

Tændrøret

Nummer 6

Juni 2014



www.aalestrup-classic.dk



Aalestrup Classic Bil & MC Klub

Klubbens idé og formål er at samle de klassiske- og veterankøretøjer, der er i området.

Kravet for at man kan optages i klubben er, at man har, eller har interesse i, køretøjer, der er mindst 25 år gamle.

Klublokale

Klubben har klublokale på Vandværksvej 4a i Aalestrup.

Hjemmeside

www.aalestrupclassic.dk - Webmaster: Henrik Bygholm.

Kontingent

Kontingentet er fastsat til kr. 300,- pr. år. Beløbet betales forud pr. 1. januar.

Bestyrelse



Henrik Bygholm, Formand
Engparken 45, 9620 Aalestrup
40 19 25 92
classic@post.tele.dk



Pia Lindhart Larsen, Næstformand
Nybovænget 37, 9632 Møldrup
28 45 11 99
stuck@larsen.mail.dk



Aage Jensen, Kasserer
Fjelsøvej 87, 9620 Aalestrup
98 64 71 39 / 21 42 71 39
classicaalestrup@gmail.com



Bruno Rasmussen, Bestyrelsesmedlem
Engvej 32, 9620 Aalestrup
24 85 45 06
hannesbo63@gmail.com



Villy Hjelm Pedersen, Bestyrelsesmedlem
Fasanvej 6, 9631 Gedsted
98 64 52 94
vhp@privat.dk

Aalestrup Classic 50cc

Jan Mathiasen er kontaktperson for knallertafdelingen, så det er ham I skal kontakte angående køreture m.m.



Jan Mathiasen, Kontaktperson for Classic 50cc
Ibisvej 19, 9640 Farsø
51 50 35 74

Klubbladet "Tændrøret"

"Tændrøret" udkommer 4 gange om året. Historier og billeder modtager redaktøren meget gerne.



Kenneth Kristensen, Redaktør
Dalgas Allé 107 st 2, 7800 Skive
29 65 17 88
aalestrupclassic@gmail.com

Salg af klubeffekter

Her er klubbens sortiment af tøj, caps, nøgleringe og muleposer. Det er i bedste kvalitet og i sort med hvid logo.

Udvalget kan købes i klubben eller hos Jens Lund - 98 64 19 72.



Trøje: 160,- kr.



Fleece: 250,- kr.



T-shirt: 125,- kr.



Cap: 80,- kr.



Mulepose: 50,- kr.



Oplukker: 20,- kr.



Nøglering: 25,- kr.

Deadline for næste blad:

1. September 2014

Der kommer stadig nye medlemmer til vores Facebook gruppe. Vi er nu 151 medlemmer, og der kommer hele tiden nogen til.

Jeg har lavet noget, jeg kalder "Dagens Foto" på siden. Jeg finder hver dag et foto fra arkivet og sætter lidt tekst til, der fortæller om billedet. Det virker til at den ide er blevet taget godt imod af jer brugere. Jeg kunne dog godt ønske mig at I også kommer mere på banen og deler nogle billeder med os andre fra de arrangementer I har været til, eller fra jeres garage... kom frisk, så vi kan få endnu mere liv på Facebooksiden :o)

Vi ses på Facebook!
Henrik Bygholm

Forsiden

Martin Jensen på hans fine "Trabant" trailer til Aalestrup Classic Træf i 2013.



Kalenderen



Juni	August
15 Aalestrup Classic-Træf. Kl. 10-15 på Borgergade 43 i Aalestrup. Se mere på hjemmesiden.	8 Engländertræffet "Made in Great Britain" i Virksund. Træf for alle engelske køretøjer over 25 år. 10 Mere information på hjemmesiden.
22 Heste og hestekræfter på Herregården Hessel i Hvalpsund. Se mere på hjemmesiden.	Døstrup IF's 125 års jubilæum. 16 Vi er inviteret til at udstille vores køretøjer. Mere information på hjemmesiden.
28 Dæk og Vinger i Skive lufthavn. Vi laver klubstand, så kom og vær med. Mere information på hjemmesiden	22 Weekend i Vendsyssel på Grønhøj Strand Camping. 24 Se mere på hjemmesiden.
Juli	September
2 Classic 50cc. Hans Ole laver tur fra Farsø. Tilmelding til Hans Ole på 23711550.	31 Tur til Verdenskortet i Klejtrup. Se mere på hjemmesiden. Tilmelding til Dorthe på 40881095 efter den 12/6.
9 Aalestrup Classic køretur til Lundø, hvor Lone og Lasse byder på kaffe og besøg i garagen. Start fra klubhuset kl. 19. Tilmelding til Kjeld og Dorthe på 40881095.	3 Classic 50cc. Niels Erik og Jonna laver køretur fra Aalestrup. Mere information på hjemmesiden.
	6 Flyvedag på Aars flyveplads. Kom op og se dit lokalområde fra luften. Mere information på hjemmesiden.
	8 Maritim festival i Løgstør. Udstilling på havnen. Mere information på hjemmesiden.

Vi mangler personer, der vil lave køreture. Kontakt Henrik på 40 19 25 92, hvis du vil lave en tur.

Redaktørens "nye" bil

Jeg har igennem længere tid været på jagt efter en veteranbil, men ikke bare en hvilken som helst en, det skulle være en Chevrolet Bel Air fra 1957.

Til klubaftenen i februar sad jeg og snakkede med Per Steg, og vi blev enige om, at vi lige kunne kigge på nettet og se, om der var nogen spændende biler til salg på nettet.

Det viste sig, at der lige var kommet en rigtig fin Bel Air til salg, og jeg sagde at den godt kunne være en mulighed.

Jeg gik og tænkte over det i et par dage, og besluttede så at ringe og høre, om jeg måtte komme og se den.

Søndag den 23. februar, tog min fætter og jeg ud for at se den, og da bilen stod rigtig flot, var jeg solgt på stedet, men nu skal man jo ikke gøre noget overilet, så jeg sagde at jeg ville tænke over det i et par dage, og så give besked. Tirsdag aften ringede jeg til ham, og sagde at jeg godt ville købe den, og om det var okay at den fik lov at stå lidt, inden vi hentede den, så vi kunne få saltet af vejene, inden den skulle ud og køre. Vi skulle jo også vente på at vi kom forbi den 15. marts, så bilen måtte køre lovligt på vejen selv. I ugen op til den 15. marts kiggede jeg flere gange om dagen på vejrudsigten, for at se om der blev vejr til at hente bilen. Det var egentligt aftalt at jeg skulle hente den om søndagen, men det tydede på at vejret blev bedst om lørdagen. Så fredag eftermiddag ringede jeg og spurgte om jeg måtte komme og hente den lørdag formiddag, hvilket var helt okay.

Lørdag formiddag hentede jeg formanden, som jeg havde fået til

at tage med, samt min far, og så drog vi ellers nord på for at hente bilen. Sælgeren og jeg fik byttet lidt papir, og så gik turen hjem ad igen. Det første stykke havde jeg Henrik med i Bel Airen, mens min far kørte Astraen, men lige syd for Aalborg byttede vi, så min far også kunne komme med i Bel Airen.



Redaktøren med hans "nye" bil.

Henrik havde lovet at være hjemme senest kl. 12:30, og kl 12:25 rullede vi ind i indkørslen på Engparken. Om eftermiddagen kørte vi en tur i bilen, inden den blev sat i garage. Efterfølgende har jeg været ude og køre flere ture, og også været til et par træf.

Redaktøren

Nyt fra formanden

Så er der fuld gang i sommeraktiviteterne.

I skrivende stund er vejret total i top, og der er masser af muligheder for at få luftet køretøjerne.

Som mange af jer har set, så er klubhuset ved at få en tiltrængt overhaling udvendig. Jeg er ca. kommet halvvejs med projektet og det værste er ovre. Fronten og den ene side er rensat og malet. Det sorte skur er væk og rygealtanen er sat op.



Klubhuset er virkelig blevet flot efter renoveringen.

Renoveringen blev sat i stå et stykke tid, da jeg faldt på vej ned fra stilladset og landede på ryggen på ståltrappen på forsiden af huset. Faldet gik egentlig fint, det var mere landingen, der gik galt. ☺

Ud over en del smerte, skete der heldigvis ikke noget alvorligt med ryggen og bortset fra en skadet albue, er jeg helt klar igen. Næste skridt er udskiftning af tagrender og rensning og maling af de sidste to sider. Det bliver et lille sommerprojekt, og når vintersæsonen igen starter, skulle vi gerne stå med et ganske nydelig klubhus, både ude og inde.

Til generalforsamlingen døbte jeg altanen "Villys Place", da det er Villy, der har været hovedkraften bag det projekt.

Tak til Villy og de andre, der har bidraget til projektet.

Generalforsamlingen gik som sædvanlig godt. Den var hurtig overstået og den siddende bestyrelse fortsætter et år mere.

Det er jeg glad for, da jeg syntes vi har en god og velfungerende bestyrelse. Der var ingen indsendte forslag, så da vi var gennem de faste punkter, kunne vi gå direkte til fadet... ostemadder og rullepølse. ☺

Jeg håber at I benytter jer af nogle af de mange tilbud, der er her i sommer. Det plejer I heldigvis at gøre, så mon ikke der skulle blive god mulighed for at møde en flok glade veterankøretøjs-ejere sommeren igennem. Jeg vil lige minde jer om vores aktuelle træf – Aalestrup Classic-Træf – den 15. juni fra kl. 10.00 - 15.00. Årets tema er "3 hjulet", så har du noget spændende med tre hjul, så vil da også gerne se det i år. ☺

God sommer til jer – vi ses derude!

Henrik Bygholm

Nyt fra redaktøren

Denne gang fortsætter vi historien om Kjeld og Dorthe's tur til Vauxhall træf i England. Igen gøres der opmærksom på at historien oprindeligt er skrevet til Vauxhall klubbens blad, så derfor har siderne et noget andet format, end vi er vant til i Tændrøret.

Endvidere gøres opmærksom på at køb og salg annoncer ikke længere bringes i Tændrøret. Det er besluttet at vi vil fokusere på historier og billeder i bladet, og derfor henvises køb og salg til hjemmesiden.

Redaktøren

Velkommen til nye medlemmer

Nr.	Navn	By
423	Morten Sadolin	Støvring
424	Morten Bak	Aars
425	Kjeld Christensen	Farsø
426	Poul E. Dam	Aalestrup
427	Tom K. Nielsen	Aalestrup

Antal medlemmer: 292

Hobro Havn

Torsdag den 15. maj var der start på 6. sæson på Hobro havn. Vejret var rigtig fint, så der var mange biler på havnen, og ekspedienterne i "Den Blå Fisk" havde meget travlt med at lange is over disken. Hen på aftenen begyndte det dog at blæse lidt og dermed blev det også noget koldere. Det var dog lidt af en udfordring at finde ned på havnen, da den sædvanlige indkørsel var spærret. Mange tog derfor rundkørslen ved tømmerhandlen og endte derfor på den forkerte side af havnen. Jeg selv fulgtes med Per og Bente Steg, og vi var en tur ude ved lystbådehavnen og vende, inden vi fandt den rigtige indkørsel. Kommer man fra Aalborg siden, så skal man fortsætte til den næste rundkørsel, hvor der er lavet en vej over til havnen. Men på trods af det, var det en dejlig aften med masser af mennesker og biler på havnen.

Redaktøren



Søren Østerdals fine Chevrolet fra 1938 var også på havnen.



Søren Boll's Folkevogn er kommet i godt selskab med en Folkevogn cabriolet og en Opel Kaptajn.

Klubaften - Vauxhall træf i England

Til klubaftenen i marts havde vi besøg af Lone og Lasse fra Lundø, som fortalte om deres tur til Vauxhall træf i England sammen med Kjeld og Dorthe fra Hvalpsund.

Der var fuldt hus, idet der var mødt omkring 60 personer op for at høre om denne tur.



Der var fuldt hus - omkring 60 personer var mødt op denne aften.

Lone startede med at vise et kort over Storbritanien og vise ruten de kørte. Herefter fortalte Lone meget indlevende om turen og ikke mindst om træffet, hvor der ikke blev sparet på detaljerne om de forskellige biler, der var udstillet. Lone var så optaget af at fortælle, at hun helt glemte, at vi skulle have en pause, så på et tidspunkt måtte formanden afbryde hende så, vi kunne få toilet- og rygepause ☺.



Lone fortæller indlevende om turen rundt i England og om Vauxhall træffet.

Efter pausen fortsatte Lone med at fortælle om turen og vise billeder. En rigtig spændende aften med gode historier fra turen, samt mange flotte billeder.

Et af de sjovere indslag var da hun fortalte om besøget i byen Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwllllantysiliogogoch, som er byen i Europa med det længste navn.



Byen i Europa med det længste navn (58 bogstaver og svært at udtale).

Aftenen sluttede med at Lone, Lasse, Kjeld og Dorthe fortalte at de allerede havde planlagt dette års tur, som kommer til at gå til Italien. Og ja, den tur tager man da selvfølgelig i de gamle biler. Hvad ellers? ☺

Tak til Lone for den spændende og indlevende fortælling om turen.

Redaktøren

Klubaften - Rolls Royce projekt

Per Mogensen fra Åbybro havde tilbudt, at han gerne ville komme til Aalestrup for at fortælle om hans Rolls Royce projekt og om Rolls Royce's historie.

Per lagde ud med at fortælle, at han til dagligt er advokat og ikke noget mekanisk geni, men det var tydeligt, at han vidste hvad han talte om. Per var meget detaljeret i hans beskrivelser, og han kunne RR's historie til fingerspidserne.



Per er klar til at fortælle om hans Rolls Royce projekt.

Alle var vist imponeret over, hvor krævende det store renoveringsprojekt havde været. Sådan en RR er noget mere kompliceret end en Fiat Multipla, kan jeg forsikre jer om. De har virkelig gjort sig umagen for at gøre det så besværligt som muligt. ☺

I pausen havde Per og Bente Steg, nok mest Bente, lagkage med til os. Per og Bente har hele denne vintersæson sørget for at lave kaffe og gøre klar til klubaftenene, og det var deres sidste aften, så derfor kagen. Tak til Per og Bente for både indsatsen gennem vinteren og kagen. Skulle et nyt par være interesseret til næste sæson, så kontakt formanden!



Bente og Per Steg havde medbragt lagkage - Tak for det.



Per havde medbragt lidt stumper, som blev studeret nøje.

Efter vi havde indtaget den gode lagkage, fortsatte Per Mogensen hans spændende beretning om "de fire lange år" med Rolls Royce projektet. Resultatet taler for sig selv, Per og hans team har gjort et rigtig flot stykke arbejde.

Henrik Bygholm

Frokost midt i Harwey by i en trekantet rundkørsel - der var køligt og tiltrængt skygge.



Vi gjorde et 2 timers stop i York, ved York Castle. HH tog turen rundt med bymuren, vi andre gik en tur langs floden, og op gennem byen til York Cathedral. (Vi var så heldige at finde en hyggelig pub).



Jacob køber is til Sanne



York Castle

Kl. 18.30 afgang mod Scarborough. Efter et tiltrængt bad, fandt vi en restaurant, der var åben. The Carusell serverede rigtig god mad. Trætte, men godt tilpas, tog vi en taxi hjem til hotellet.

Scarborough er en vidunderlig smuk by



Tirsdag d. 16.7

Efter en typisk engelsk breakfast, samlede vi drikkevarer og fyldte madkurven, og så af sted mod Goathsland = Aidsensfield, kendt fra tv serien "Heartbeat". På dansk: "Små og store synder". Turen gik ad bitte små veje mod Dalby Forrest, The Great Yorkshire Forrest Nationalpark, hvor vi skulle betale for at køre.

Ikke skovtrolde, men skovtold



Der handles i den lille "skovbutik"



Man skal have styr på teknikken med at køre i disse bakker, specielt når man kun har et-kreds-bremse-system.

Hvis man får bremsesvigt, stikker man bare ud af "escape-lane" = karosseribremsebanen!



Vi stoppede ved et udsigtspunkt, der fortalte lidt om "From Ice to Forest".

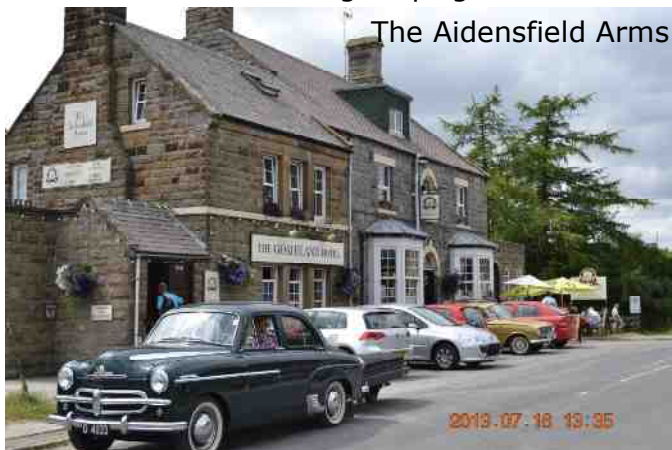
Videre til "Aidensfield" for at se "Scripps Garage" og "Aidensfield Arms". Vi **måtte** bare drikke en øl på den berømte pub.



Lige før "Aidensfield", kom vi til at køre bag denne: 1958 Bedford SB3 Duple seater! Den var fin! Hvor heldig kan man være.



Vore biler vakte berettiget opsigt!



Vi tog på tur med damplokomotivet fra den lige så berømte "Aidensfield Jernbanestation" til den gamle hyggelige by: Pickering. Prøv det



Vel tilbage i "Aidensfield" fandt vi torvet med de små butikker og fik shoppet lidt.



Næste stop var Whitby, hvor mange scener til tv serien blev optaget. Efter en gang traditionel fish and chips, tog vi en tur op på toppen for, at se lidt på ruinen af Whitby Abbey.



Whitby havn set fra molen



Onsdag d 17.7

Efter morgenmaden satte vi kursen mod syd enden af Robin Hood's Bay. Starten gik ad strandpromenaden i Scarborough (ren promenadekørsel, for englænderne kører ikke selv i deres gamle biler). Ankomst Ravenscar ved Raven Hall Hotel og Golfbane med den smukke udsigt over Robin Hood's Bay (bay = bugt)



Hold på hat og briller
30% hældning



Derefter kørte vi til byen med samme navn, en lille hyggelig gammel smuglerby, hvor gaderne er så stejle, at man ikke må køre derned - 30% hældning. En vandring i de gamle smalle stræder og gyder var en oplevelse.



Helt nede i vandkanten på Robin Hood's Bay Havn holdt en typisk engelsk isbil.



På turen tilbage til Scarborough fandt vi langt om længe en rasteplads, hvor vi slog bord og stole op og lavede frokost; men rastepladser i England er ikke som hjemme i DK, lidt fra vejen med borde og bænke, nej de er klods op af vejen, så garnituren er bilos og vejstøv.

Torsdag 18.7

Tidligt op. Vi er på østkysten, nu skal vi til Vestengland. KL 9.30 havde vi pakket bilerne, og så af sted. Vi er på vej til en lille by, der hedder Downham, hvor vi gjorde holdt og spiste en let frokost. Byen er stedet, hvor serien: "Doktor og søn" er optaget.

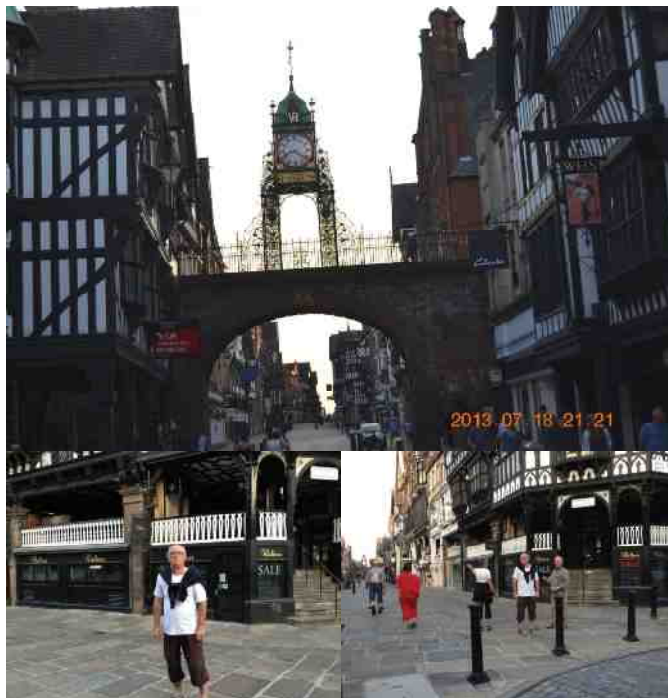


Hvis I ser serien kan I genkende disse steder: Pubben, kirken, posthuset og den lokale mekanikerens værksted. Pub ejeren var vild med vore biler, og bad om lov at fotografere.



Videre mod Preston og Liverpool og Beatles museet, men vi var desværre 10 min for sent på den til at komme ind på sidste rundvisning, så vi besluttede os til, at finde vores værelser i Chester, dejligt sted, men det var sin sag at finde hotellet, facaden var en blå dør med nummerne 19 - 21 på

Efter lidt hvil og et bad, gik vi ud for, at spise og se lidt af Chester. En ualmindelig smuk by, med en særdeles speciel byggestil i flere stoks bygget ud over gaden. På 2. stok fandt vi et dejligt spisested og lidt senere en hyggelig pub; men så var vi også ved, at være møre, af den lange køretur og megen varme.



Fredag 19.7

Morgenkaffe i køkkenet på H+H's værelse, og så blev der pakket biler igen. Vi er ved at være dygtige, alting har sin faste plads. Der blev lige tanket op med benzin og vand. Næste stop er Llandudno, Great Orms Head og byen der hedder Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch, hvor vi skulle have taget billeder af de gamle biler ved posthuset og det store byskilt.



Ovenstående billeder er en lille smagsprøve på fortsættelsen af denne artikel, som kommer i næste udgave af Vauxhall-Bedford Nyt. Den omhandler turen i Wales, vort besøg på Vauxhall's Hovedkontor - Griffin House - og Vauxhall Museet - Vauxhall Heritage Centre.



Æblet falder sjældent Historien om to triumpher og to bilnørd.

Panikken breder sig.

Det er meget længe siden jeg blev født på et mindre landbrug i Vendsyssel. Det var i 1949, så jeg skal snart skifte min karriere ud med en tilværelse som folkepensionist. Det har jeg ingen erfaring med, så jeg har brugt en hel del mental kapacitet på at acceptere tanken, og derefter på at finde ud af, hvad jeg så skal bruge den nyvundne frihed til. Jeg har ganske vist, fra en stor del af min omgangskreds og nærmeste familie, der har været i samme situation, hørt at det slet ikke er et problem, og at de aldrig har haft mere travlt, end efter de er blevet pensionister! Det lyder jo som det glade vanvid, men som sagt, har jeg ingen erfaring. Jeg er dog nået frem til, at der skal gøres noget, og har derfor besluttet at jeg vil restaurere en veteranbil. Det er ikke nogen helt tilfældig beslutning. Min helt store interesse har i mange år været disse køretøjer, og jeg har da også 3 på nummerplader, og 2 uden i øjeblikket, så jeg er helt klar over at sådan et projekt er i stand til at få rigtigt mange timer til at gå, uden at man egentligt lægger mærke til det.

Derfor var beslutningen om at gå igang egentligt ret nærliggende. Næste skridt er så at beslutte hvilken type bil det skal være, og måske også lidt at forklare mig selv og min hustru gennem 41 år, hvad det egentligt er vi skal bruge en mere til, og hvor vi skal stille den, når den er færdig. Op ad bakke.

Her fik jeg hjælp af min hustru. På min sidste fødselsdag forærede hun mig en billet til en event på Padborg Park i Sønderjylland. Eventen gik ud på at man, mod en vis betaling naturligvis, kunne deltage i et slags motorløb over fire timer i biler, der blev stillet til rådighed af arrangøren.

Der var forskellige mulige valg af bil, fra Formel Ford i den ene ende, over Mercedes 190 E DTD racer til Lotus Elise i den anden. Min kone havde besluttet, at jeg, og vores to sønner, skulle deltage i Lotus Elise. Løbet blev afviklet, dels som tidskørsel mod sig selv med alle biler på banen, og til sidst som en reel konkurrence om bedste tid og alene på banen. Det hele foregik yderst professionelt, efter min opfattelse, med tidtagning der blev monitoreret, pit, speaker og meget andet.

Jeg var uden sammenligning banens ældste deltager.

Mine sønner havde omhyggeligt sørget for at speakeren var velorienteret om, hvilket øgenavn, de bruger om mig, da han skulle annoncere placeringerne i løbet.

For fuld styrke på højtaleren lød det: "På sjette og sidstepladsen - - - Gammelpot Tvedergaard".

Man har mange glæder af at have børn ☺.



Gammelpot and son racing.

Det var en kæmpe oplevelse. Aldrig er 4 timer forsvundet så hurtigt, og jeg kan varmt anbefale arrangementet til andre motor nørder, også selv om de er blevet lidt grå i toppen.

Jeg stod nu pludselig med den perfekte anledning til at gå igang med et nyt projekt. Første skridt var at melde mig ind i Historisk Motorsport med den bagtanke at køre historisk motorløb.

Jeg har nu tænkt mig, at det skal starte med Hill Climb.

Det er vist den mest fredsommelige motorsport, der findes, i hvert fald, hvis der skal være lidt fart indblandet. Det har jeg så gjort, men man skal jo også have noget at køre med. Jeg har derfor besluttet at jeg vil renovere en veteran med det formål at køre Historisk Hill Climb, når den er færdig, har fået udstedt vognbog, og jeg har gennemgået det nødvendige kursus for at få lov til at være med. Første reaktion fra min yngste søn var: "Jeg vil også have en racer!". Det kunne da være meget hyggeligt. Jeg ser allerede for mig skiltet på siden af servicevognen: "Gammelpot and son racing".

Lad os se, om det bliver til noget, men hvis det gør, vil "Tændrøret" måske optage en historie om det (Tændrørets postkasse er altid åben for gode historier, Redaktøren).

Jeg er dog nået så langt i planerne, at jeg har købt en MGA fra 1958, som har stået stille i meget lang tid i Sverige.

Det er helt sikkert, at der venter masser af arbejde, men det var jo også formålet, og godt begyndt er halvt fuldendt.



Det nye projekt hentet hjem til Nørager.

Jeg er ikke mekaniker, men har lige siden jeg var helt ung interesseret mig for biler, og jeg har haft min egen bil siden jeg var atten år, selv om jeg på det tidspunkt og 6 år frem var studerende. For at det kunne lade sig gøre, måtte man jo skaffe økonomi til det, og det gjorde jeg sammen med et par kammerater ved at købe folkevogne, lave rust på dem, lakere dem, alt sammen hjemme i min fars lade, for til sidst at sælge dem igen til hvem, der nu måtte mangle sådan en. Der startede min karriere som perlegrus mekaniker, og dermed også opsamling af en hel del erfaring specielt på rust og lakering af gamle biler. Sidenhen har jeg gennemført en del små restaureringer og 3 store projekter, hvor de to er gennemført sammen med min yngste søn Thomas.

Triumph Spitfire 1968.

I 1993 var han 17 år og derfor ved at være inde i den periode, hvor en knallert ikke var nok længere, heller ikke selv om det var en fin Yamaha 4 gear, som han iøvrigt selv havde renoveret fra skrot.

Vi studerede den blå avis, og fandt en 1968 Triumph Spitfire som "trængte til en kærlig hånd" ifølge annonceteksten. Det mente vi begge, at vi godt kunne klare, så vi kørte fra Løgumkloster, hvor vi boede dengang, til Århus for at se på vidunderet. Det viste sig, at den var skildt ad, delene pænt oplagret i papkasser og karosseriet løst lagt ovenpå rammen. Begge dele godt rustne. Indkørslen til parcelhuset var tydeligt at se gennem bunden af Spitfiren. Det så ud som om at stort set alt var tilstede, dog i noget blandet forfatning. Motoren kunne drejes, sæderne så fornuftige ud, mens resten af interiøret og kalechen, var i meget sørgelig forfatning. Den skulle koste 12.000 kr. Det var et problem, for Yamahaen kunne, selv om den var rigtigt fin, højst indbringe 6.500 kr. ifølge Thomas' vurdering, så vi måtte køre tilbage til Sønderjylland uden Triumph. Det ville vi nu være blevet nødt til under alle omstændigheder, da vi ikke havde trailer eller andet egnet udstyr med, og den kunne jo under ingen omstændigheder køres hjem på prøveplader. Da vi kom hjem gik Thomas igang med at fremstille en liste over ting, som vi ifølge hukommelsen, var nødt til at købe for at få bilen gjort syns- og køreklar. Der var egentligt ikke nogen af os, der opfattede projektet, som et renoverings projekt af en veteranbil, vi så det mere som noget vi sammen kunne gøre for at skaffe Thomas det, han syntes, var en rigtig smart bil, som han kunne bruge til at køre i. Derfor har vi stort set ingen billeder af hverken bilen, som den så ud da vi startede, eller af restaureringsprocessen, men kun som den endte med at se ud da den var færdig.



Spitfiren nysynet og klar til brug.

Senere da vi gentog processen med en Triumph TR6 fra 1972, var vi langt mere bevidste om, at processen ikke kun var restaurering af en bil, men også dels bevarelse af en klassiker og ikke mindst en far-søn oplevelse, som vi begge havde stor glæde af, og som var værd at dokumentere. Derfor tog vi hundredevis af billeder af den process.

Med listen som Thomas fremstillede, og et katalog fra et firma i Gug ved Aalborg, som handlede med Triumph stumper, fik han lavet et overslag over, hvad det ville koste at reparere den. Rust og maling blev sat til et meget lille beløb, svarende til kostprisen på malingen ved en farvehandler. Plade kunne Gammelpot skaffe fra skraldebøtten i firmaet. Summen var skræmmende, selv under disse forudsætninger, sammenlignet med Yamahaen, men den var udmærket til at bruge som grundlag for en forhandling med manden fra Århus. Thomas talte med ham i telefonen, og forklarede ham at set ud fra hans vurdering af værdien af bilen i

færdig tilstand, minus omkostningerne til reparation kunne den højst koste 6.000 kr. Det passede bedre med Yamahaen. Sælgeren var dog ikke umiddelbart enig i regnestykket, så samtalen sluttede, og Thomas begyndte at belave sig på, at det nok måtte blive Yamaha kørsel et stykke tid endnu.

Der gik dog kun få timer før sælgeren ringede, og ville tale med Thomas. De blev enige om at de 6.000 kr, set i lyset af de mange penge en renovering ville koste, nok var meget rimeligt, og de aftalte at vi ville hente bilen i den næstkommende weekend. Stor glæde og forventning i det lille hjem i Løgumkloster både for Thomas og Gammelpot.

Den følgende weekend kørte vi så i en lånt kassevogn til Århus for at hente vidunderet. Jeg kan ikke huske, hvordan vi fik den slæbt ombord i kassevognen, men det har nok været noget med et par brædder og en nikketalje, lånt samme sted som kassevognen. Men ombord fik vi den, og kørte hjem til Løgumkloster, hvor resten af den undrende familie ventede.



Spitfiren til engländertræf i Løgumkloster.

Herefter startede en kæmpeprocess.

Karosseriet blev løftet af chassisrammen, karossen skildt ad i alle de dele der var muligt, så vi kunne lave et mere detaljeret overblik over, hvad der skulle til. Egentligt var vi heldige. Der var ingen alvorlige mekaniske problemer. Motoren, viste det sig senere, fungerede formidabelt, gear og differentiale ligesådan, især efter, at der var fyldt olie på. Ved første køretur, havde vi ikke lige tænkt over, at det var nødvendigt. Køreturen var heldigvis kun på få meter, før vi blev klar over problemet.

Bremser og kobling var i rigtigt god stand efter rengøring og genmontering. Den mekaniske del blev stort set gennemført af Thomas selv. Her var Yamaha viden og erfaring tilstrækkeligt. Til gengæld var karosseriet i en rigtig sørgelig forfatning. Alle steder, hvor man kunne forestille sig at der var rust, var det tilstede i fuldt omfang. Bunden i bilen skulle skiftes totalt, foreste inderskærme ligeså, de nederste 20 cm af motorhjelm, som jo på en Spitfire er hele forenden af bilen, og alle skærmkanter blev skiftet. Alle de nye pladedele fremstillede vi selv af plade fra den før omtalte skraldespand ved hjælp af almindeligt håndværktøj og ilt og gas svejser.

Chassis rammen var mærkværdigvis i rigtig god forfatning. Når man tænker lidt efter, er det jo egentligt tankevækkende. Hvorfor kunne Triumph fabriken lave en ramme, der kunne klare omgivelsernes påvirkning, men ikke et karosseri. Det lykkedes, og vi fik bilen klar og lakerede den i en weekend i malerhallen på det firma, hvor jeg arbejdede dengang. Det tog et år, og det var en lang og meget givende process for forholdet mellem Thomas og mig.

Han var den gang, og for den sags skyld stadig, meget vedholdende, temperamentsfuld og som de fleste teenagere vel er, meget utålmodig. Jeg er heller ikke uden temperament, men var jo også dengang klar over at tingene skulle gøres ordentligt istedet for hurtigt. Da vi 15 år senere gentog processen med TR 6'eren skulle det vise sig, at de roller byttede ejerskab. Nu var han ekstremt optaget af originalitet og akuratesse.

Der var stjernestunder undervejs, hvor far og søn fungerede perfekt med det fælles mål og opgave, men der var også massive kriser undervejs. Jeg husker kun nogle få af kriserne. En af dem opstod da Thomas i begyndelsen af projektet måtte erkende, at de foreste inderskærme ikke lod sig redde, og han i kataloget kunne se en fuldstændig uoverkommelig pris. Reaktionen var at jeg kunne købe hele skidtet til kostpris. Det lettede igen da jeg senere, mens han lå på sofaen på sit værelse, kunne vise ham en inderskærm jeg havde "strimlet op af plade" og svejst sammen. Han kom tilbage til værkstedet og vi hjalp hinanden med at fremstille den anden.

Lakeringen var en oplevelse i sig selv. Som jeg skrev havde vi lånt malerhallen i firmaet, men kun i weekenden. Vi fik bilen lakeret med, syntes vi begge, et rigtigt godt resultat. Vi hentede den søndag aften. Det var vi jo nødt til, før malerhallen skulle bruges til sit egentlige formål mandag morgen. For ikke at ødelægge det flotte resultat pakkede vi karosseriet ind i bølgepap før vi læssede den på kassevognen. Døre og hjelm var for sig selv og blev ikke pakket ind. Da vi nåede hjem og fik læsset af og pakket ud, fik vi begge et chock. Bølgerne fra pappet var meget klart synlige i lakoverfladen på store områder af karosseriet. Stor krise, og forfra igen. Efter adskillige forsøg og med andre bommerter, lykkedes det dog med den sidste rest af maling, igen at få et hæderligt resultat.



Spitfiren sammen med min hustru MGA 1960 under Bornholm rundt i 2008.

Bilen blev samlet og vi kørte med stor forventning til syn.

Jeg kørte for Thomas havde ikke fået sit kørekort endnu.

Til stor skuffelse for os begge, blev den kasseret.

Der var slør i tandstangen, og hul på en gummibælg.

Gummidimsen var ikke det store problem, men tandstangsstyringen var. Et nyt kig i kataloget udelukkede helt og aldeles en ny tandstangsstyring. Thomas var igen parat til at sælge til kostpris. Jeg besluttede at forsøge at finde en brugt, som jeg så havde besluttet mig for at sponsorere. Jeg syntes vi var for tæt på resultatet til at give op. Ved hjælp af den blå avis fik vi kontakt med en Triumph nørd i Låsby, som havde en brugt vi kunne købe til et ikke helt ubetydeligt beløb. Inden vi sluttede handelen spurgte Låsbymanden, hvorfor vi ville skifte tandstangsstyringen ud. Jeg forklarede problemet, og han svarede at jeg skulle putte den i bilen og køre til Låsby, så ville han klare det lille problem, og jeg kunne få den med hjem igen uden beregning. Da vi nåede derop og gav ham styretøjet, fandt han en hammer og et specielt tildannet "værktøj", hvorefter sløret var væk.

Jeg vil ikke komme nærmere ind på processen, men jeg har gentaget øvelsen et par gange, når det har været påkrævet. Det virker fint.

Hjem igen og til omsyn med godkendelsesstempel og nye nummerplader som resultat. Jeg har sjældent, hverken før eller siden oplevet far og søn så stolte.

Thomas har haft Spitfiren frem til sommeren 2013, selv om den for længst er blevet suppleret med to andre klassikere:

En Corvette fra 72, og en Ferrari 308 GTB fra 82.

Der var, da han solgte den, stadig nummerplader på, og den kører idag rundt i Frederikshavn.

TR 6'eren

Femten år senere var Thomas blevet voksen, uddannet og igang med en karriere, og jeg var blevet til Gammelpot. Vi mindedes ofte processen, der skabte Spitfiren, og vi kunne jo stadig køre en tur i den. Vi besluttede at vi ville prøve en gang til. Første skridt i realiseringen af den slags er at få accept fra partnerne. Thomas var blevet gift med Camilla, og jeg var, og er, stadig gift med Herdis. Begge piger accepterede, dog med nogen hovedrysten, vores forslag. De var dog begge noget skeptiske, og der var da også visse forhindringer. Vi bor i Nørager, og Thomas og Camilla i Ribe, så der var da visse logistiske problemer forbundet med projektet. Vi diskuterede lidt, hvad det skulle være. Jeg kan godt lide biler fra tredivernes USA, og englændere fra halvtredserne og treserne, og Thomas er til italienske raketter og andre hurtige fra firserne. Vi blev enige om, at en Triumph TR 6 kunne være et godt gennemsnit af det. Vi fastlagde fra starten, at vi ville have respekt for originalitet, at alt skulle restaureres med hensyntagen til det. Der ikke skulle indgås kompromiser på det område, og heller ikke på resultatets visuelle kvalitet.

Vi fandt bilen i Hurup i Thy.

Triumph TR 6 1972, importeret fra Florida USA af en mand fra Thy. Historien var at han gerne ville til USA, for at besøge sin bror, som boede der. Han havde imidlertid ikke pengene til billetten. Han planlagde derfor at købe en TR6, mens han var på besøg hos broderen, sende den til Hurup, og til sidst finde nogen, der ville købe sådan en. Overskuddet skulle så betale billetten. Jeg ved ikke om den del af hans plan lykkedes, men TR 6'eren kom i hvert fald til Danmark.

Vi købte den og kørte den til Ribe med en autotransporter, vi havde lånt af en gammel ven fra Løgumkloster. I løbet af de næste par weekender blev den skildt ad i Thomas's garage i Ribe.



Karosseriet løftes af.

Motor og gearkasse var ifølge sælgerens oplysninger i tip top stand. Det viste sig at holde vand. Chassis rammen havde lidt rustskader, men ikke noget, der ikke kunne klares med forholdsvis lille indsats. Karosseriet var noget mere skadet end vi havde forventet. Der var et meget tykt lag af gamle våde aviser under tæpperne, og det havde sat sit præg på bunden.



TR6 uden karosseri.

En bil, der er skildt ad på den måde fylder temmeligt meget, og det sammen med problemet med afstanden mellem Nørager og Ribe, blev vi enige om at lave en arbejdsdeling. Thomas ville tage sig af chassis incl. maling, motor, gear, bremses og alt mekanisk restaurering, og jeg af rust i karosseri og lakering. Sammen med en kammerat hentede jeg alle karosseridele i Ribe og kørte hjem til Nørager med dem i to biler og to trailere. Herefter startede en middelstor rustreparation. Det er muligt at biler importeret fra Californien er rustfrie, men jeg blev hurtigt klar over at det ikke var tilfældet med Florida biler.



Karosseriet blev hentet og foran ventede mange timers rustarbejde.

Efter rustarbejdet var afsluttet, blev alt gammel lak slebet væk, både den udvendige og den indvendige side af alle dele. Det tog rigtigt lang tid, og der blev brugt et utal af slibeskiver og to af Harald Nyborgs bedste vinkelslibere. Til sidst blev alle kanter og hjørner, der ikke kunne nås med slibeværktøj, sandblæst efter fristråleprincippet. Effektivt men et frygteligt svineri i værkstedet. Jeg kan anbefale at foretage den slags udendørs eller i autoriseret kabine. Det havde jeg ikke adgang til, så jeg måtte leve med svineriet. Jeg var nu klar til lakering, og jeg allierede mig med en af firmatets leverandører af maling. Autolak kan være temmeligt dyrt i detailledet, men til gengæld var en bøtte maling hos leverandøren på mindst 5 liter, så jeg troede at der var rigeligt. Jeg blev klogere. Jeg endte med samlet, efter adskillige "forfra igen" beslutninger, at bruge 10 liter lak, 5 liter grundmaling og adskillige dunke fortynder. Vi havde jo besluttet, at der ikke var plads til "godt nok". Det blev rigtigt godt. Nogle måneder senere var jeg klar til at køre tilbage til Ribe med alle lakerede dele. Der var nu langt flere transporter. Adskilte karosserier fylder meget, når der ikke kan stables.



Forende lakeret.

Samtidigt gik Thomas igang med sin andel. Reservedelene skulle jo fortrinsvis bruges i hans del, så første aktion var at skaffe et overblik over, hvilke reservedele, der skulle bruges. Omfanget var ret let at overskue. Vi havde jo i fællesskab skildt bilen ad, og i overensstemmelse med politikken kasseret alt det, der ikke var i orden, eller som ikke fremtrådte tilstrækkeligt godt til "vores TR6". Ved hjælp af en tysk hjemmeside fik vi lavet en liste og en pris på alle delene, som vi skamløst brugte til at presse prisen på de samme dele hos Nordisk Morris Minor lager i Asferg. Indehaveren Anton Kamp Nielsen, som senere er blevet min rigtigt gode ven, matchede internetprisen, og vi købte hele herligheden på en gang. Det skulle vise sig at holde nogenlunde stik.



Stumper fra Nordisk Morris Minor.

Herefter blev chassis rammen rengjort, malet og nye og brugbare gamle komponenter monteret. Motor og gearkasse blev gennemgået og diverse småreparationer udført. Begge var, alderen taget i betragtning, i særdeles god stand, så reparationerne var begrænset til rengøring, maling og udskiftning af diverse sliddele.

I mellemtiden havde Thomas bygget et nyt hus og solgt det gamle. Den første køretur i bilen, blev derfor i chassisrammen, med mig som styretøj med en vandpumpetang på styrehuset, og med Thomas som skubber. Turen foregik en tidlig søndag morgen over en afstand på en lille km, så flere af naboerne mødte det lidt usædvanlige køretøj på vej til bageren efter rundstykker.



Ankommet efter første Søndagstur.

Vi var nu nået til den del af processen, hvor det hele skulle samles igen. Det var den fase i projektet, som vi havde mest glæde af. I gennemsnit en dag i hver weekend kørte jeg til Ribe (meget tidligt) om morgenen, og vi monterede bilen i Thomas's nye garage. 80 m² og mulighed for opvarmning, det er enhver bilnørds drøm.



Karosseriet monteres.

TR' 6 eren blev færdig i 2008. Synet uden bemærkninger og klar til at køre med. Vi aftalte at skiftes til at have den stående, og praktiserede det da også i en periode på et par år. Den blev ikke brugt. Thomas har sin Ferrari 308 GTB, og jeg har min Ford A, Ford V8 og MGA. Til sidst blev vi enige om, at det ville være ok for os begge to at sælge den. Der var ikke den store interesse mindt i finanskrisen, så det endte med at vi byttede den med en 1972 Corvette, som var køreklar. Senere er Corvetten blevet Thomas's amerikaner, og jeg fik en båd i bytte.



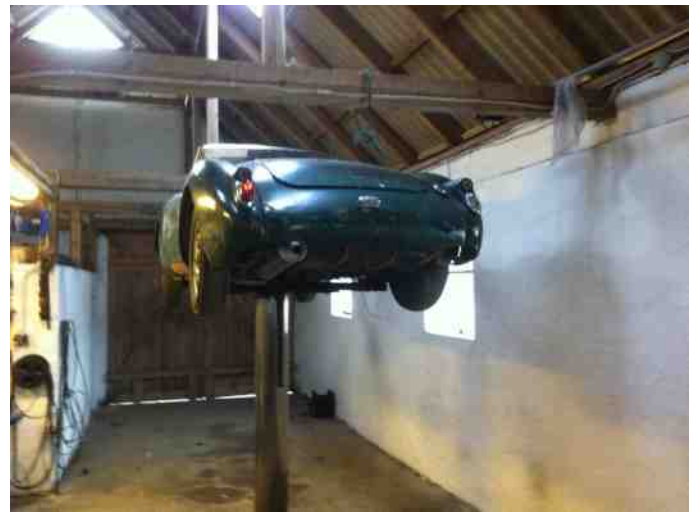
Familiefoto: Spitfire fra 1968 og TR6 fra 1972.



Det færdige resultat.

Nu skal jeg så igang igen for mig selv.

Jeg er ikke nået så langt endnu, men den er da kommet i hus, og blevet placeret på liften, og jeg glæder mig til den megen fritid og det, der kan komme ud af det.



Første skridt. Hvad er det jeg har købt?

Thomas og jeg har aftalt at vi vil prøve sammen igen, når jeg er færdig. Denne gang skal det være en Corvette C1, (hvis vi kan finde en). Måske kan junior, der er 6 år, også være med til den tid.



Den nye generation under oplæring.

Niels Tvedergaard
Gammelpot Tvedergaard

Generalforsamling i Aalestrup Classic

Den 14. maj 2014 var der generalforsamling i klubbens lokaler på Vandværksvej 4 i Aalestrup.

Formanden Henrik Bygholm bød velkommen, hvorefter Jens Lund blev valgt til dirigent.

Første punkt var godkendelse af dagsordenen, hvorefter det var tid til formandens beretning.

Henrik fortalte at det (igen) havde været et meget travlt år med mange arrangementer.

Der blev blandt andet nævnt: Tur til Verdenskortet i Klejtrup, Grundlovsturen, Classic træf, hvor temaet var camping, kombineret knallert, bil, MC tur til Fur samt Løvfaldsturen som Erna og Johannes arrangerede.

Af vinter aktiviteter blev der blandt andet nævnt: Stegt flæsk og julefrokost, hvor pladserne blev revet væk, redaktøren der fortalte om turen til SEMA i Las Vegas, info aften for nye medlemmer, Lone Nystrøm der fortalte om turen til Billing Market i England samt om vores deltagelse på de to stumpemarkeder i Aars.



Der var fuldt hus til generalforsamlingen.

Formanden takkede også Bente og Per Steg, for at lave kaffe og gøre klar til klubafterne i vinterhalvåret.

Endvidere fortalte formanden om moderniseringen af klubhuset, herunder om opsætningen af rygealtanen, som Villy Hjelm Pedersen har været arkitekt på, og stået for opsætningen af.



Rygealtanen "Villy's Place".

Han fortalte også at hjemmesiden havde været nede i en periode, men at det er blevet repareret, og at der nu er tilføjet en sektion med videoer fra mange af vores arrangementer.

Slutteligt fortalte han at der er en god ånd i bestyrelsen med gode ideer og god hjælpsomhed. Han takkede også Aage, Eva, Villy, Jan, Heidi og Pigalop for hjælp med rengøring i klubben.

Sidst men ikke mindst sagde han tak til alle dem, der er med til arrangementerne og møder op hver gang.

Næste punkt var fremlæggelse af regnskabet ved kassereren.

Aage Jensen gjorde status: Vi er pt. 293 medlemmer.

Årets regnskab viser et overskud på 43.063,86 kr. samt at klubben har et indestående i banken på 103.632,27 kr.

På dette grundlag blev det besluttet at fastholde kontingentet på 300,- kr. pr. år.

Herefter var der valg til bestyrelsen, og på valg var Bruno Rasmussen og Henrik Bygholm. Begge blev genvalgt.

Ligeledes gik det med valg af supleanten Knud Jacobsen, samt revisoren Lauge Laustsen.

Under eventuelt havde nogle stykker bedt om ordet:

Jan Mathiasen takkede for en dejlig vinter i 50cc, med masser af fremmøde. Han sagde også at knallertkørerne skulle være lidt mere aktive med at sende indlæg til klubbladet, så det ikke kun handlede om biler (redaktøren er ikke aktiv i knallertafdelingen, og deltager derfor ikke i disse arrangementer, og kan derfor ikke skrive indlæg om dem).

Kenneth Kristensen fortalte at klubbladet dropper køb / salg søjlen, men at den stadig vil være på hjemmesiden.

Herefter blev der gjort reklame for Grundlovsturen.

Der kommer en omtale af denne tur i næste klubblad.

Vagn Hedegaard fortalte om Open by Night i Aars, hvor der skal køres penge ind til foreningen Carpe Diem.

Foreningen støtter kræftramte børn og socialt udsatte familier.

Dette arrangement kommer der også en omtale af i næste klubblad.



Villy foran skiltet, der viser udgangen til rygeterrassen "Villy's Place".

Pigalop lavede reklame for Grundlovsturen, Open by Night i Aars, Open by Night i Viborg, samt Dæk og Vinger i Skive.

Bygholm sagde mange tak til Villy for arbejdet med rygealtanen og overrakte ham skiltet "Villy's Place", som altanen blev døbt.

Ove Haubro takkede for hjælp til lastbiltræffet, som også var forløbet planmæssigt og med god deltagelse.

Pigalop / Redaktøren



Undelivered return to sender : Engparken 45, DK-9620 Aalestrup DANMARK

Mandens alder:

Mellem 10 og 20:

Han er som en Fiat
Lille og ivrig.



Mellem 20 og 30:

Han er som en Porsche
Hurtig og velsmurt.



Mellem 30 og 40:

Han er som en Citroën
Formfuldendt.



Mellem 40 og 50:

Han er som en Opel
Lover mere end han kan holde.



Over 50:

Han er som en Ford T
Må startes med en hånd.



Jensen har lige købt en brugt bil hos en forhandler, og et par dage senere modtager forhandleren et brev fra samme Jensen: Normalt ville jeg ikke klage over en brugt bil, jeg har købt, men i går blev jeg rasende. Min kone var totalt hysterisk og ville flytte hjem til sin mor, og tror du så bilen ville starte.

Taxichaufføren siger med et træt smil til sin kvindelige kunde, da han sætter hende af ved adressen:

Turen er gratis, det er jo alligevel dig, der har styret det meste af vejen.

Nå, din søn har nok fået kørekort?

- Nej, bilen så sådan ud, da vi købte den...

Det var en gruppe fra Lada-fabrikkerne der var på besøg hos Toyota. De fik vist hvordan bilerne produceres og bagefter testes. Den sidste test gik ud på at man lukkede fire høns ind i en Toyota og lod den stå natten over. Når så Toyota-folkene kom på arbejde næste morgen lukkede man op ind til hønsene, og hvis de var døde var Toyotaen tæt nok.

Et års tid senere var Toyota-folkene på besøg hos Lada.

Lada-folkene kunne stolt sige at de havde lært meget på deres besøg i Japan. De var nemlig begyndt med en helt ny test for at se om Ladaerne var tætte nok. De puttede fire høns ind i en Lada, og hvis de fire høns stadig var i Ladaen næste morgen, var den tæt nok!.

En mekaniker var ved at tage motoren ud af en bil, da en kirurg kom ind i værkstedet. Mekanikeren råbte efter lægen:

“Må jeg stille dig et spørgsmål?”

Kirurgen, som var en smule overrasket, gik over til mekanikeren.

Mekanikeren rejste sig, tørrede hænder og sagde:

“Se på denne motor, jeg kan også åbne “hjerter”, tage ventiler ud, reparere dem, og sætte dem sammen igen, og når jeg er færdig, så er de lige som nye. Så hvorfor er det dig der tjener kassen, når jeg kun får, så jeg lige kan klare mig?”

Lægen lænede sig ind til den unge mekaniker og hviskede:

“Prøv at gøre det mens motoren stadig kører!!!”

En blondine i en bil bliver stoppet i et paragraf 77 eftersyn af en kvindelig betjent med meget lyst hår.

“Jeg vil gerne se noget billedidentifikation”, siger betjenten.

“Hvordan ser sådan noget ud?”, spørger bilisten.

“Det er firkantet og med et billede af dig selv”, siger betjenten.

Bilisten roder i sin håndtaske, finder et firkantet spejl, kigger i det, smiler og rækker det til betjenten.

“Værsgo, her er det”.

Betjenten kigger i det og siger: “Okay, køр du bare videre, jeg vidste ikke at du også var betjent”.

En lastbil bliver stoppet af en motorcykel-betjent:

- Jeg ville lige påpege at din baglygte ikke virker!

- Pyt med baglygten! Hvor er min anhænger?!?



Har du en sjov historie eller vittighed (gerne bil relateret), som kan bruges på denne side, så send den til mig

Redaktøren