, nye sæder med lavere sideposition og delvis stofbeklædning.

1978: Sorte sidespejle m.m. Efter nogle års fravær følger Spitfire tilbage i Danmark.

1979: El-ventilator, tykkere rat, bredere fælge (5") og kraftigere kofangere. I oktober bliver overgear standard i USA.

1980: Sidekollisionsbeskyttelse i Danmark. Den sidste Spitfire leverer af samlebåndet i Canley den 25. august.



AL TRIUMPH SPITFIRE



DE SPÆRKT SKRØVENDE højhjul var et af de trumfegning, der sæt stik på Triumph Spitfire's køresikkerhed. Endda ganske medbevidste



MARIANNES TRIUMPH

Egentlig var det en VW Type 1 Cabriolet, Marianne Reimann tog ned for at kigge på, da hun for fem år siden lagde vejen forbi Lønborg Autohandel i Vejle. Men Marianne, der er lægesekretær på Odense Universitetshospital, kom i stedet hjem med en lilla Triumph Spitfire 1500 fra 1978, og det undretroger bare, at hun ikke går så meget og i selve bilen, men bare nyder fornøjelsen af at køre i bilen vogn. Men som hun selv siger, så er det ikke nogen skade til, hvis vognen klæder hende.

Og så er vi fremme ved Marianne Reimanns Spitfire 1500 fra 1978, der venter på os i en indkørsel på Fyn. Forårsolen skinner, så kalleben er allerede slået ned – heldigvis, for som i så mange andre britiske roadstere er det et temmelig bøvelst stykke arbejde med stel og karosseri, der i 1963 fik Motor til at fastslå, at "engländerne gider åbenbart ikke ofre dette punkt den nødvendige ingeniørmæssige interesse".

Lille og vågen vogn

Lav er den, sådan en Spitfire: blot 112 cm med toppen nede, så der er langt ned i det lille cockpit, hvor du trives bedst, hvis du er under 180 cm høj. Til gengæld er atmosfæren klassisk britisk med runde, sorte Smiths-instrumenter med hvid skrift i et poleret træpanel, en koet, velplaceret gearstang med knap til overgear og et eftermonteret, men yderst passende Moto-Lita træst.

1500-motoren, der revl er den 1,3-liters fra Spitfire Mk III og Mk IV med en 11,5 mm større slaglængde, springer i gang med en dyb brummen fra den yderst vellydende sportssedstødnings- to tykke afgangsstrø. Mariannes bil har Europa-specifikationer med to vel dimensionerede SU-karburatorer – heldigvis, for i modsætning til en jævnaldrende USA-version med én karburator og katalysator, der er drøjet til 53 afbildige heste, har den 72 DIN-hk at rette med. Det er

rigeligt til en bil, der kun vejer 750 kg plus en tilfældig MotorClassic-skrubens velnærede dødvægt.

Den langtagede motor er ikke våd med omdrejningen, til gengæld har den et solidt bundstæk, gearskiftet er konstant og styretæppet skarpt. Og lad dig ikke narre af, at ramet kan drejes hele 3,75 omdrejninger tandstangs udveksling er direkte nok, men efter god Triumph-tradition er Spitfire så god: underdrejet, at den kan svinge rundt på en bagstel over syv meter.

Klassiker i levende live

Komfort er der dog ikke meget af, for stønveset er højt og afjedringen jernhård – netop som det skal være i en klassisk britisk roadster. Klassisk kunne Spitfire også veligt kaldes i sit livs efterår i 70'ernes sidste halvdel. Den var i produktion i 15 år, og da den i stilhed afgik ved døden den 25. august 1980 – et trist år for fans af britiske sportsvogne, for små to måneder senere takkede også MGB af – blev der lukket og slukket for over 50 års bilproduktion på Canley-fabrikken.

Fire år senere var Triumph forbi, men det var dengang i dag er sorg til glæde vendt og Triumph Spitfire en populær entusiastbil. Og tåket være pessimismen nok den bil, der lever bedst op til netop det, de små britiske roadsters oprindelig blev skabt som: Sportsvogne for folk.

SE DIG FOR OG SPAR PENGE

En velplejet Triumph Spitfire er ikke et særlig kompliceret bekendtskab, men vælg din bil med omhu: Adskillige eksemplarer er dårligt vedligeholdt af håbefulde amatørmekanikere og kan byde på mange dyre overraskelser, og mange er ombyggede med forkerte motorer og udstyr. Til gengæld giver en fin Spitfire usædvanlig meget klassisk sportsvogn for pengene.

KØBSGUIDE

KARROSSERI

Trudi separat chassis indgår sidepænerne i den bagerste struktur, og så de er dyre at skifte eller reparere, skal de tjekkes grundigt – vær på vagt, hvis derne passer dårligt. Andre lumske steder er bag på færrudestolperne, fordi skiderudestjerne holder på fugten, bagskærmene, baggekollapsens kant, under batteriet, motorhjelmen og de små vanger under den, som blæklysene er monteret på.

TEKNIK

Konkret kørt og påsat er mekanikken robust, men lyt efter mislyde fra motor og transmissions. Kærlingen er dyr at skifte og kølegrænser svagt, så olieholder og el-vent-lator er kloge opgraderinger. I Europa havde Spitfire 1500 to SU-karburatorer; med en eller to Zenith Stromberg er den en USA-version. Pas på tunede og overrigte motorer og tjek bagaksel og bagtøj – pendulakselens bevægelser tager hårdt på drivakslerne, og voldsomme camber-vinkler tyder på en slid bladfeder.

INTERIØR

Mange varianter i læres læb gør det svært at afgøre, om kabinen er komplet og original. Sædepolstringen bliver tæt med lære – tjek for smulder på gulvet – og 'flagereder' i ledningerne under instrumentbordet tyder på hjemmelink i el-systemet, der er garanteret for el-problemer.

RESERVEDELE

De fleste dele til Mk III, Mk IV og 1500 lbs via gamle leverandører til engelske bil- og personbiler er moderat – kvaliteten svæger dog, så pas på billige 'kina-stumper'. Til de ældre modeller er bilfedt mere brugt, men med lidt de-tekstivarbejde er det nemt muligt.

SPECIALISTER

Triumph Sports Cars, Andlertvej 4, 2730 Herlev. Tlf. 44 84 43 98.
Classic Car, Lange Møllers Allé 8, 2940 Rangstedt Kyst. Tlf. 45 79 60 10.
www.classiccar.dk
Sdr. Hygum Autocentre, Skolegade 24, Sdr. Hygum, 6630 Rødding. Tlf. 7484 53 13.
Rimmer Bros., Triumph House, Sleaford Road, Gracebridge Heath, Lincolnshire LN4 2NA, England. www.rimmerbros.com

PRISER

Spitfire er stadig overkommelig i indkøb. 50-70.000 kr. rækker ganske langt, og selv rigtig fine eksemplarer sælges sjældent 100.000.

KLUB

Dansk Triumph Automobil Klub, www.dta.dk



I LØBET AF SPITFIRENS liv blev Triumph og Landet til British Leyland med alt, hvad det indebærer af dårlighederne

LYDEN FRA DE TO tykke afgangs-rør er dyb, tilfældig og meget brøl, men standardudrustingen lyder heller ikke så skidt endda

DEN LÆNGERE HÆK på Mk IV og 1500 gnr. H motor baggrunden. Decent, selv er det nu stadig ikke

MINUTE-ALLERJEGNE var ikke standard, men populær tilbehør, der klæder de fleste britiske sportsbiler



INTERNATIONAL TRIUMPH DAY

28-30 July 2017



RÖSTÅNGA GÄSTGIVAREGÅRD

www.rostangagastgivaregard.se

PROGRAM TRIUMFKLUBBENS 37: E SOMMARTRÄFF

FREDAG

INCHECKNING MED FIKA FRÅN KL 14.00
GRILLBUFFE KL 19.00

LÖRDAG

RALLYRUNDA MED VACKRA
STOPP,
FRÅGOR OCH MANÖVERPROV
PRISUTDELNING
TVÄRRÄTTERSMENY KL 19.00

SÖNDAG

ÅRSMÖTE KL 9.30
ALLA MEDELMÄNNAR ÄR VÄLKOMNA ATT DELTA



Välkomna

Göran, Christin, Björn, Mette, Kai och Ann



Anmälan

sker digitalt via www.triumphclub.se
alternativt per telefon 046143333
senast den 30 juni 2017

Vänligen uppgi:

Namn på förare och passagerare
Bilmärke, modell + år
Registreringsnummer
E-post och telefonnummer
Meddela behov specialkost

Deltagaravgift

300 kronor/person
Senast den 30 juni
Ring 42 41 91 5

Lavgiften ingår:

Fika, grillbuffé & tvårättersmeny

Boende bokas av deltagaren direkt till Gästgiveriet

Email: info@rostangagastgivaregard.se

Telefon: +46 435 917 80

Förhandsbokning till rabatterat pris enligt tem 20170515

För dagst eller alternativt boende:

Söderåsen vandrarhem 0475 - 443020

För mer information om träffen kontakta

Göran Johansson 0706088387

In English to foreign visitors

Use the application form on our website
www.triumphclub.se

Please enter:

Name on driver and passenger
Make of Car - Triumph or another make
Model and year
Registration number
E-mail, phone number and country

Fee

Friday - Sunday SEK 350 each, BBQ and dinner included
Please mention if you suffer from custom diet

Attention:

Last date to enter for the events is June 30

All rooms are reserved for Triumph club of Sweden until
May 15, so please try to make your booking before that
date.

Email: info@rostangagastgivaregard.se

Telephone: +46 435 917 80

Foreign visitors can pay entry fee at arrival. Check from 2-
5pm Friday

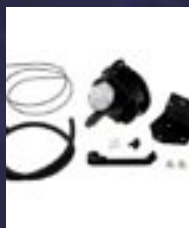
If you want more information or have any problem to use
web application, please call +46706088387



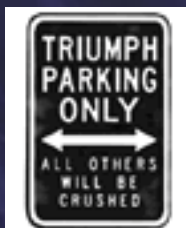
För alla
Triumphrelaterade bilar



Evans Millers Oils Beklædning & udstyr Skilte Biltilbehør



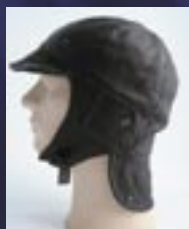
Bremseforstærker incl. beslag, rør mv. 1,9:1
1.595 kr
Varernr.: TT3949Z



Triumph Parking only.
300 kr.
Varernr.: FTTDSS33



Lækre kørehandsker til ham og hende.
Fra 250-270 kr
Varernr.: Coopertan



Veteran kørehjelm m/skygge. Fås i brun, sort, rød & hvid.
550 kr
Varernr.: LBo20-19-57



Styrekugle Midget 1275, 1500, Spitfire Herald GT6.
65 kr
Varernr.: Gsj158



Vi har designet denne damekørejakke i 100% rulam.
3.300 kr
Varernr.: L-ella-brn

www.CLASSIC-CENTER.dk



Fjelhøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190
info@classic-center.dk

Køb & Salg

Til Triumph Spitfire sælges Chassiramme torpedokomplet
med stel No og papirer årg. 1968
2 stk døre til MK2 bagklap med ramme
1300cc Motor og gearkasse
Kan ses i Odense
Sælges samlet eller delt gi et bud
Medlems No 19 - Tlf 97920182 - Georg

NMML

Reserve dele og tilbehør til:

MG - Mini - Morris - Triumph

Vi hjælper gerne med reserve dele til andre engelske biler.

www.morrisminor.dk email: mail@morrisminor.dk tlf. 86 44 32 00



Østergade 17 8990 Asferg. Åbent man-fre 8-16 tirsdag, længe åbent til kl. 20.

RIMMER BROS



The Classic Parts Service



TRIUMPH

TR2-8	Spitfire	Herald
Stag	GT6	Vitesse
Dolomite	2000/2500	

Visit our website
for prices
and availability:

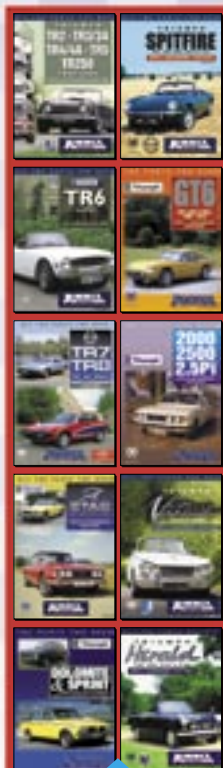
www.rimmerbros.co.uk

tel: **+44 (0) 1522 568000**

fax: +44 (0) 1522 567600

email: **sales@rimmerbros.co.uk**

*All the parts and
accessories you
will ever need*



**Free
Catalogues**

Parts service for Land Rover, MG Rover and Jaguar also available

**LAND
ROVER**



JAGUAR

from 1998 to 2011

FOLLOW US



Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath,
Lincoln, LN4 2NA. England

B

PP



Retur:
DTAK
v/ Torben Jørgensen
Skolevej 6
2980 Kokkedal



Alm Brand
NORDISK VETERAN

Alm
Brand

Pas godt på din
gamle kærlighed

Gå ind på nordiskveteran.dk
eller ring på telefon 35 47 77 47