

Officielt medlemsblad for Dansk Triumph Automobilklub

TRIUMPH · NYT



Nummer 207

DECEMBER 2020

38. årgang



BESTYRELSEN



FORMAND

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



NÆSTFORMAND

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



KASSERER

Michael Pedersen (424)
michael@dtak.dk
24222920



BESTYRELSESMEDLEM

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



BESTYRELSESMEDLEM

Kåre Bang (1649)
bang@dtak.dk
Lemming
40106910



BESTYRELSESMEDLEM

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



BESTYRELSESSUPPLEANT

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



MEDLEMSLISTEN/BOGFØRING

Koordinator

Rudy Bülow Pedersen

medlemslisten@dtak.dk

admin@dtak.dk

DTAK.DK

Webmaster

Mads Nygaard (832)

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

Lars Thorup (1502)
Ørbæk

fyn@dtak.dk
50405720

Syddjylland

Poul A. Lyngs (1480)
Kolding

syddjylland@dtak.dk
40865965

Midtjylland

Marianne Sejr

midtjylland@dtak.dk

Nordjylland

Leif Røntved (1971)
Gistrup

nordjylland@dtak.dk
27100525

Triumph Sport

Søren Hadberg (2045)

sport@dtak.dk



FREDERICIAMESSE

Materielforvaltning:	Kåre Bang (1649)	bang@dtak.dk
Biler til messen	Morten Hildebrand (947)	bilmesse@dtak.dk

ADMINISTRATION

Materiel Forvaltning	Kåre Bang (1649)	bang@dtak.dk
Arkivar	Michael Pedersen (424)	arkivar@dtak.dk
Revisor	Jørgen E. Busch (732)	sjaelland@dtak.dk
Revisor Suppleant	Bjarne Madsen (862)	
Motorhistorisk Samråd	Morten Henningsen (420)	formand@dtak.dk

BRUG AF FOTO I DTAK

Persondataforordning:

Ved deltagelse i klubarrangementer (garagemøder, køreture, træf mv) indvilliger deltagere i, at der kan blive taget billeder som vil blive brugt på hjemmeside, facebook og i Triumph Nyt. Hvis deltagere overfor fotografen giver udtrykkeligt udtryk for, at man ikke ønsker at billeder bliver brugt, vil dette naturligvis blive respekteret.

TRIUMPHNYT

Redaktør	Inge Hejlskov Busch (732A)	triumphnyt@dtak.dk
Layout	Kit Aagaard	
Pakning / Distribution	Lars Peter og Marianne Sejr Andersen (1965 og 1965A)	

Deadline for artikler samt annoncer til TriumphNyt:

1. marts - 1. juni - 1. september - 1. december

Udgivelsesdato:

marts - juni - september - december

**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 1400 DKK

1/2 side 300 DKK

1/2 side 900 DKK

1/4 side 150 DKK

1/4 side 450 DKK

Bagside 3000 DKK

Indhold:

Praktiske oplysninger.....	2	Medlemslisten.....	40
Formandens leder	6	Gammelt billede fra	
Årsberetning 2020.....	8	sporvejsmuseet	42
Tur til Hartzen i fem Triumph biler .	10	Triumph 2500 trilogi del 2	44
Triumph TR250	26	Running Report	52
Generalforsamling	30	Triumph Toledo/1500	58
Billeder fra generalforsamling	34	Det første DTAK medlemsblad.....	60
Reminder til årstræf 2021	38	Test din Triumph viden	62

Leder december 2020

Hej alle sammen

Det er nu tid til, at jeg ønsker jer alle Glædelig Jul og Godt Nytår.

2020 var et år med mange forandringer for alle på mange måder. Vi blev lukket ned i foråret og måtte arbejde på skift og hjemmefra. Det var en underlig hverdag.

Men det gav mulighed for, at nogle af os kunne nyde vores biler. De som er pensionister og i risikogrupper, måtte ikke få besøg. Men de havde så mulighed for i stedet at lufte oldtimer biler i stedet. Jeg mødte mange klassiske biler rundt på vejene i den tid.

Sommeren kom så endelig, og mange måtte holde ferie hjemme i Danmark. Jeg kender selv flere, som altid tager sydpå, som nu måtte blive hjemme i år. De oplevede til gengæld en ferie med masser af samvær med familien, og de kunne også konstatere, at vi faktisk har et smukt land.

Årstræf 2020 i DTAK var på Kerteminde Camping. Sikke en god weekend. Sol og varme som i syden. Flot træf og godt, at vi kunne mødes, selv under regler som skulle overholdes, og de blev overholdt i fin stil.

Generalforsamlingen måtte vi udskyde til oktober måned. Den blev også overholdt under Corona-regler. Det var ikke det samme, som det plejer at være, men vi nåede til gengæld at afholde den, inden restriktionerne blev strammet igen.

Selve generalforsamlingen foregik efter dagsorden ifølge vedtægterne, og der var ingen indkommende forslag fra medlemmer. Alle som modtog genvalg blev genvalgt. Kontingentet blev heller ikke forandret i år. Referat kan findes andet sted i bladet.



Næste generalforsamling skal afholdes senest ved udgangen af maj måned 2021 ifølge vedtægterne. Men nu får vi se, hvordan verden ser ud til den tid.

Årstræf 2021 bliver på Sjælland, men vi må vente og se om vi kan gennemføre. Det kan være, at vi stadigvæk har visse regler, som vi skal overholde. Men sæt datoen af og afvent en invitation i de kommende blade.

Og skriv gerne til vores blad om jeres oplevelser. Det er jer, som giver bladet liv. Mailadressen er triumphnyt@dtak.dk

Jeg glæder mig til vi kan mødes igen ude i naturen og kan forsamles under de givne regler.

Vi ses.

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.

Årsberetning 2020 siden sidste generalforsamling

God eftermiddag og velkommen til jer alle som er mødt op i dag, selvom det er under udsædvanlige omstændigheder grundet Covid-19. Bestyrelsen har valgt at afholde generalforsamlingen nu og ikke udskyde den yderligere.

Jeg skal helt tilbage til sidste generalforsamling 25.maj 2019, som sluttede med et godt garagemøde hos Mads Nygård dagen efter. Super god ide at vi kunne mødes og afslutte på en god måde efter en god week-end.

Jeg er glad for, at der er opbakning til sådanne aktiviteter som giver liv til klubben.

Årstræf 2019 i Nordjylland var et super godt træf, med en god køretur inkl. diverse prøver, og forplejningen var igen i top.

Bestyrelsen takker Leif Røntved og hjælpere for et godt arrangeret træf og super god stemning. I kan være stolte alle sammen, som sled hele week-enden, for at vi deltagere kunne nyde det.

Da denne årsberetning er en beretning for det forløbne år, altså siden sidste generalforsamling, nævner jeg derfor også vores årstræf i 2020.

Fyn er fin – fik fynboerne bevist i stor stil. Corona var over os, men vejret kunne ikke blive bedre. Og alle, som var med til træffet, vil nok give mig ret. Lars Thorup og hans trofaste hjælpere fik et træf stablet på benene i en tid med mange ændringer og forsamlingsforbud. Træffet blev et super godt træf, og alt spillede som det skulle. Stor tak til alle jer som puklede som gale, for at dette træf blev så godt.

Men nu tilbage til 2019.

Fredericiamessen nåede vi også i efteråret 2019. Vi er stadigvæk glade for, at vi har en bestyrelse, som sætter en forlænget week-end af til disse messer. Tak til jer alle.



Kassererskifte er ikke noget problem. Det er meget nemt teoretisk set. Jeg må dog tilstå, at den omgang som jeg har været igennem sammen med resten af bestyrelsen i det forgangne år, vil jeg ikke ønske, at andre skal igennem. Jeg kan godt forstå, at der var nogle som gav op undervejs.

Vi har kæmpet til det sidste for at få en fremadrettet løsning, så ingen kommer ind i de problemer igen, som bestyrelsen har været igennem.

Vi valgte derfor også en løsning med en ekstern administrator, som varetager klubbens regnskab og medlemsliste. Han benytter et system, som tilhører klubben, og ønsker han at stoppe eller en anden ønsker at varetage denne post, så kan det let overdrages, hvis det skulle blive nødvendigt.

Vores bank har rådgivet klubben om endnu et tiltag i administrationen. Der skal nu to bestyrelsesmedlemmer indover for at godkende betalinger fra klubbens bankkonti. Dette forhindrer udbetalinger fra klubbens konto, hvis nogen skulle være i ond tro. Det har også taget sin tid, men nu er vi i mål og har fået ryddet op og fremtidssikret vores klub.

Klubbladet har også fået ny redaktør, som gør et godt stykke arbejde. Inge Busch overtog bladet ved sidste generalforsamling og har lagt en del arbejde i det. Inge – Flot arbejde. Jeg håber, at du trods arbejdsbyrden kan holde i nogle år fremover. Tak for din indsats.

Torben Jensen, som har været medlemsansvarlig i mange år, og været super god til det, blev også afløst efter overgangen til vores nye eksterne medhjælper. Bestyrelsen takker Torben for hans store arbejde bag kulisserne i rigtig mange år. Tak Torben.

Vi i bestyrelsen har også brugt "lidt fritid" på at prøve at få opdateret e-mailadresser på vores medlemmer. Dette var ikke så nemt. Vi er kommet tættere på. De mailadresser der mangler, er fra medlemmer som ikke ønsker at oplyse deres mailadresser.

Jeg vil dog alligevel opfordre medlemmerne til at få mailadresser tilknyttet deres medlemskab.

Til sidst vil jeg takke bestyrelsen for det udfordrende arbejde vi har haft i den seneste tid.

Tak til jer.

Af Inge Hejlskov Busch (732A)

Tur til Hartzen i fem Triumph biler

Vi var 9 personer, som trods Coronaen besluttede at gennemføre en tur til Hartzen i September:

Jens, Lisbeth og Preben, Vivi og Egon alle i TR6'er, Lone og Per i Spitfire og Inge og Jørgen i 2000 Mk2.

Som sædvanlig startede vi ud i Seggelund for at mødes fra både Sæby, Fyn og Sjælland.



Indkøb hos Fleggård var også et must

Vi havde delt turen op, så vores første overnatning var i Bad Oldersloe (Hotel Wiggers). Da vi ankom til hotellet var alt lukket. Det forstod vi ikke, men der var et tlf.nr. vi kunne ringe på. Her fik vi en kode til en boks udenfor, og ved



indtastning af denne åbnede der sig en luge, hvor de 5 nøgler lå, netop dem vi skulle bruge. Den manglende bemanding var af hensyn til Corona situationen.

Heldigvis var der bemanding på til morgenmaden næste dag.

Vores næste tur gik forbi Lauenburg, hvor vi besøgte restauranten, der hører til møllen. Her er også et lille museum der viser møllens drift.

Et fint relief af møllen med små tomme og fyldte glas



Lauenburg mølle



Da vi endelig nåede Harzen, var der en meget lang bakke opad, som Pers og Lones bil havde svært ved at klare. Per måtte hælde mere olie på.



Det var week-end, og vi så rigtig mange motorcykler på alle vejene. Her kunne man ikke mærke, at der skulle være færre turister.

Vi ankom til Braunlage, hvor vi skulle overnatte i 7 dage på Hotel Askania. Vi havde meget svært ved at få et sted at spise, på grund af mange turister, primært tyskere.



Her står vi og venter 1 time udenfor restauranten, heldigvis med øl og selvfølgelig mundbindet parat.

På grund af problemerne med at få plads til 9 mennesker i restauranterne – de afslog når de hørte det – købte vi pizzaer en aften, og diverse brød og pålæg en anden.



Vi kunne heldigvis sidde ude, da det stadig var lunt.

Eneste anden mulighed var parkeringspladsen, som vi brugte flittigt om morgenen, og når vi kom hjem efter dagens oplevelser.

Vi sad på nogen træstammer



Her er der linet op til morgenstart



Og hvad besøgte vi så de 6 dage vi havde til rådighed.

1. Naturligvis skulle vi se en af de tidligere grænser mellem vest og øst,



Grænsen tæt på Braunlage.

2. Et træskæreri



De var i fuld gang med de mest fantastiske skulpturer under megen larm. Her var også mulighed for kaffepause. Der var flere statuer i gang.



Jens kigger på en træstamme, der ikke var taget i brug endnu.



Jørgen, Egon og Jens kigger ned i kløften

3. Hexentanzplatz og Rosstrappe i Thale

Hexentanzplatz er fyldt med boder og restauranter, samt en skulptur med hekse.

Rosstrappe er en 403 m høj granitsten. Herfra har man en fantastisk udsigt. Sagnet siger, at prinsesse Brunhilde undslap kæmpen Bodo, som ønskede at gifte sig med hende. Hun sprang på sin hvide hest fra klippen over til den anden side, mens Bodo faldt ned i kløften.



4. Med damptoget til Brocken – Harzer SchmalspurBahn (HSB)

Vi startede ud fra Drei Annen Hohne til Brocken. Selvom vi købte billet til en bestemt afgang, var toget meget

overfyldt. Vi fik dog siddepladser. Igen masser af turister.

Det er den eneste mulighed for at komme derop, hvis man da ikke vil gå (6 km).



Brocken tavle



Vi var heldige med sol og varme. Ifølge skiltet er det et særsyn, når der normalt er 306 tågede dage om året.



På vej tilbage igen



Undervejs kunne vi ikke undgå at se al den skov der var blevet ødelagt af biller. Noget af området er henlagt som Naturpark, og derfor må man ikke fjerne de ødelagte træer. De skal gå til af sig selv og lade nye træer vokse op. Det kan dog tage op mod 20-30 år.

I andre områder har man åbenbart besluttet at fælde rigtig megen skov, måske inden den bliver ødelagt. Aldrig har vi set så mange stavlede træstammer.

5. Besøg i Wernigerode

Målet var at besøge slottet, der ligger meget højt oppe. Her var vi heldige at komme med hestevogn op.



Lisbeth og Preben styrer hestevogskørslen!

Adgangen til slottet tog tid udover, at man selvfølgelig stod med afstand. Ved indgangen skulle hver besøgende udfylde blanket med navn, tlf. etc. Og det tog tid.

Men slottet var et besøg værd med en lille café i slotsgården.



I kø ved Wernigerode slot

I øvrigt gik vi til fods nedad bakken, det tog en lille halv time.

6. Besøg i Stolberg

Dette er den historiske by med de flotteste bindingsværkshuse.



Vi kunne parkere udenfor byen med alle biler. Det var ikke altid lige nemt.



Vandretur i Stolberg



På toppede brosten i Stolberg



Bemærk personen øverst på kirkens tag

Det så ikke ud som om, han havde sikkerhedslinje på

7. Harzadrenalin ved Rappbodetalsperre

Hængebroen, som er 458,5 meter lang er anbragt i 100 meters højde over dæmningen Rappbodetal. Normalt kan man gå frem og tilbage, men i disse Corona tider var der ensrettet, så man gik på dæmningen tilbage. Herfra kunne man virkelig se hvor højt oppe broen er.

Vi var nogle stykker der prøvede den og mærkede hvor meget, den gyngede - ligesom et skib i søgang.

Ovenover broen er der mulighed for de modige (og det var ikke os) til at blive sendt ud på en svævetur henover. Der er også mulighed at blive smidt ud fra broen nedenunder i en line. Det var stadig ikke os, der skulle prøve det.



Fire mænd samt redaktøren der tog billedet



Ved dæmningen Rappbodetalssperre



Her kan man se nogle er på vej ud



Her er de smidt ned og hænger i linen. Se den røde cirkel.



8. Grottebesøg

Hermannshöhle havde åbent uden guide, men med mulighed for at gå ensrettet og med afstand samt selvfølgelig mundbind på.



Hermannshöhle



Vi venter på minetoget



Jens inde i minen

9. Rammelsberg i Goslar

Det tidligere mineområde er nu museum. Man har primært udvundet jernmalm, men også en smule kobber. Faktisk har man også udvundet guld i meget små mængder.

Vi fik mulighed for at komme ind i minen med hjelm og mundbind på. Vi skumplede afsted i minetoget 500 m ind i minen, inden vi fik lov til at stige ud og fornemme minearbejdernes arbejde. Vi fik at vide, at det ville tage os 3 dage at finde ud, hvis vi gik.



Der var også tid til at kigge på Goslar. Her er vi på torvet

10. Walkenried klosterruin og museum



Der var vist nogen som var trætte, og nogle der gik på det tilhørende museum (med mundbind)



Disse 2 biler blev foreviget af en ivrig tysker, der tog video af dem både indvendig og udvendig.



Havde vi problemer med bilerne undervejs?

Ja, men heldigvis kun et enkelt.



Kølvæske drypper ind i bilen

Det er ikke til at se det, men det begyndte at dryppe med kølvæske i Preben og Lisbeths bil. Det så ikke ud af så meget, men der skulle gøres noget ved det efter at være kommet tilbage ved hotellet.

For at få fat i værktøjet måtte alt ud. Problemet var en revnet slange, som desværre ikke kunne repareres. Derfor blev slangen ført udenom radiatoren som en nødløsning, hvilket betød, at der blev lukket for varmen. Så det blev en lidt kold bil at køre i de sidste 3 dage.



Der kan være meget i bagagerummet

Så gik turen hjemad med en overnatning på Frøslev Kro.

Vi slutter naturligvis turen med en Fernet-Branca.





- 1 BRAUNLAGE Hotel
- 2 GOSLAR Rammelsberg museum - Rådhuset
- 3 WERNIGERODE Rådhuset - Slottet
- 4 DREI ANNEN HOHNE à BROCKEN..... Damptoget
- 5 THALE..... Hexentanzplats, Rosstrappe
- 6 RÜBELAND Drypstenshule Hermans höhle
- 7 RAPPBODETALSPERRE..... Hængebro Harzadrenalin
- 8 WALKENRIED..... Kloster ruin og museum

Af Søren Carlsen (2051)

Triumph TR250



I slutningen af 1967 var British Leylands motorsportsdirektør for USA Robert W. Kastner til sit halvårlige møde med British Leyland i hovedkontoret i England.

På mødet introducerede han en ide om at bygge en ny konkurrencebil til at tage kampen op mod nyere og mere konkurrencedygtige biler i motorløb under SCCA – Sports Car Club of America.

Kastner havde op gennem tresserne opbygget et succesfuldt Triumph-team, men havde også indset, at tiden var ved at løbe fra de traditionelle Triumph TR biler. De var for kantede og manglede aerodynamik.

Han havde taget nogle skitser med



TR250K gitterkonstruktion

lavet af bildesigneren Peter Brock. Brock havde bl.a. designet Corvette Stingray hos General Motors. Brock havde forladt GM og startet sit eget firma Brock Racing Enterprises.

Kastner gjorde desuden opmærksom på, at det amerikanske marked for sportsvogne var begyndt at efterspørge en anden type sportsvogne end dem Triumph kunne levere. Så kunne man bygge en mere aerodynamisk sportsvogn, som kunne gøre sig gældende i motorsport, så kunne den også have en fremtid på det amerikanske sportsvognsmarked. Kastner gjorde ligeledes opmærksom på at den skitserede

sportsvogn kunne bygges med mange af de eksisterende dele, som brugtes til at fremstille TR-modellerne.

Kastner havde også lavet en aftale med det anerkendte amerikanske bilmagasin Car and Drivers, om at de ville lave en artikel i bladet, når bilen var færdig.

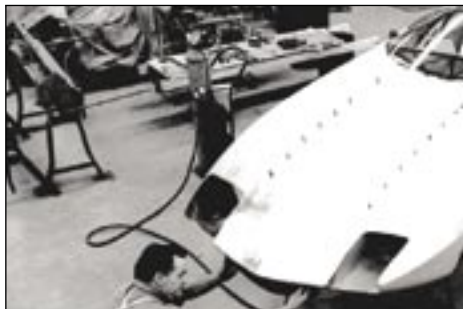
British Leylands finansielle situation stod desværre lidt i vejen, men Kastner fik de konservative englændere med på ideen, og nogle tusind pund med hjem. Det rakte dog hverken helt eller halvt til projektets færdiggørelse, som skulle være klar til Sebring 12- Hours løbet d. 23 marts 1968. Brock og Kastner

fik resten af midlerne skrabet sammen gennem sponsorater og egne racing-budgetter.

Kastner leverede så et TR4 chasis og en ny 6 cylindret 2,5l motor fra hans eget firma, og leverede det til Peter Brock for modernisering til det nye karrosseri. Dertil havde de lavet en træmodel i 1:1, og fik så fremstillet et aluminiumskarrosseri, som skulle passe på den modificerede chassissamme. Her blev sæderne, motor og gearkasse flyttet ca. 9 tommer bagud for at få plads til den skrånende forude og instrumentpanel. Dette gav så også en bedre vægtfordeling. Desuden fik den en vippebar spoiler bagpå, hvilket var temmelig nyt på det tidspunkt.



Triumph 6 cyl. med ca. 250hk



Fremstilling af TR250K aluminiumskarrosseri.

TR250K blev bygget specielt til et racerløb, nemlig Sebring 12 Hours. Man nåede lige at blive færdig, men havde kun 1 dag til testkørsel.

Bilen kvalificerede sig som nr. 39 ud af 68 startende.

Bilen fuldførte dog kun to en halv time af løbet, fordi et baghjul gik i stykker og ophæng + bagbremsen blev ødelagt. Man havde ikke disse reservedele ved hånden og måtte udgå. Fælgende var nogle de havde lånt fra et andet team og fået dem tilpasset til Triumphs bagtøj. Der var ikke penge i budgettet til nye fælg.

Efter at have ført en lidt omskiftelig tilværelse er den nu ejet af Bill Hart fra Redmond, Washington, USA, som har

fået den restaureret op til de oprindelige specifikationer.



Peter Brock og R.W. Kastner ved TR250K



Generalforsamling

Dansk Triumph Automobillklub

24 oktober 2020 – Hotel Medio – Fredericia

Dagsorden:

1. Valg af dirigent:

Bestyrelsen foreslog Morten Hildebrand – 947, som blev valgt
Dirigenten kunne herefter oplyse, at generalforsamlingen var varslet rettidigt i
henhold til vores vedtægter, og at generalforsamlingen derfor var
beslutningsdygtig.

2. Formanden aflægger beretning for det forløbne år:

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

Beretningen blev herefter godkendt.

3. Det reviderede regnskab fremlægges til godkendelse:

Regnskabet blev fremlagt af formanden.

(Det er tilgængeligt i blad nr. 204.)

Ingen spørgsmål fra forsamlingen.

Regnskabet blev herefter godkendt enstemmigt.



4. Fastsættelse af kontingent:

Kasserer foreslår uændret kontingent.

5. Indkomne forslag:

Ingen indkomne forslag.

6. Valg af bestyrelsesmedlemmer:

- Jørn Øgendahl – 1618 (modtager genvalg)
- Lars Peter Sejr Andersen – 1965 (modtager genvalg)
- Morten Hildebrand – 947 (modtager genvalg)

Personer som ønsker at opstille til bestyrelsen – Ingen meldte sig.

Alle ovennævnte bestyrelsesmedlemmer blev genvalgt

7. Valg af bestyrelsessuppleanter:

- Randi Hildebrand - 947A (modtager genvalg) – Blev genvalgt

Ingen andre stillede op til posten

8. Valg af revisor og revisorsuppleant:

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

9. Eventuelt:

Der findes flere forskellige mailadresser – medlemslisten, admin – koordinator mv. Vi sletter ikke disse mailadresser men sørger for internt, at alle mails bliver omdirigeret til korrekt person.

Så blev det tid til at overrække:

- **Årets Foto:**

Inge Busch – 732A

Triumph Nyt 202 side 14

Foto af Dirch Glad og Daniel Read



- **Årets Artikel:**

Erling Moesgaard – 1544 - Triumph Nyt 203 – Tur fra Hellerup til Sæby ...

- **Årets Entusiast:**

Torben Jørgensen - 1285 – For hans store arbejde på medlemslisten i mange, mange år



Bestyrelsen vil til næste generalforsamling stille forslag til, at klubbens stiftere bliver gjort til æresmedlemmer: Hans Jørgen Lintrup med nr. 1 og Bent Erik Nielsen med nr. 10. Til oplysning er medlemsnummer 7 – Jens Kastrup Jensen – allerede æresmedlem.

Formanden takkede for en god generalforsamling.

Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig som sidste år og ser nu således ud:

Formand – Morten Henningsen (420)

Næstformand - Jørn Øgendahl (1618)

Kasserer – Michael Pedersen (424)

Medlem - Kåre Bang (1649)

Medlem – Lars Peter Sejr Andersen (1965)

Medlem – Morten Hildebrand (947)

Efterårstræf og generalforsamling på Hotel Medio Fredericia Week-enden 24-25 oktober 2020

Billeder fra generalforsamlingen:





Formanden aflægger beretning



Deltagerne sad med den korrekte Corona afstand





Det er ikke kun Triumph der blev kigget på – også Lasses Jaguar!



Middagen var aftenen før forsamlingsforbudet på 10 mennersker blev indført!



Af Morten og Bettina Henningsen (420 og 420A)

Reminder til årstræf 2021

Traditionen tro holdes der årstræf 2021 i tredje week-end i august måned. Det vil sige den 13-15 august 2021. Denne gang er det på Sjælland.

Vi er i fuld gang med planlægningen, men da vi endnu ikke ved, hvilke forhold vi kan holde træffet under, er der en masse der skal undersøges.

Så snart vi ved mere, vil I kunne se det i Triumph Nyt.

Men sæt allerede nu week-enden af og glæd jer til invitationen.



Dit lokale Autoværksted i Nordsjælland.
Vi renoverer, servicerer & sælger klassiske biler

JH Classic Auto er autoriseret reservedels forhandler til de
Engelske mærker som Triumph, MG, Spitfire, Austin Healey og
Jaguar E-Typen.

Værkstedet har igennem mange år oparbejdet stort speciale
kendskab med både totalrenoveringer & forsikringsskader.
Vi sætter en ære i at udføre kvalificeret Autoservice, herunder
pladearbejde på de klassiske sportsvogne.



Vi forhandler
smørelolie fra FUCHS
www.fuchs.com/dk/da/

JH CLASSIC AUTO
Grøndyssevej 3, 3210 Vejby
+45 41 60 60 04
info@jhclassicauto.dk
www.jhclassicauto.dk
Find os på Facebook

Medlemslisten

På klubbens hjemmeside, dtak.dk, er det muligt at hente medlemslisten.

Efter login kan listen findes under punktet "For medlemmer, Medlemsliste".

Listen indeholder Navn, adresse, tlf.nr., e-mail, land, region og medlemsnummer.

Listen bliver opdateret adskillige gange om året og udgives i to formater, .xlsx og pdf.

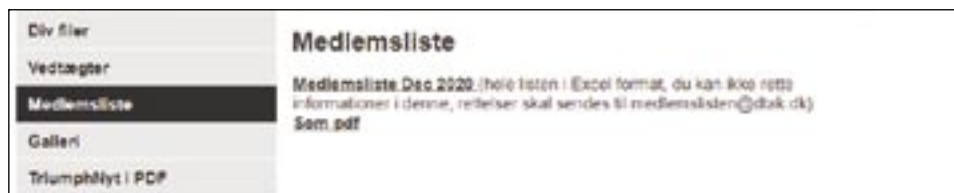
.xlsx

Kan åbnes i Microsoft Office Excel og Google Sheets.

I dette format er der mulighed for at sortere, filtrere og søge. Det er muligt at gemme din egen kopi og redigere i denne. Ændringer påvirker kun din lokale kopi, du kan ikke lave ulykker i klubbens udgave af listen, så bare slå dig løs.

Med filterfunktionen kan du eks. vælge at sortere listen på postnr. eller kun vise medlemmer i et givent postnr. Tryk på pilen i kolonneoverskriften og vælg den ønskede funktion.

Ønsker du at søge efter et specifikt navn eller nr kan du bruge programmets søgefunktion (genvejstaste Ctrl+B i Excel, eller Søg i Menulinien)



D	E	F	G	H
esse 1	Adresse 2	Postnr.	By	Mobil E-mail
alleivej 6, Glud	Sorter med mindste først		Juelsminde	22263462 abholm6@gmail
vervaenget 38	Sorter med største først		Munkebo	61339672 jeak33@gmail.c
mdalsvænget 13	Sorter efter farve	*	Kirke Saby	72400400 allan.callesen@g
le Mølle Banke 14, Søvind	Fjern filter fra "Postnr."		Horsens	20421273 aic@live.dk
sborgvej 35	Filter efter farve	*	Støvring	21454367 alaursen@edcad
rebakken 14	Talstørrelse	*	Frederikssund	manalifa@hotmail
mmestrupvej 5 Nr. Lyndelse	☒ (Marker alt)		Årslev	40133003 allan-m-nielsens
ensvej 172	☒ 1352	A	Stenstrup	62261027
trupvej 162	☒ 1820		Fredensborg	40874436 afm@afmconsul
deriksberg Alle 42a 4th	☒ 1827		Frederiksberg C	20732839 a.gerstenberg@g
le Enge 41	☒ 1850		Smørum	25142519 amru@live.dk
lehejen 110	☒ 1958		Risskov	22577562
egaardvej 2	☒ 2000		Ryslinge	52390043 annette-trombo
ergade 17 - Asferg	☒ 2100		Århus	86443295 mail@morrismin
holmvej 47	☒ 2200		Solrød Strand	22159163 arnebonnesen@
erupvej 14	☒ 2300		Ørbæk	aj71@hotmail.dk
st Bakke 21	OK	Annuller	Kolding	29299675 vallentin.kolding
stafanvej 7 A 4. th			Frederiksborg C	33333837

.pdf

Kan åbnes i Adobe Acrobat Reader eller en internet browser eks. Google Chrome eller Microsoft Edge.

I dette format kan man kun søge (genvejstaste Ctrl+F, eller Søg i Menulinien). Du kan gemme din lokale kopi men filen er låst og kan ikke ændres.

Har du spørgsmål til dette, er du

velkommen til at skrive til webmaster@dtak.dk.

Når du nu alligevel skal ind og kigge på medlemslisten, efter at have læst dette, kan du jo lige kontrollere, at oplysningerne om dig er korrekte.

Har du ændringer til medlemslisten skal de sendes til Medlemslisten@dtak.dk.

Søgning i .xlsx fil:

Søg og søk	
Postnr.	Søg efter:
1100	
1200	
1300	
1400	
1500	
1600	
1700	
1800	
1900	
2000	
2100	
2200	
2300	
2400	
2500	
2600	
2700	
2800	
2900	
3000	
3100	
3200	
3300	
3400	
3500	
3600	
3700	
3800	
3900	
4000	
4100	
4200	
4300	
4400	
4500	
4600	
4700	
4800	
4900	
5000	
5100	
5200	
5300	
5400	
5500	
5600	
5700	
5800	
5900	
6000	
6100	
6200	
6300	
6400	
6500	
6600	
6700	
6800	
6900	
7000	
7100	
7200	
7300	
7400	
7500	
7600	
7700	
7800	
7900	
8000	
8100	
8200	
8300	
8400	
8500	
8600	
8700	
8800	
8900	
9000	
9100	
9200	
9300	
9400	
9500	
9600	
9700	
9800	
9900	
10000	

Søgning i pdf fil:

Søg	
Søg	
Færdig	Næste
E-mail	Region
abholm6@gmail.com	Midtjylland
jeak33@gmail.com	Fyn
allan.callesen@gmail.com	Sjælland
aic@live.dk	Midtjylland



En bus kan af
for 40 biler med 1



laste gaden
1,7 passagerer i hver

Af Bernt Pedersen (573)

Triumph 2500 trilogi del 2

Følgende skriv er baseret på virkelige hændelser i Corona foråret 2020.

Som afslutning på del 1, skulle det vise sig, at bilen godt nok kunne starte og nærmest gå tomgang med det samme. Men køre, det ville/kunne den ikke, dvs. i hvert fald ikke ret meget og slet ikke op ad bakke. Det skulle senere vise sig, hvad der var problemet. (læs trilogi del 3 i 2021)

Da corona nedlukningen blev meldt ud medio marts, og rejsebranchen over

hele verden nærmest lukkede ned fra den ene dag til den anden, ramte det såmænd lige ned i mine rejseplaner for denne sommer. Jeg skulle have været på en 3 måneders tur rundt i Asien (for fjerde gang) og med hjemkomst den tredje august. Men nej nej sådan blev det ikke.

Såååååå-ehh jeg gik hen på værkstedet og fik Triumphen kørt/skubbet ind. Derefter gik afmontering af nærmest alt i gang. Der var dog allerede af-





monteret en del af crom- delene såsom kofangere, lister på dørene og alle emblemer.

Derefter var det såmænd bare gå i gang med diverse værktøj såsom:

VÆRKTØJ: Hammer, mejsel, vinkel-slibere af forskellig størrelse, 9, 7,5 og 3 tommer skæreskiver og mindre med slibeskiver på, samt pladesaks og CO2 svejseren.

Jeg tænker selve svejsearbejdet varede op mod 300 timer inkl. slibning af svejse-sømme mm.

Nogle af de største dele, der er blevet skiftet, er f.eks. hele bunden, hvor reservehjulet ligger. Her er omkredsen på svejse-sømmen ca. 120 cm, og da der skal svejdes på begge sider, så giver det alene 240 cm svejse-søm. Bunden var meget tynd flere steder, og da der skulle monteres anhængertræk på, ja så skal der være noget jern at holde fast i.

Nogle af de andre større dele var paneler og bunden 5-10 cm ind, stort set hele vejen i begge sider. Da paneldelene består af 3 dele og de måler ca. 160 cm i længden, så er her tale om adskillige meter svejsesøm i begge sider. Yderpanelerne er blevet genopbygget forneden i fuld længde.

Alle dele til paneler og bund har jeg selv bukket og formet i genbrugsplade, vel og mærke 2mm tyk.

De fleste af hullerne til punktsvejsningerne er boret op i søjleboremaskinen og er 4 mm store. På den måde er der gjort plads til at svejse lidt ekstra tid, inden det hele smelter fint sammen. Det kan dog også medføre mere slibearbejde.





Alle 4 sidevanger er fjernet og genmonteret med nye hjemmebukkede. Bunden i både førersiden og passagersiden er skåret ud i fuld bredde og ca. 10 -15 cm op frem mod forhjulene. De nye bundplader også fremstillede af 2 mm tyk genbrugsplade. Mens bunden var ude, var det en slags modificeret Flintstone bilmodel. (ikke testet)





De to konsoller, som de bageste fjedre står på, var meget gennemtærede, hvorfor de selvfølgelig også er banket ud og genopbygget med to hjemmelavede. De to nye har jeg i øvrigt lavet ca. 1,5 cm højere end de gamle for at kompensere lidt for "trætte" fjedre. Dette har jo medført, at bagenden er løftet lidt. Jeg kan huske den gamle 2000 mk 2 altid var meget lav bagtil, når jeg havde campingvognen spændt på, så også af den grund valgte jeg at forhøje de to støttekonsoller.

Nu bagefter står bilen sådan set fint nok, men den kunne nemt have tålt mindst et par centimeter mere løft. Kanten rundt ved bagagerummet er svejset der, hvor gummilisten er monteret. Der er svejset et nyt stykke i ved bagruden, ned mod bagagerummet i begge sider. Billedet til venstre herunder er genbrugs karosseridel.



Svejsarbejde indebærer, at man brænder hul på sit tøj, brænder hul på huden, både på hænder og fødder, får svejsegnister i håret og hovedbunden især selvfølgelig, når man svejser op ad, eller andre akavede svejsestillinger.



Jeg har brugt ca. 10 kg CO₂ og ca. 10 kg 0,8 mm svejsetråd på at lave Triumphen, og 30-40 kg jernplade herunder diverse genbrugsdele, bl.a. dele ved bageri og "badekarret".

Men uanset at det kan gøre ondt og larme en del, når pladedelene skal bankes sammen, så kan jeg rigtig godt lide at svejse, så efter ca. 3 måneders ihærdigt svejsearbejde, var jeg stort set færdig. Der dukkede dog flere huller op, da jeg begyndte at slibe bilen ned

Rengøring med at fjerne gammel tectyl mv. giver sorte fingre/hænder ligesom håndtering af fraklippede pladedele mm. gør det.

med henblik på at gå i gang med malearbejdet.

Undervejs i forbindelse med svejsearbejdet er de nye pladedele blevet malet flere gange, så på den måde er

undervognen forseglet ret godt, synes jeg.

Og..... så tror jeg på, at det varer lidt, inden der skal svejses i større omfang på min relative nyanskaffede Triumph 2500.

På nuværende tidspunkt er bilen indregistreret og kører rundt i lokalområdet ved Ejstrupholm. Ture længere væk må vente, indtil jeg kender bilen bedre.

Skribenten ønsker hermed alle Triumph Nyt læsere en glædelig jul og et godt Triumph nytår.

Læs også trilogi del 3 i foråret 2021.



Af Daniel Read (1813)

Running Report

Triumph Spitfire MKIII 1968 (Spit)

Triumph 2000 MKII 1972 (Saloon)

Status som følger:

Spitten

Titlen er måske en anelse misvisende for der er ikke så meget "running" over flåden af Triumph køretøjer her på matriklen.

Min saloon er dog principielt kørende og skulle gerne fragte mig til klubstaden på Gavnø (september 2020) den kommende weekend. Fuld beretning herfra i et senere blad.

Ja den står fortsat i garagen med afmonteret ledningsnet, og jeg har indkøbt, hvad der mangler for at få skruet en forbedret version sammen af ledningsnettet med lidt ekstra sikringer. Jeg har som sagt allieret mig med en bekendt, der også har været behjælpelig med at få loddet/samlet en "megajolt" ecu, som på sigt vil give en programmerbar tænding.

Mine følgere på YOUTUBE (jo jo hele 6 subscribers) må således vente lidt på opdateringer på spitten.



Askebæger inden maling



Askebæger efter maling

Det er dog mit håb at den selv kan køre på fjernlager her til vinter, og så må jeg indhente tabt køretid i sæson 2021.

Saloon:

Som sagt er denne på gaden, men den led fra sæsonstart af "inkontinens" ved driftstemperatur, som jeg ikke var tryk ved.

Udskiftning af kølerslange

Problemet manifesterede ved, at vand lækkede fra nederste samling mellem køler og slange til vandpumpehuset.

Jeg startede min fejlsøgning ved at rense tilslutningsstudser, stramme

spændebånd mm., men lige lidt hjalp det.

Jeg skiftede herefter termostat og kølerdæksel for at udelukke problemer med trykket, men problemet fortsatte. Jeg fik også prøvet et kølerdæksel fra rodekassen, som løste problemet (muligvis mindre tryk) uden at bilen dog blev for varm af den grund.

Jeg var fortsat ikke helt tryk ved situationen, så gjorde jeg det, jeg skulle have gjort fra starten af – skiftede den ukurante "kopi-slange" til en korrekt version fra en australsk producent (så tæt på NOS som muligt, men en nyproduktion).



Handskerum montage



Ny og gammel kølerslange



Lister endestykke



Lister monteret

Efterrationalisering er en god ting, og jeg er ret sikker på at mine problemer faktisk ikke har noget at gøre med bilens kølesystem, men snarere med en for kort kølerslange (i mellemtiden sidder motoren også lidt højere end sidste sæson på sine nye motorophæng).

Den endelige "shakedown" test vil være her fra og de godt 80 km til Gavnø næste weekend.

Udover ovenstående er der i ny og næ brugt en eftermiddag på at "samle" bla. interiør og udvendige lister (bilen har jo været skildt ad i godt 10 år ifbm, rust og motorarbejde mm.

Interiør:

Bilen har nu sine indvendige dørpaneler monteret, ligesom alt træværk er monteret (træværk skal muligvis på et tidspunkt renoveres, da der er lidt for slidt når der på et tidspunkt kommer nye tæpper)

De bagerste askebægre fik en opfriskning, så de er nu uden patina (og nu skal askebægeret i midterkonsollen også have en tur).

Jeg fik også monteret handskerumslåg mm., og det er der kommet en lille video ud af:

<https://www.youtube.com/watch?v=7RTubw8X8OU>

Solskærme er også monteret (jeg fandt et pænere sæt end de originale i mine stumper) og montagebeslagene har fået en let opfriskning.

Jeg mangler at indkøbe nye "fastholdere" da de gamle i plast ikke rigtigt kan mere. (de nye er sorte og i polyurethan men det går nok).



Udvendig krom:

Jeg kom også i denne sæson i gang med montage af pyntelister, og lidt efter lidt ser bilen mere og mere komplet ud.

"Fun-fact", plastklipsene til fastholdelse af listerne på karosseripladen er større end de gamle (samte hullerne er på min mindre pga. en hel-op lakering).

Google siger at man blot skal bore hullerne op, men senior (ja han er slet ikke så skidt at konferere med) foreslog at jeg blot filede lidt i klipsene i stedet.

Det virker fint, og med lidt ekstra "fedt" i hullet ved montage kommer listerne fint på.

Til min store skuffelse opdagede jeg dog, at jeg (på trods af en ganske stor samling af reservedele) manglede et par plastklodser til enderne.

Klubbens FB profil kom her i spil, da jeg efter et indlæg fandt en med de nødvendige dele i gemmerne – og de er nu på vej i en kuvert. TAK EBBE!!!

Alt i alt er det befriende at se bunken af afmonterede dele formindskes – bildele fylder mindre når de sidder fast på bilen!!!



Solskærme før maling

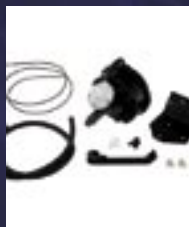


Solskærme efter maling



*Reservedele og regaler til din Triumph
Billig fragt - 45kr til GLS Pakkeshop
Gratis levering ved køb over 1000kr*

Reservedele Olier Beklædning & udstyr Skilte Biltilbehør



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



Triumph Parking only.
300 kr.
Varenr.: FTTDSS33



Lækre kørehandsker til ham og hende.
Fra 250 kr
Varenr.: Coopertan



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



Emaljeemblemer
Flag 6,5 x 4cm
75,00 DKR
Varenr.: CCDFLAG
Varenr.: CCUFLAG



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

www.CLASSIC-CENTER.dk

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



Vi tager forbehold for trykfejl

Triumph Toledo/1500

Hvornår har du sidst set en af disse?

Triumph Toledo/1500 kom på markedet i 1970 efter model 1300 med forhjulstræk. Toledo var et billigere alternativ med baghjulstræk og kunne i Danmark fås med 2 døre, 1493 ccm motor og én karburator til 28.290,- kr. (1971) eller med 4 døre og 2 karburatorer – Toledo TC – til 30.284,- kr.

Toledo var forgængerens til Dolomite, der kom i 1972 og mere ligner model 1500, men i modsætning til denne

bevarede Dolomite baghjulstrækket. I 1976 var Toledo ude af det danske marked.

Triumph 1500 var en naturlig efterfølger til Triumph 1300, da den fortsat havde forhjulstræk. Toledo og 1500 havde samme akselafstand (246 cm = 1300), men 1500 var 14 cm længere end Toledo. 1500 var (mig bekendt) ikke lagervare i Danmark.



Toledo/1500



TRIUMPH'EN



medlemsblad for DANSK TRIUMPH AUTOMOBILKLUB

november 1983



Må vi have lov til at præsentere os?

Her er den nye klubs første blad! Det første famlende forsøg på at være original - og at vise, at der stadig er krudt i TRIUMPH's og deres folk.

I meddelelsens nr. 1-83 har vi fortalt om den stiftende generalforsamling og de deraf udlødt aktiviteter. Heri vil vi så forsøge at lægge en redaktionel linie - så bladet får en nogenlunde ensartethed fra nummer til nummer.

Det er tanken, at TRIUMPH'EN som bladet foreløbig hedder, skal bringe nyt om gammelt, ja - vi må se i øjnene, at vort bilmærke faktisk ikke eksisterer mere - på grund af Leylands rationale øren - (det japanske TR-fænomen holdes her helt udenfor)..... og dette tragiske faktum kan så enten være en minderunde eller en inspiration - måske endda en udfordring!

Lad os blive enige om, at det må være det sidste, der får det til at røre sig i os.

En inspiration til at sige til sig selv (og hvem der ellers gider høre på det): Jeg skal nok selv bestemme, hvornår dette mærke forsvinder..... for så længe vi kan løfte i flok - ved at holde hinanden til liden - så længe vil vi kunne bevæge os rundt og vise » de andre » noget for individualister - noget, der ikke altid går tolv på dusinet af!

Dette » nyt om gammelt » kan være et stort område. Så derfor skal vi også have andre ting i bladet. Vi har i bestyrelsen en teknisk rådgiver, der til daglig har de store og små bilproblemer inde på livet. Af ham har vi fået lov til at sige alt, hvad vi kan - hvilket vi også vil benytte os af. Men da vi i bestyrelsen trods alt ikke kender alle problemerne, kan vi så opfordre medlemmerne til at spørge - og nogle af de spørgsmål og svar vil så blive bragt i bladet.

Et billede af det første Triumph medlemsblad fra 1983, der dengang hed TRIUMPH'EN:





Af Søren Carlsen (2051)

Test din Triumph viden

Her er svarene. Der er ingen præmie!

	SPØRGSMÅL	SVAR
1	Hvad var navnet på det traktor selskab, som Standard Motor Company arbejdede sammen med?	MASSEY-FERGUSON
2	Hvilken bil skabte Michelotti ved at bruge et TR chassis som udgangspunkt?	TRIUMPH ITALIA 2000
3	Hvornår blev Standard-Triumph sluttet sammen med Leyland?	AUGUST 1960
4	Til hvilket land blev de første TR-2'ere sendt til?	CANADA
5	Hvilket kommissionnummer fik den første TR-3'er?	TS 8637
6	Hvor mange uger/måneder tog det for at samle TR-1'eren?	8 UGER
7	Hvornår blev Lockheed tromlebremse systemet erstattet med Girling skivebremser?	1956
8	Hvad var de største mekaniske forskelle mellem TR-3 og TR-3A?	DER VAR IKKE NOGEN
9	Hvilket kommissions nummer fik den første TR-3A?	TS 22014
10	Hvor mange TR-2'ere blev der lavet?	8.628
11	Hvor stor er akselafstanden på en TR-2'er?	7 ft 4"
12	I hvilket år blev TR-2 designet "long door" udskiftet med de korte døre?	1954
13	Hvem grundlagde Standard Motor Company?	R.W. MAUDSLAY
14	Hvor mange TR-3B'ere blev der fremstillet?	3.331
15	I hvilket år blev den første Triumph prototype vist på Earls Court?	1952
16	Hvad er tændingsrækkefølgen på en TR-3'er?	1.3.4.2
17	Hvad er tændingsrækkefølgen på en TR-2'er?	1.3.4.2
18	Hvad vejer en TR-3'er med fuld tank?	2.135 POUNDS
19	Hvor tit skulle man checke oliestanden på en TR-3'er?	FOR HVER 250 MILES
20	Hvornår blev 2-hastigheds vinduesviskere standard på en TR-3'er?	KUN SOM TILVALG

RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS



ALL THE PARTS YOU NEED

PARTS & ACCESSORIES
FOR TRIUMPH MODELS
1953 ONWARDS

Trust us to deliver...**Worldwide.**
Millions of parts in stock.



Parts service also available for Land Rover,
MG, Rover, Mini & Jaguar '96 on.

ASK FOR A
FREE
CATALOGUE

LAND
ROVER



JAGUAR
from 1996

www.rimmerbros.com

Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln, LN4 2NA, England
Telephone: +44 1522 568000 | Fax: +44 1522 567600 | E-mail: sales@rimmerbros.com

B

Retur:
DTAK
v/ Morten Henningsen
Rugvænget 5
3600 Frederikssund



Bank | Forsikring | Pension

Alm
Brand

Gammel kærlighed *rust*er ikke

Markedets bredeste dækning

- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veterankøretøjer
- Gratis Vejhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjs-forsikring nr. to

Godt dækket er rigtig dækket

Ring til os på telefon 35 47 77 47 eller
læs mere på almbrand.dk/veteran.

Du kan kontakte os alle hverdage
mellem kl. 8.30 - 16.00.

Nordisk | Veteran