

Officielt medlemsblad for Dansk Triumph Automobilklub

TRIUMPH NYT

Nummer 210 - september 2021 - 39. årgang



DTAK O-løb Nordsjælland 2021

Af Leif Røntved (1971)

Se side 8

Bestyrelsen



FORMAND

Morten Henningsen (420)
formand@dtak.dk
Frederiksund
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:
Biler til messen

Kåre Bang (1649)
Morten Hildebrand (947)

bang@dtak.dk
bilmesse@dtak.dk

ADMINISTRATION

Materiel Forvaltning
Arkivar
Revisor
Revisor Suppleant
Motorhistorisk Samråd

Kåre Bang (1649)
Michael Pedersen (424)
Jørgen E. Busch (732)
Poul Kokholm (1683)
Morten Henningsen (420)

bang@dtak.dk
arkivar@dtak.dk
sjaelland@dtak.dk
formand@dtak.dk

BRUG AF FOTO I DTAK

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

TRIUMPH NYT

Redaktør

Inge Hejlskov Busch (732A)

triumphnyt@dtak.dk

Layout, trykning og distribution

Nybæk Grafisk, 26 25 82 50

info@nybaekgrafisk.dk

Yderligere distribution

Lars Peter og Marianne Sejrs Andersen (1965 og 1965A)

DEADLINE

Deadline for artikler samt annoncer: 1. marts - 1. juni - 1. september - 1. december

Udgivelsestidspunkter: Marts - Juni - September - December

ANNONCERING I TRIUMPH NYT

PRIVAT: Medlemmer GRATIS.

Tekst/billeder indsendes til: triumphnyt@dtak.dk

ERHVERV: Indsendes til: kasserer@dtak.dk

Pr. år (4 annonceringer)

1/1 side 1400 DKK

1/2 side 900 DKK

1/4 side 450 DKK

Bagside 3000 DKK



Indhold

Praktiske oplysninger	2
Formandens leder	6
DTAK O-løb, Nordsjælland 2021	8
Vindere af DTAK O-løb, Nordsjælland 2021	24
Status på 3 Triumph'er	28
Til træf i Sverige 23.-25. juli 2021	32
Om Specialværktøj og Uno Ranch	41
GT6 mk II til Stockholm	44
Tips til toppakningsskift	49
Tur til Hvidsten Kro i august 2021	54
Hvem skal nu betale	61
Om Motorhistorisk Samråd - MHS	62

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. +45 86 44 32 00



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



Leder 1. september 2021

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

Sommertiden er snart forbi, og vi har alle haft mulighed for at nyde vores Triumph biler til fulde i sommeren 2021.

Vi kan nu mødes igen til forskellige arrangementer, både i DTAK og andre træf, hvor der kan udveksles historier og viden. Plus vise sin fine bil frem. Jeg har selv deltaget nogle gange i Roskilde arrangementet (hver torsdag sommeren over). Det er et uafhængigt træf for Veteran og Young Timers. Super dejligt at se så mange andre flotte biler samlet på et sted, hvis vejret er godt. Triumph biler har der været et ok fremmøde af. Endda helt op til 10 biler var vi samlet på en hverdags aften. Super fint.

Jeg kom lidt sent i gang med at køre i år, men har fået kørt en del de sidste måneder. Så jeg når nok kun at køre ca. 5000 km i min GT 6 i denne sæson. Biler skal bruges. De kører bedre, når de ikke står stille

i længere perioder af gangen. Det er min erfaring.

Årstræf 2021 blev afholdt på Hillerød Danhostel. Det blev lidt anderledes træf grundet Corona restriktioner i tidsrummet, hvor træffet skulle planlægges. Vejret var heldigvis med os det meste af tiden, selv om der var nogle stykker, som fik lidt/noget af en regnbyge.

28 biler deltog i træffet, og alle deltagere skal have stor tak for, at de var med til at få træffet til at blive et godt DTAK Årstræf. Vi fik på køreturen også besøgt Fredensborg Slot, som var vores første stop. I dagens anledning havde jeg fået lov til at opstille vores biler i ydre slotsgård. Et område hvor man normalt ikke må køre ind på. Jeg kunne fornemme, at netop dette faldt i god jord hos en del medlemmer.

Jeg takker også vores sponsorer JH Classic Auto og Classic Center for de fine præmier til vores O-løb. JH Classic Auto havde åbent hus om lørdagen, så vi havde selvfølgelig planlagt et stop hos dem på vores køretur/O-løb. Et værksteds besøg er altid populært. Og særdeles hvis der er gratis mad og drikke. Tak til John og Pernille for et fint arrangement.

Lidt info. Næste årstræf i 2022 afholdes i midt Jylland. Sted og invitation kommer i 2022. Hold øje og husk at få jer meldt til.

Det næste sted, hvor vi håber at kunne mødes, er i Fredericia på Fredericiamessen, hvor DTAK standen er åbent den 23-24. oktober 2021. Håber at vi ses på standen.

Har du noget på hjerte og nogle konstruktive løsninger til vores klub fremadrettet, er du altid velkommen til at gøre en forskel i klubben. Jeg kan kun opfordre jer til at flere møder op ved den kommende gene-

ralforsamling og har lyst til at melde dig til noget bestyrelsesarbejde. Så kan du også være med til at klubben fremtidssikres.

"Klubben giver lige så meget tilbage, som man selv deltager i den". Det er en sætning som blev sagt engang til en generalforsamling i min søns daværende fodboldklub. Og det er der en del sandhed i.

Triumph Nyt har været god læsning indtil nu. Men nu når vi bevæger os ind i den mørke tid, skal der bruges stof til Triumph Nyt. Husk at skrive til vores redaktør med din historie om dine Triumph oplevelser. Har du ikke fået din bil på gaden og er i gang med restaurering, vil vi da meget gerne læse om netop dit projekt. Blot lidt billeder og en tekstlinje til hvert billede kan være meget fint. Og så bliver det jo mere spændende den dag, hvor vi skal se det færdige resultat. Jeg glæder mig til at se netop dit indlæg.

Vi ses forhåbentlig til messen i Fredericia.



DTAK O-løb, Nordsjælland 2021

Af Leif Røntved (1971)

Billeder: Leif Røntved (1971) og Inge Hejlskov Busch (732A)

Lørdag den 14. august, solen skinner og vejret er godt, formanden er i hopla, klapper mig på skulderen og siger "sådan skal vejret være til et O-løb" og hentyder selvfølgelig til mit våde træf i Sæby 😊, det skulle han ikke ha' gjort, for kort efter væltede vandet ned.

De fleste havde pillet toppen af og var klar til at køre, først kom parasollerne frem, men vi måtte hive taget op igen.

Bjarne Madsen havde lade problemer og Vitessen havde køle problemer, der blev hurtigt lavet lidt trylleri, så vi kunne komme afsted.

Vi startede med at køre i kortege til et hemmeligt sted, hvor selve O-løbet skulle startes. Vi kørte en kort tur rundt i Hillerød, hvor vi til sidst endte på Fredensborg slot. Vi havde fået tilladelse til et kort ophold på pladsen foran slottet, Kronprinsen og hans familie var på slottet og vi måtte love ikke tage billeder, hvis de kom ud, det gjorde de dog ikke.

O-løbet var lavet lidt anderledes end jeg før har set, det var delt op i 7 etaper og der var så lavet nogle anbefalede ting man kunne se under vejs. Der var også lidt opgaver, de bestod af 7 billeder, som vi skulle finde på turen



Salg af øl og sodavand.



Hygge omkring Jægermeister. Der skulle betales proppenge pr. genstand.



Parkeringsplads med plancher.



Start på O-løb: Det regnede, kalecherne kom op.

og skrive hvilken by de var i. Jeg er sikker på, at dem der kørte alene, havde nok at se til, man skulle selvfølgelig finde vej, og se på alt man kørte forbi; det blev selvfølgelig lettere efterhånden som man fik nogle af dem krydset af.

Første etape gik fra Slotspladsen af hyggelige veje, via Nødebo, op langs Esrum sø, over banen til Græsted og videre til Mårumbkirke.

Anden etape førte os videre nord på igen - en fin skov strækning op mod Græsted og videre til Vejby.

I Vejby gjorde vi holdt ved JH CLASSIC AUTO som holdt åbent hus, der var både pølser og fad øl, et rigtigt godt indslag, vi fik handlet lidt reservedele og sparket lidt dæk. Bjarne

Madsen prøvede at fikse hans dynamo som igen fejlede.

På **tredje etape**, fortsatte vi nordpå mod kysten og Rågeleje, hvor vi smed bilerne og gik en tur ud til vandet. Her fandt vi en dejlig plet med udsigt ud over Hesselø bugt, og her spiste vi vores madpakke, og hyggede os, (dejligt med lidt frugt). Her kunne vi godt have blevet noget længere, men vi skulle jo videre 😊.

Vi fortsatte lidt videre langs kysten og drejede i retning af Græsted station.

Fjerde etape skulle fører os til Søborg; på vejen drejede vi et smut forbi Søborg slotsruin, hvor vi var tæt på at blæse i voldgraven, der var godt sus i vinden, men vi fandt da lidt læ og fik en lille forfriskning.

Femte etape, det var heldigt at vi holdt en pause ved ruinen, for den næste lange strækning var vejene temmelig våde, så vi slap uden vand. Der var desværre andre der blev temmelig våde, erfarede vi da vi kom hjem, turen gik sydpå mod Esrum sø, som vi fulgte på vej mod Tikøb, en virkelig smuk rute.

Sjette etape gik fra Tikøb og videre mod Gurre, forbi Gurre slotsruin.

Syvende etape, fra Gurre og via Horserød statsfængsel gennem skov og rundt om Gurre sø, til Danstrup.

Sidste etape: Nu skulle vi så finde tilbage til Hillerød, turen gik gennem små byer og snoede vej, må indrømme at vi farede lidt vildt til sidst, men vi nåede da frem.

Da vi nåede vandrehjemmet, var der lige et par opgaver der skulle løses, man skulle bakke så tæt på en pind som muligt, uden at ramme den, vi kom rigtig tæt på, uden at ramme pinden, det må ha været vinden der flyttede på den 😊, så vi blev disket. Så skulle vi gætte længden på en snor, igen var vi tæt på men ikke tæt nok.

Der var lidt diskussion om nogle af opgaverne, bl.a. var et af billederne i 2 byer, den havde formanden ikke lige set, men de besluttede at begge byer var korrekt løsning.

Alt i alt et rigtig fint O-løb i dejligt vejr for de fleste af os.

Billeder: Leif Røntved (1971) og Inge Hejlskov Busch (732A)



Alternativt: Paraplyer blev nødvendigt.



Bettina deler madposer ud.



Kaos ved afhentning.



Sidste uddeling af mad i regnvejr.



Ankomst til Fredensborg.



Alle biler på plads.



Igennem Gribskov.



Bjarnes problem undervejs.



Mårum Kirke.



Parkering ved Mårum Kirke.



Besøg hos JH Classic Auto.



JH Classic Auto - biler overalt.



JH Classic Auto - Ventende hund mens Ove deltager.



JH Classic Auto - biler overalt.



JH Classic Auto - der købes reservedele.



JH Classic Auto - servering af pølser og øl.



JH Classic Auto - Triumph til salg.



Frokost med udsigt.



Frokost med udsigt.



Nordsjællands veteraner i Græsted.



Søborg Slotsruin.



Parkering ved Søborg Slotsruin.



Esrom Kloster (her måtte der ikke parkeres).



Statsfængslet ved Horserød.



Middag.



Middag.

Vindere af DTAK 0-løb, Nordsjælland 2021

Af Morten Henningsen (420)

Efter køreturen i Nordsjælland, var der lidt konkurrencer på parkeringspladsen. Første konkurrence gik ud på at bakke bilen ind imellem 2 kegler og dernæst bakke så tæt

på "pinden" som muligt. **Poul Kokholm** kom tættest på. Kun 9 cm fra pinden. Og den der var længst fra pinden var hele 113 cm fra.



Baglæns test.



Test af vægt forskel.

Derefter skulle man trække en snor fra et bundt med 5 snore. Man skulle så gætte hvor lang den pågældende snor var. **John Møller** gættede helt korrekt, mens andre var hele 44 cm fra. Det skal lige siges at den længste snor var på 181 cm.

Så var det tid til at gætte vægt. Vi havde sat 2

følge op ved siden af hinanden og man skulle så gætte forskellen i vægt imellem de to fælg. Den ene var en stålfælg og den anden en magnesiumfælg. Man måtte kun løfte en ad gangen. Vægtforskellen var på 2,2 kilo. **Morten Hildebrand** kom tættest på med 2,3 kilo og vandt denne disciplin. Andre gættede fra 0,5 – 6 kilos forskel.



Snorlængde.

Overall vinder i O-løb og konkurrencer blev **Poul Kokholm**. Nummer 2 blev **John Peder-**

sen og som nummer 3 kom **Morten Hildebrand**.



Morten uddeler præmier.



John Pedersen (1938) får præmie.



Poul Kokholm (1638) får præmie.



John Møller (1983) får præmie.



Randi og Morten får præmie.

Status på 3 Triumph'er

Af Daniel Read (1813)

Rigets tilstand og alt derimellem – en kort opsummering af status på Triumph ejerskab samt stagnerede projekter.

I går til træf i Hillerød fik jeg en venlig (men også bestemt) påmindelse fra vores ærede blad redaktør om at jeg var en smule bagud med mine indlæg til TriumphNyt.

Nu er jeg sådan "semi" autoritetstro, så jeg vil naturligvis med det samme bidrage med hvad der er foregået siden sidst (og det er ikke meget).

Jeg ville jo ærlig talt helst have leveret en "Running Report" – altså en log med km kørt osv., der kunne indikere en vis bevægelse af køretøjerne ved egen kraft over perioden. Men jeg får ærlig talt slet ikke kørt nok!

Hvis jeg ser tilbage på sæson 2021 her midt i august, (bevares der er 2 måneder tilbage) husker jeg kun enkelte ture.



Feriebilen 2016, med de små poder.

Triumph Spitfire MKIII, 1968, til træf på Gavnbø ved Næstved og hjem igen. 250 km måske?

Reparationer: Jeg har byttet om på 2 ledninger på lyskontakten, som jeg havde fejlmønteret sidste år, skiftet en blinklyspære samt strammet forbindelsen i horntrykket i rattet. Bilen skal til syn næste uge.

Triumph 2000 MKII, 1972 (Saloon) – 1 gang ud af Strandvejen til Skovshoved og nyde en is med familien, 1 gang til Slangerup for at besøge en Triumph Bekendt, og muligvis også en gang til Karlslunde. 100km måske? Reparationer, ingen.

Herudover det største rent Triumph-mæssigt nok at jeg har generhvervet et tidligere køretøj – nemlig en **Triumph 2000 MKII mere, vist nok fra 1971** – og hvorfor nu det? Jo ser I, her er det at logikken ryger fløjten og sentimentaliteten sejrer for:

har jeg brug for en mere?? NEJ..

har jeg tid til en mere?? NEJ..

har jeg plads til en mere?? NEJ..

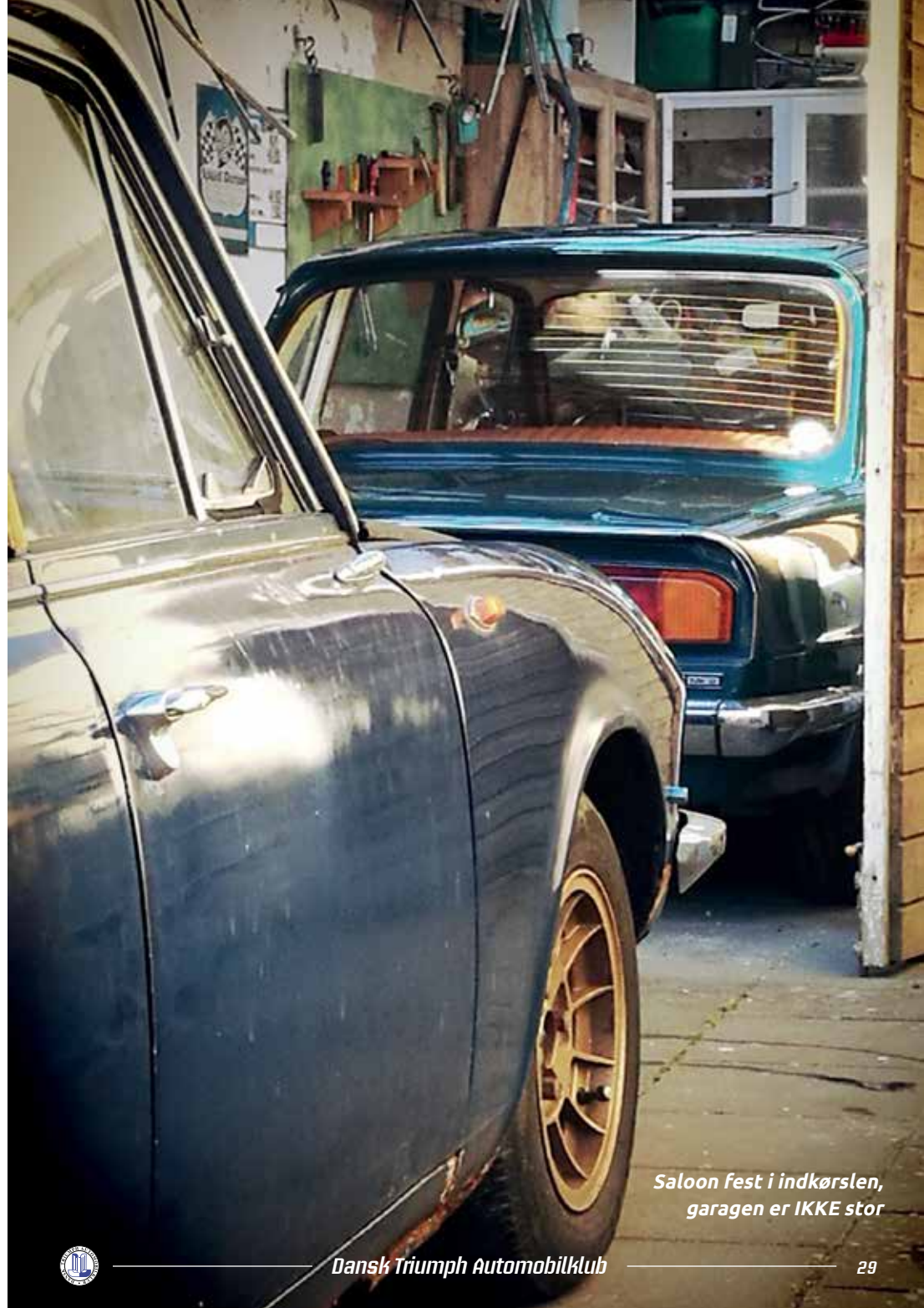
Men – nu er det sådan, at da jeg købte den første gang **lovede jeg at passe på den.**

Jeg erhvervede den af et mangeårigt klubmedlem, og kunne mærke den havde været brugt – men elsket og stadig trods fremskreden rust havde liv tilbage i sig.

Den blev dengang hurtigt en del af den lille familie (Mor/Far og 2 børn) og tjente som bil nr. 2 samt feriebil i 2 somre.

Jeg elskede dens slidte/patinerede udtryk og anvendeligheden, efter at jeg monterede bagagebærer.

I familien hed den bare "Feriebilen".



Saloon fest i indkørslen, garagen er IKKE stor

Toppakningen røg på vej hjem fra sommerferie på Møn (den kørte alligevel selv hjem), og jeg parkerede den og nåede ikke længere. Syn var lige om hjørnet, og rusten havde meget godt fat.

Der gik lidt tid, hvorefter fornuften sejrede (og min anden Saloon var i mellemtiden kommet på gaden igen), og jeg tog den tunge beslutning at skille mig af med den.

Jeg havde det faktisk skidt med at skille mig af med den, for jeg havde jo lovet at passe på den.

Nu ville skæbnen at jeg fik den afhændet til sønnen til tidligere ejer – og jeg trøstede mig ved, at den så endte et godt sted.

Så spoler vi tiden et år eller to (måske tre... det har jeg glemt) år frem – og nu er bilen igen hos mig.



Morten og Mads spænder Vraget fast.

Toppakningen er skiftet (ikke af mig), men rusten er der stadig og æder sig langsomt udefra og ind. Den er ikke blevet hverken pænere eller en mindre opgave end sidst.

Jeg hentede den på en trailer en gang i vinters, og har i skrivende stund en løst genopretningsplan på tegnebrættet. Det kommer nok til at tage tid – **men denne gang skal jeg nok passe på den!!!**



Vraget 2021, børnene er vokset lidt

Til træf i Sverige 23.-25. juli 2021

Af Anna og Bjarne Madsen (862/A)

Der var ikke så mange deltagere til årets svenske træf den sidste weekend i juli, som der plejer at være; 31 Triumph-biler var tilmeldt mod sædvanligvis mellem 40 og 50. Måske skyldtes det, at træffet i år var flyttet langt syd på – lidt øst for Kristianstad – og så er der altså langt fra Mellemsverige i en ældre bil. Tre efterhånden gamle kendinge fra Danmark havde – efter coronaaflysningen sidste år – valgt at køre til Bäckaskog slott, som har rødder tilbage fra 1200-tallet og fik sin nuværende udformning i 1500-tallet:

- En hvid "2000" fra Sjælland (Inge og Jørgen 732/A) – eneste saloon bortset fra en "2500 PI" fra Finland.

- Fra Nordjylland en hvid "TR 6" (Jens 1823).

- En rød "Herald" – eneste af slagsen (Anna og Bjarne).

Sammen med Jens sejlede vi fra Frederikshavn kl. 8.15, og efter ankomst til broderlandet gik det raskt ned ad motorvejen til Halmstad til madpakkefortæring. Vi havde brug for svenske kontanter til betaling af træfgebyr, og i Danmark er det efterhånden vanskeligt at skaffe fremmed valuta (med mindre man ønsker euro), så vi havde sat set på en hæveautomat på Stena-Line, men deres skibe er helt kontantfrie. Efter nogen søgning fandt vi frem til en Bankomat i en smøge i Halmstad; men da vi skulle videre, gik vi galt af hinanden og kom hver sin vej til Kristianstad – skaden var ikke så stor, da de to ruter var ca. lige lange.



Bäckaskog Slott set fra parken.



Slottets gård.

Vel ankommen til Bäckaskog Slott var der kaffe og fika, inden formanden før middagen bød velkommen i slotsgården. Netop da dukkede en rød "Stag" op gennem porten –

Göran Johansson havde kørt bryllupskørsel om eftermiddagen, men forinden sendt sin kæreste til træf i sin "TR 250".



Göran Johansson efter bryllupskørsel.



Opstilling af bilerne.

Vejret var fantastisk med høje varmegrader, så både fredag og lørdag aften kunne midda-

gen nydes i slotsparken vest for hovedbygningen sammen med to hold svenske venner.



Middag udenfor i solskin.



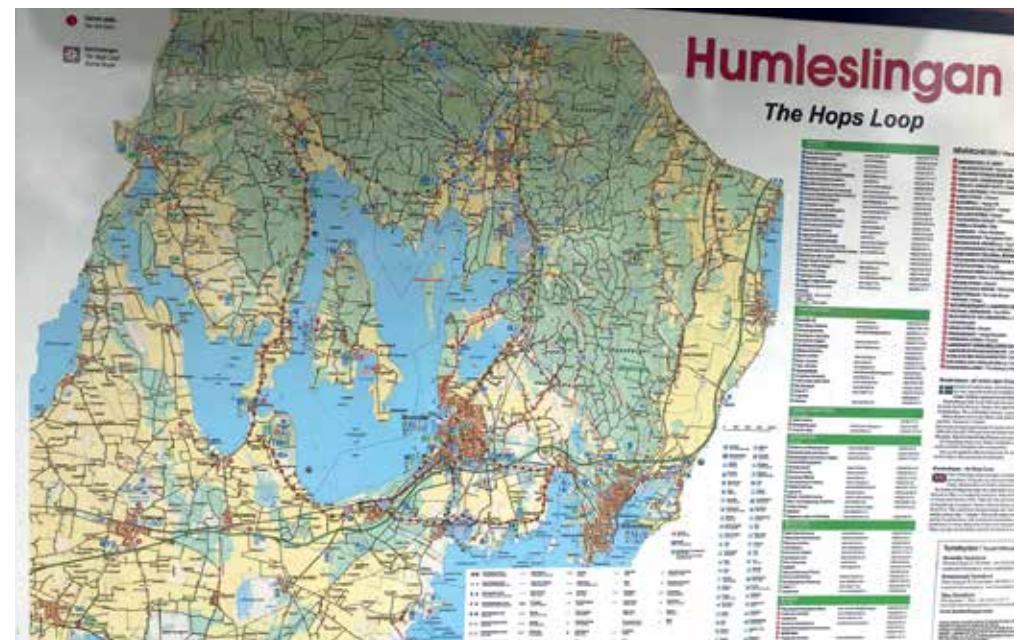
Vinen vi selvfølgelig måtte smage



"Klostret".

Vi havde fået tildelt suiteen i venstre sidefløj (i "Klostret") med gammelt bindingsværk og en lille opholdsstue, hvor alle ovennævnte kunne hygge sig efterfølgende (dvs. med egne drikkevarer!). Bäckaskog slott ligger på en smal landtange mellem Oppmannasøen og Ivösøen, og rundt om sidstnævnte fulgte

lørdagens rallytur stort set "Humleslingan" med et utal af små og store seværdigheder i et landskab, hvor der tidligere blev dyrket meget humle; nu er det mest frugtplantager. Midt i Ivösøen ligger øen Ivö, som også kunne besøges med en lille færge.





Humle på stænger.



Snoren måles.

Senere på ruten skulle vi prøve den traditionelle opgave med at "køre tættest på uden at røre", men denne gang i en ny variant: En lægte lå på jorden, så man ikke kunne se den,

når man nærmede sig, og forreste kofanger skulle være så tæt på lægten som muligt uden at overskride.



Bjarnes tur til testen.

Inden vi stillede sulten på en havnecafé i Bromölla havde Inge og Jens taget temperaturen på badevandet i Ivösjön – det var ikke koldt!

Tilbage på slottet var der mulighed for at sælge til overs blevne reservedele, og Jens fik afsat et par fine bagaksler.

Kl. 17 var der foredrag om den oprindelige Triumph-importør – Uno Ranch – og fremvist noget "Churchill" specialværktøj, som klubben havde arvet, men det beretter Jørgen (732) om andetsteds.

Om lørdagen fik træffet besøg af Sveriges eneste "Triumph Italia 2000" – en meget elegant coupe bygget på chassis fra en "TR 3" (den sølvfarvede); i alt 330 blev bygget og denne var nr. 62.



Ivösjön.



Triumph Italia 2000.

Under middagen var der den sædvanlige præmieuddeling af bl.a. vandrepokalen "Te-gelstenen", som er en original mursten fra Triumph-fabrikken og gives som en særlig hædersbevisning. I år var der lidt mere. Göran havde gjort sig fortjent til "Triumph-klassike-ren", som vi fik i 2018, men her ud over havde han sidste år, i stedet for en tur til Italien, på grund af Corona taget den store "Sverige Rundt" tur. På 7 dage havde han i sin TR 250 besøgt følgende steder: Sveriges yderpunkter - vestligste, nordligste, østligste, sydligste - laveste, højeste, det geografiske midt-

punkt, kongeslottet, Uno Ranch's bopæl, samt stedet for klubbens konstituering – i alt 5000 km.

Til 2 af klubbens udenlandske medlemmer var der en særlig hædersbevisning for deltagelse i 20 ITD (International Triumph Day). Vores første træf i Sverige var i Alingsås i 2001, og samme år kom for første gang Hannu fra Finland, og siden har vi været der hvert år; Hannu i øvrigt i mange forskellige Triumph-biler.



Bjarne og Hannu får begge klubbens flag med teksten "International Triumph Day"



På vej over brosten røg lyd-potten af, men det var Göran vant til.

Om søndagen gik det atter nordpå, og lidt syd for Växjö besøgte vi en tidligere Morgan forhandler med et spændende værksted/museum. Han var tydeligvis vis Jaguar fan med en XK 140 under opbygning, en XK120 i concour stand, en XK 150 i rå karosse og en Type E 1½ som "daglig" bil. Flere MG'er

og nok Nordeuropas største samling af olie/smørekander. Det mest spændende var sikkert en MG racer fra 1931 på 1640 ccm med kompressor og komprimeret så hårdt, at den kørte på metanol; i alt 250 HK! Han havde 3 gange deltaget i race med chaufførskift sammen med kronprins Frederik.



JAGUAR XK 140.



JAGUAR XK120.



MG Racer fra 1931.



Nordeuropas største samling af olie/smørekander.



Jens fortsatte til Göteborg, og vi havde et par fine dage i Åby hos Bernt og Margaretha. Næste år er træffet i Nyköping syd for Stockholm – **hvem vil med?**

**Billeder: Bjarne Madsen (862)
og Inge Hejlskov Busch (732A)**

Om Specialværktøj og Uno Ranch

Af Jørgen E. Busch (732)

Anna, Bjarne, Jens, Inge og jeg var med til træf (ITD 21) på Bäckaskog Slott i nærheden af Kristianstad i Skåne. Se Anna og Bjarnes beskrivelse af træffet andetsteds i bladet.

Træffet er altid den tredje weekend i juli måned, og det plejer altid at være hyggeligt - lidt ligesom vores egne træf. Det var med nye oplevelser og indtryk af, hvordan Triumph lever videre i Sverige.

På programmet var et foredrag af Lars Carlstedt og Gunnar Sallstedt omkring oplevelser med Specialværktøj til Triumph biler.

De fortalte også om en anden speciel person der har haft stor betydning for Triumph i Sverige, nemlig Uno Ranch.

Lars karriere havde taget sin start i Svedbergs Plåt og var endt i Nova Bilar, hvor han blev uddannet i brugen af Triumph Specialværktøj i Canley. Han havde en række sjove beretninger omkring opholdet i England, f.eks. at der var dresscode på værkstedet. Han fik udleveret hvid skjorte og hvid frakke og sorte bukser, som skulle bruges, når man arbejdede med Triumph'erne. Hvis de blev beskidte under arbejdet skulle de skiftes! Ja det var tider.

De værktøjer han havde med til foredraget, var kun den ene halvdel af sættet de 2 herrer havde reddet fra Unos hus efter hans død. De lå i den kasse, som de to med doktorhatte sidder på (se billedet på næste side).





Till v8: 7
Till h8: "Rear hub pulley" CLS1096. Till Herald, Vitesse, Spitfire, GT6. Demontering av baknav och bromstrumma.



V.L. Churchill & Co Ltd startade sin verksamhet 1937.



Lars Carlstedt med diplom från verktygsutbildningen hos Standard-Triumph. "This is to certify that Mr Lars-Erik Carlstedt of AB Nova Bilar has successfully completed the current SERVICE TRAINING COURSE and received specialized training including the overhaul of major mechanical components, use of special tools, fault diagnosis and rectification".



Gunnar gav mig rätten, att utöver skriva fakturatan om Uno Ranch, också nämna lite kurioser. "Sagt och gjort" som ni ser ovan. Här är två av de kataloger med förteckning av de specialverktyg, som de flesta verkstäder för Triumph runt om i världen beställde från Triumph i England. Specialverktygen i denna artikel tillverkade V.L. Churchill & Company åt bl.a. Standard & Triumphbilar. Den vänstra är från 1967. Den högra täcker alla verktyg för Standardbilar, Triumph Renown, TR2-4 samt Herald 948 och 1200. (Bror)



Två nöjda artefaktlätare justerar ut efter en nog så arbetsam såväl som rolig forskningsinsats. De har givit den grävande journalistiken en annorlunda vinkling. Var sin "doktorshatt" är inte fel.

TR 1 The Triumph #9 2018

STORT tack till Lars C. och Gunnar S. för deras engagemang i att dokumentera de allra flesta verktygen.



CLS4221A drar ut oljekastarbricks och kullagar från hastighetsmätardrevet i växellådan. Mångsidigt verktyg.

Jeg synes det var meget underholdende at høre om disse værktøjer og deres brug, og de anekdoter der fulgte med. Med svensk baggrund kunne jeg lettere forstå det, de talte om.

Hvem var Uno Ranch?

Han var en ener, der ved et tilfælde blev importør af Triumph biler til Sverige.

Uno Ranch ville ikke overtage sin fars forretning da han var ung, så han bestemte sig for at blive noget med motorer. Han fik sig en uddannelse i Tyskland hvor han forelskede sig i Bugatti Biler. Han lavede et UNO Ranch motor værksted og havde flere prominente kunder som f.eks. kong Gustav i Sverige. Han købte og solgte flere biler til prominente kunder i Sverige og var lidt af en excentriker. På et tidspunkt i sin karriere fik han fingrene i standard Triumph, og med den daværende Svenske importør SAAB ANNA - som havde mere end travlt med SAAB bilerne - lavede han en studehandel, som gjorde ham til importør af Triumph. Han havde for den sags skyld også Triumph motorcykler.

Til at drive reparationerne af bilerne blev Lars Carlstedt udnævnt til værkfører og sendt til England for at blive oplært i Triumph motorer. Derfor havde han denne opsætning af Værktøjer, som Lars og Gunnar kom i besiddelse af, da Uno Ranch døde i 1998.

Hele historien kan læses i en meget læseværdig bog som har titlen: Bugattibilar, Europaresor & Flygapparater (på svensk), som kan lånes på biblioteket. Her beskriver UNO

Ranch med mange ord om sin tilværelse og mange oplevelser i den forbindelse.

Specialværktøj købt af Dirch og Jørgen

Dirch (1637) og jeg købte en opsætning af de såkaldte Churchill tools der tilfældigt kom til salg for en del år siden. Måske var det nostalgisk eller behov, der lagde kimen til dette køb. Ikke desto mindre så har de vist sig meget brugbare, især til at skille gearkasser med. Der er blandt andet en universal aftrækker der med hjælp af 10 forskellige indsatser kan trække alle lejerne af akslerne med. Der er også et værktøj til montering af kryds i bagakslerne til f.eks. T2000 serien og TR 5 og TR6.

Den Svenske kasse indeholdt mere værktøj til at holde differentialet åbent en smule, så kronhjulet kunne shimmes korrekt.

GT6 mk II til Stockholm

Af Martin Denni Nielsen (2188)

Min søn Gustav og jeg elsker at tage på tur i den gamle GT6ér for at se, hvad bilen egentlig kan, og egentlig skulle vi kun have været i Karlskrona, men vejret var fint og, vi udvidede turen lidt.

Her er vores dagbog:

21.7.2021

Vi kørte kl 10:00 fra Store Heddinge, havde pakket bilen, og kørte til Køge for at købe en hængekøje til Gustav, hvis vi var så heldige at finde 2 grantræer i Sverige til et hvil. Bilen kørte fint, over broen, men var godt varm og med den røde viser 2 mm fra det røde felt. Jeg kører på oktan 100 fra OK. Da vi nåede et stykke ind i Sverige på vej mod Karlskrona, blev den dog mere end meget varm og vi måtte ind på en tank.

Temperaturen ved max varm motor på Oktan 100 benzin.



Her så jeg at kølerdækslet ikke var tæt, og mens den kølede af, fandt jeg en klud i bagagerummet.

Jeg var kørt af sted helt uden værktøj bortset fra en multikniv, da jeg mente at en tur på 4964 km til Skotland og retur uden problemer i 2020, skulle være nok til at overbevise mig om at værktøj ikke var nødvendigt. Jeg var ked af at jeg ikke lige havde taget mit gamle kølerdæksel med, men i kluden jeg fandt i bagagerummet lå det dæksel jeg



På vej over broen til Sverige.



Marinemuseet i Karlskrona.

drømte om! Hvor heldig har man lov at være! Den fik en tår vand, og så kørte vi videre. Lidt efter blev bilen mere end meget varm igen, og ind på en tank. Og her så jeg, at nu var der en revne i en kølerslange! Øv, men vi var lige passeret et industriområde og jeg spurgte om hjælp inde på tankstationen. Her var jeg mere end heldig igen, da en gut i køen spurgte hvad jeg manglede, og han stod med en kassebil med alt godt i slanger og grej. Vi fandt et fint stykke slange som jeg skar til, den fik en tår vand og så kom vi videre. Nu virkede bilen upåklageligt. Vi nåede Karlskrona kl 14:30 og fandt det sidste hotelværelse i byen, fandt marinemuseet, god mad og aftebadning.

Karlskrona er rigtig hyggelig, og helt sikkert et besøg værd.

Min søn er meget interesseret i de gamle ski-

bes historie, og det var hans store drøm at gense Vasamuseet, så han spurgte om ikke vi skulle køre til Stockholm. Og når nu vi alligevel havde proppen af, så kunne vi lige så godt fortsætte.



Kirken i Karlskrona.

22.7.2021

Op 08:30 og god morgenmad. Vi kørte fra hotellet kl 10.00, og vi tankede lidt ude for byen på vej til Stockholm, vi kørte til kl. 14.00 ca. Fik lidt at spise.....og tankede bilen... med det forkerte brændstof! Den kørte virkelig dårligt hele vejen til Stockholm. Det viste sig at jeg havde tanket med noget benzin der hedder E85, som google kunne fortælle mig

bestod af 85 % Ethanol! Bilen kørte langt fra som den skulle og med næsten ingen trækraft. Også temperaturen var lavere. Vi nåede dog Stockholm kl 16:30 ca. og gik ud og så lidt af byen og fandt noget mad.

Temperaturen ved max varm motor på E85 "benzin".



Stockholm er super hyggelig.



Stockholm aften.

23.7.2021

Vi stod op kl 09:30 og gik ned i en kiosk og købte en kaffe og kakaomælk og videre mod

Vasa museet. Her brugte vi ca. 3 timer på det flotte museum, og GT6éren nød nok også en fridag.



Vasamuseet.



Et velfortjent hvil.

24.7.2021

Checkede ud kl 10:00 og kørte hjem. Vi kørte en tankfuld benzin og glædede os til at få

det rigtige på igen! Vi tankede og vi fik vores bil tilbage til normal kørsel.



Her fik vi det rigtige benzin på igen.

Vi badede ca. halvvejs ved Jönköping og var hjemme ca. kl 19:30. Jeg regnede lidt undervejs på at bilen havde kørt et sted mellem 11

og 13 km/l. - det må siges at være fint for den gamle 2-liters støbejerns 6ér.



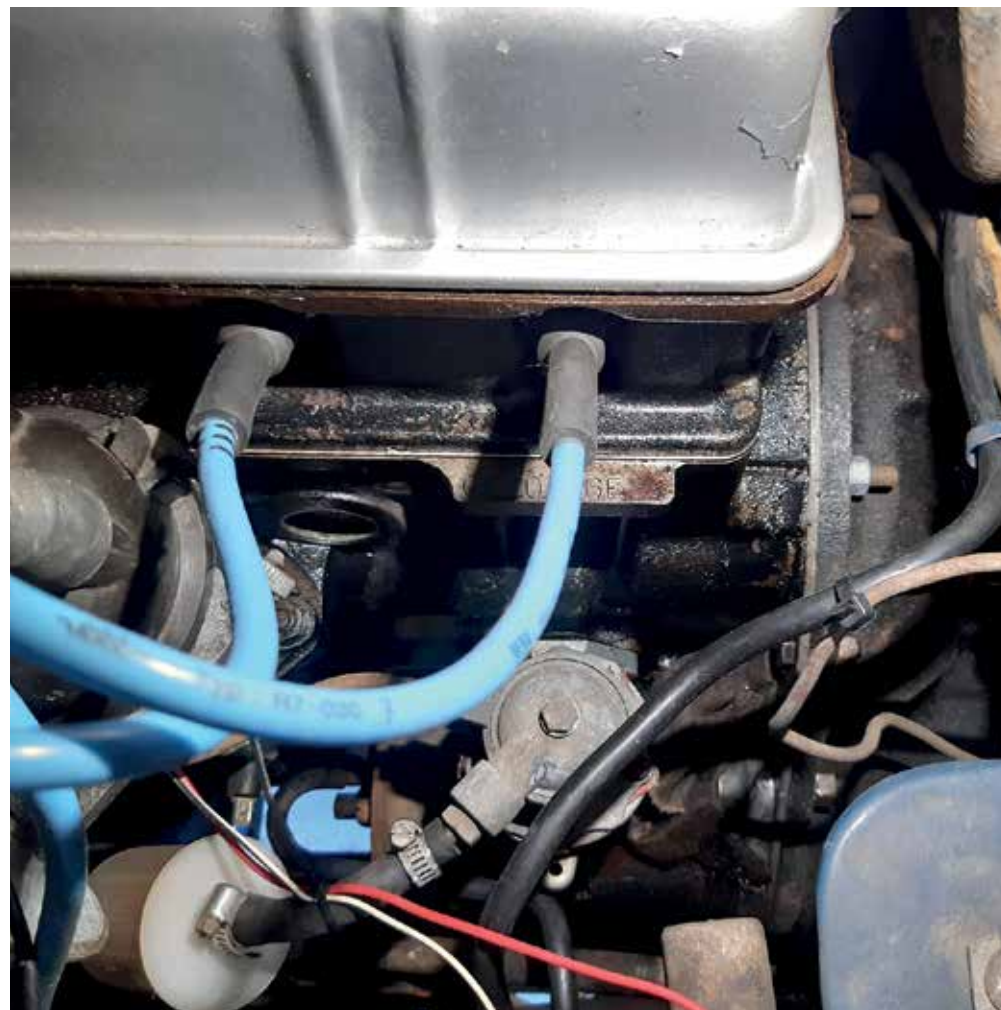
Utalige timers kørsel.

Tips til toppakningsskift

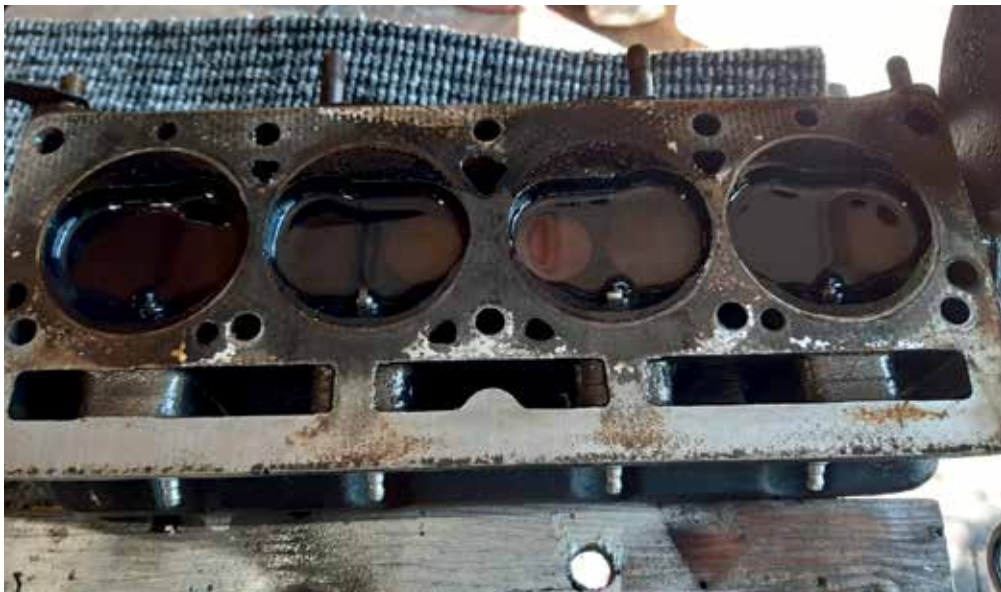
Af Dirch Glad (1637)

Mange Triumph-ejere har sikkert oplevet oliespild fra toppakningen, fra hjørnet ved motornummeret. Min motor blev renoveret da bilen kørte i England, og man havde dengang brugt en alu-toppakning med riller i overfladen. Det duer efter min mening ikke,

da oliekanalen til topstykket er placeret tæt på kanten af blok/topstykke, og derfor siver olien ud via rillerne. På min løb olien nærmest ud, så jeg måtte have en klud liggende på starteren og udskifte den jævnligt.



Det er jo næsten en "hyggeopgave" at skifte toppakning på en Spitfire/Herald, så jeg fik det endelig gjort som en af de første opgaver som pensionist. Da jeg havde afmonteret topstykket, fik det lov at ligge vandret med petroleum i forbrændingskamrene natten over. Hvis ikke det er løbet ud næste dag, behøver man jo ikke bekymre sig om utætte ventiler!



Da toppakningen ikke var "gået", valgte jeg at undlade afretning af topstykket, så en grundig afrensning var nok.



Jeg kan varmt anbefale at bruge en Payen pakning, den holder fint til min "racermidjet" med 12:1 i kompression, så den bruger jeg altid.



Da jeg aldrig har ejet en Triumph uden omtalte utæthed, valgte jeg denne gang at smøre et tyndt lag siliconepakning langs kanten på tændrørssiden og rundt om oliekanalen, selvfølgelig på begge side af pakningen. Siliconepakningsmassen fik lov at tørre ca. 3 timer inden monteringen af topstykket.



Da jeg havde monteret alt igen og spændt topboltene til det foreskrevne moment, startede jeg motoren op og lod den køre med hurtig tomgang, til motoren var rigtig gennemvarm. Derefter efterspændte jeg topboltene til samme moment igen, og de kunne spændes mere end du tror!

Ja, jeg ved godt, at det er bøvlet at afmontere vippeøjjet, for at efterspænde topstykket, men det er meget vigtigt at få det gjort.

Efter 1500 km kørsel er min toppakning stadig tæt, så nu må jeg hellere få malet min motor, den rustet!

Der er sikkert mange andre måder at gøre det på, men denne virkede for mig! GOD ARBEJDSLYST.



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.: LB020-19-57



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



Vi har designet denne damekørej jakke 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



Tur til Hvidsten Kro i august 2021

Af Bjarne Madsen (862)



Austin Seven 1931.

Den historiske Hvidsten Kro mellem Randers og Mariager har i mange år været samlingssted for historiske køretøjer den sidste søndag i august. Arrangementet, som Dansk Vintage Motor Club står bag, samler hvert år flere hundrede køretøjer af næsten alle slags. Det er 6 år siden jeg sidst har besøgt træffet, og dengang regnede det hele eftermiddagen, så da der kom invitation om fælleskørsel og vejrudsigten så lovende ud, var det oplagt at slå til.

Fra mødestedet i Aalborg fulgte vi 7 stk. åbne Triumph og en Peugeot 504 cabriolet og mellem Aalborg og Hadsund kobled John Nørgaard (416) sig på kortegen i sin MGF. Pitstop på havnen i Mariager, hvor den medbragte kaffe blev nydt – ledsaget af "En lille En", som Jens Simonsen (1823) naturligvis leverede. På trods af, at DMI havde lovet fuld sol fra kl. 9, var det stadig (kl. 11) tæt overskyet og faktisk temmelig køligt!

Ved ankomst til Hvidsten blev vi linet op på en stubmark bag ved kroen, og hurtigt fandt

vi sammen med tre midtjyske bestyrelsesmedlemmer fra DTAK. I krohaven og på den udvidede parkeringsplads var der allerede fyldt godt op med diverse køretøjer: knallerter, motorcykler, hverdagsbiler, specialbiler, lastbiler og brandbiler. Ældste var to Ford T fra 1909 og 1911. Min favorit var dog en lille Austin Seven i racertrim fra 1931.

Da det var tid til at forsyne sig med lækre Frankfurtere fra Lions Clubs grill – eller benytte kroens buffet – forsvandt skyerne pludselig, og lækkert sensommer vejr indfandt sig; - hvilket medførte, at vi kl. 14 brød op for at køre en alternativ rute rundt om Mariager Fjord til Vebbestrup lidt nord for Hobro.

Jørn Øgendahl (1618) og Lars Peter Andersen (1965) med fruer fulgte med nordpå til Mariager. Herfra til Hadsund og fiskerlejet Stinesminde.



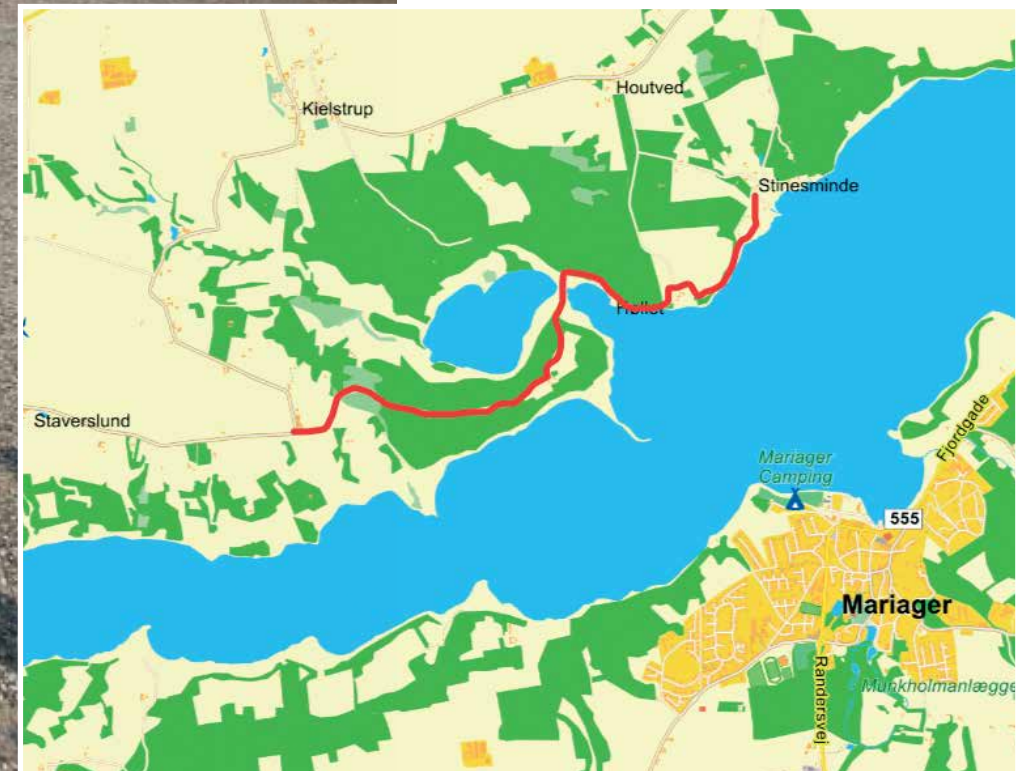
Opstilling ved Hvidsten Kro.



Pause ved Stinesminde ved Mariager Fjord

Turen gik videre ad den godt 4 km meget smalle grusvej ("Under Skoven") mod Valsgård. Se vejen på kortet. På en stor del af denne er det ikke muligt at passere modgående, så det var heldigt, at vi mødte to autocampere, hvor det lige netop kunne lade sig gøre.

Så var vi tæt på Vebbestrup Mejeri og kunne her nyde deres berømte is inden vi skiltes og kørte mod syd og nord; en god søndag med 200 km på tælleren.



Kort med grusvejen markeret



Pause ved Stinesminde ved Mariager Fjord



JH CLASSIC AUTO

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.






FUCHS

Vi forhandler smørelie 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

Hvem skal nu betale

Af Kurt Sihm (109)

Det sidste Triumph Nyt, jeg modtog, var i plastic og tørt – herligt.

På side 20 står referat fra bestyrelsesmødet den 29. maj, hvor bestyrelsen anbefaler at hæve det årlige kontingent med kr. 50 til kr. 400. Nå ja – og hvad så – jeg dropper bare en fadøl.

Alligevel bringer det et par spørgsmål: Hvad får jeg for pengene, og skal jeg fortsætte som medlem?

Med medlemsnummer 109 har jeg været med i klubben i 38 år, så der må vel være en eller anden form for interesse og loyalitet overfor klubben. Kontingentet bliver ikke betalt via betalingsservice, for derved skal jeg regelmæssigt tage stilling og overveje: Hvem skal nu betale?

Et grundlæggende synspunkt har for mig altid været, at goderne bør betales af de, der får goderne – lad mig gøre det lidt tydeligere.

I 2018 havde klubben en god økonomisk situation, og der blev givet grønt lys for et anderledes og lidt dyrere træf. Her er lidt nøgletal:

Der deltog 56 medlemmer, følgepersoner til medlemmer og andre betalende gæster.

Tilsammen betalte de kr. 21.082 (kr. 250 per person og følgepersoner, kr. 350 per gæst).

De reelle udgifter til bespisning – 2 gange morgenmad, sandwich og vand på køretur og festmiddag var kr. 45.685 for 104 personer (medlemmer med følge).

Klubben bogførte et underskud på kr. 24.603. Det svarer til et underskud per deltagende medlem på kr. 439.

Derefter må jeg konkludere, at et årligt kontingent på kr. 350 er givet godt ud, hvis man deltager i det årlige træf, og nu forstår du sikkert mit spørgsmål: Hvem skal nu betale?

Det skal huskes, at 2018 var et specielt træf på basis af en god kassebeholdning, men i regnskabet for træffet i 2020 var det bogførte underskud kr. 60.664. Med det traditionelle deltagerantal svarer det til et underskud per medlem på kr. 1.083. Det år var det besluttet at sænke træfgebyret til kr. 150 med den begrundelse, at kassebeholdningen medførte negativ rente i banken, og så kunne man lige så godt spise pengene op.

Hvis man nu havde beholdt pengene i banken, havde man dog haft lidt mere til at stå imod med, da det gik galt med kontingentoprævnningen.

Næste gang der skal betales kontingent, må jeg så at melde mig ud eller tage til træf og spise mig mæt.

Svar fra bestyrelsen:

”Bestyrelsen takker for indlægget med din holdning og tager den til efterretning. Vi vil dog samtidig benytte lejligheden til at opfordre jer medlemmer, til at møde op på den årlige generalforsamling, hvor regnskaber mv. gennemgås/debatteres og derefter godkendes af generalforsamlingen”.

Om Motorhistorisk Samråd - MHS

AF Kurt Sihm (109)

I Triumph Nyt nr. 208 under referatet af årets generalforsamling kan jeg læse noget for og imod klubbens medlemskab af MHS, og det skal også have min kommentar. Problemet er desværre, at når klubbladet udkommer fire gange om året, vil et indlæg ikke være aktuelt, når bladet udkommer, men det kan dog senere læses igen. Indlægget sættes derfor også på Facebook, hvor det så snart er glemt. (Jeg savner klubbens egen hjemmeside).

For nogle år siden har jeg repræsenteret en anden klub ved MHS årsmøder, så jeg har et indtryk af samrådets virke og seriøsitet, og jeg opfordrer vores medlemmer til at følge og læse samrådets nyhedsbreve og derved danne sig sin egen mening.

Motorhistorisk Samråd – og dermed DTAK - er den danske repræsentant i FIVA ("Fédération Internationale des Véhicules Anciens"), en verdensomspændende organisation for historiske køretøjer, og jeg erindrer, at EU for nogle år siden var på vej med nogle miljøforslag om at forhindre brug af ældre og gamle køretøjer på EU veje. Dermed ville vi kun have lov til at sætte vores køretøjer i garage / museum, men ikke bruge dem. Det er da en tanke til alvorlig overvejelse.

FIVA's reaktion var en generel undersøgelse af det reelle miljømæssige problem. Undersøgelsen blev gennemført helt ned på klubniveau – også i Danmark, og lige ud af et tomt hoved husker jeg, at de årligt kørte antal km i EU, var meget under én procent af den samlede kørsel i EU – (og at den samlede forurening måske var på niveau med plæneklippere – min kommentar).

Af undersøgelsen fremgik det også, at den økonomiske betydning af fremstilling af re-

servedel, reparation, handel osv. var ganske betydelig. Hvis jeg husker korrekt, var 70.000 personer årligt beskæftiget i EU med arbejder, som havde relation til historiske køretøjer.

Forelagt dette faktum – muligt tab af 70.000 arbejdspladser - ændrede EU indstilling, og vi kan i dag stadig køre til træf og på hyggeture. At få EU til at lytte kræver et stort lobbyarbejde, som kun kan gennemføres og have vægt, såfremt der er en stor organisation bag. Det samme gælder i Danmark, hvor DTAK næppe får en minister i tale, hvis vi gerne vil have et eller andet ændret, men gennem MHS har det en mulighed – hvis vi er et aktivt medlem af MHS.

Læserne er næppe i tvivl om min indstilling, men sæt dig selv ind i emnet og drag din egen konklusion.

Dirigenten er i det omtalte referat fra generalforsamlingen citeret for en årlig udgift på kr. 26 per medlem, hvilket passer godt med regnskabet fejlpостering af kr. 21,500 – for to år – altså svarende til godt to liter benzin om året per medlem.

Tillad mig at opfordre DTAK til at tage en beslutning om at melde sig ud eller blive et aktivt medlem. Lad et eller to interesserede medlemmer deltage i MHS møder og rapportere i Triumph Nyt, så vi alle får forståelse af betydningen af et fortsat medlemskab.

Gennem en årrække har DTAK stået på MHS hjemmesiden uden logo og andre oplysninger andet end formandens navn og klubbens mailadresse – skal vi ikke få det ændret?

God tur i dit historiske køretøj



**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



Bank | Forsikring | Pension

Alm Brand

Gammel kærlighed *ruste* 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