



THE LEGEND IN ADVENTURE



CAMEL TROPHY '97 - MONGOLIA

Application form call



tlf. 75 50 13 22

# JUBISKRIFT

I anledning af Dansk Land Rover klubs 20 år



# OASEN

Medlemsblad for Dansk Land-Rover klub

Juni  
1996

Særunummer



# JUBISKRIFT

I anledning af Dansk Land Rover klubs 20 år



## Jubiredaktion

Andreas Bekker (ansvarshavende)  
Kirketerpvej 25  
9541 Suldrup 98 38 71 27

John Sørensen  
Brobjerg Parkvej 39  
8250 Egå 86 22 81 25

Søren F. Thomsen  
Stanghedevej 44  
8800 Viborg 86 66 15 10

Layout og produktion:  
Andreas Bekker

ISSN 0903-966X

TRYK: Uni•tryk ApS 86 15 88 00

Oplag 2000 stk.

## Arbejdsgruppe

### Jubilæumsarrangement

Benny Jepsen, Bent Mathiasen, Bo Jensen, Britta Petersen, Claus Holtengård, Frank Kvist, Frank Pleman, Hartley Nielsen, Jan Bertelsen, Jan Christensen, John Sørensen, Kaj Hallingdal, Keld Nielsen, Kim Rasmussen, Lene Jensen, Lis Nielsen, Marianne Pleman, Mette Jensen, Morten Nielsen, Per Bertelsen, Peter Gam, Pia Ting, Svend Jensen, Søren Nielsen, Tina Pleman, Torben Jørgensen, Torben Petersen, Torben Nede-gaard

## Indhold

Jubiredaktionen .....	3
Velkommen .....	5
Formandens hilsen .....	7
En hilsen fra Sverige .....	6
Klubbens historie .....	8
Røgtest .....	28
Midtjysk .....	32
Finderup 1986 .....	33
Program .....	35
Lidt om de forskellige konkurrencer ..	38
Finderup Øvelsesplads .....	40
Interview med medlemmerne .....	41
Lokale bladprojekter .....	42
Modelsamlere .....	44
Land-Rover som rejsebil .....	50
Vandrepokaler .....	56
Sjelle Autoværksted .....	57
Turbo Land-Rover .....	58
Rover Danmark .....	62
Æresmedlemmer .....	64
Tohuse Auto .....	65
Pionerer .....	66
Team Bertelsen ApS .....	68
Arrangørerne landsstævne '96 .....	70

## Tak til

Camel, Rover Danmark, Mønsted Kro, Midtjysk Reservedelslager, Autokøler centeret, Cimber Assurance, Box Auto, Tohuse Auto, Sjelle Autoværksted, Jørgensen og Jespersen, Team Bertelsen, Williams, Cross Country Equipment, Arne Pedersen, Per Bærentzen, Paul Sehstedt, Jørn Øhlenschläger, Thomas Nielsen, Kjeld Nielsen, Arent Dahlke, Leif Johansen, Gert Præst og Regionerne.



Andreas



Søren



John

## Kære medlemmer

20 år skal fejres og arrangørerne har gjort en ekstra indsats og skal have en masse på plads inden de sætter jer stævne her i uge 28.

Vi i jubiredaktionen har også haft nok at se til op til udgivelsen af dette jubilæumsskrift, siden vores første møde i slutningen af januar. Vi har med indholdet ville forsøge at ridse klubbens historie op og dermed hædre de mennesker der med hver deres lille eller store indsats har formet klubben til det, den er i dag. Vi har også gerne villet fremhæve de aktiviteter og interesser vi mener er årsagen til at klubben eksisterer, den interesse som samtidig er grundpilleren i klubbens vedtægter, nemlig at sprede interessen for og omkring Land-Rovere, her i Jubiskriftet mest interessen på godt og ondt, lige fra store til små, lige fra miljø, teknik, rejser og erfaringer. Udover vores egen lille andedam har vi også ønsket at hædre de sponsorer og annoncører der gennem en lang årrække har bidraget med deres støtte til forskellige arrangementer og gennem annoncering i Oasen. Vi har givet dem ekstra spalteplass til at profilere sig på. Ikke alle har ønsket at benytte sig af denne lejlighed, men de har under alle tilfælde fået tilbudet, fordi vi mente at de fortjente det. Det er vores stille måske naive håb, at I med jævne mellemrum efter at jubilæet er overstået vil få lyst til igen at tage dette jubilæumsskrift ned fra reolen og læse det igen.

Et ønske for klubbens fremtid fra mig skulle være at klubben til stadighed vil holde et vågent øje med og udnytte de resurser, der ligger hos de mennesker som er engageret og har interessen i at udføre et stykke praktisk arbejde blot af interesse for »sagen«.

Endvidere er det mit håb, at man ude i regionerne til stadighed vil have det mål, at man vil arrangere så bredt som muligt, så alle medlemmer får mulighed for at deltage i fælleskabet, ved og med hver deres interesse.

Jeg vil gerne takke resten af redaktionen og de eksterne skribenter for godt samarbejde og ønske jer og resten af medlemmerne et hjerteligt tillykke med 20 års jubilæet for vores klub Dansk Land-Rover Klub.

Med Rover hilsen

Andreas Bekker / 1034  
Jubiredaktør



# GRATULERAR

## 20-ÅRINGEN

**SE UPP, VI ÄR SNART IKAPP**

**SVENSK LAND ROVER KLUBB  
SER FRAM EMOT FORTSATT  
TREVLIKT SAMARBETE**

*GRATTIS  
FRÅN*

**SVENSK LAND  
ROVER KLUBB**

Göran Kastell  
Ordförande

Postadress/Postal address	Gataadress/Värdag adress	Telefon/Fbucc	Telefax	Postgmn	Org nr
Svensk Land Rover Klubb c/o Curt-Erik Lundkvist Saxaruvägen 31 184 50 Åkersberga, Sweden		08/54021498	08/54021498	24 61 55-6	802014-5390



## En hilsen fra arrangørerne

### Kære stævnedeltagere

Nu nærmer tiden sig hvor region Østjylland med stor glæde kan byde velkommen til Dansk Land-Rover Klubs 20 års jubilæum.

Mange medlemmer er involveret i at få dette arrangement til at blive til noget, - man forhåbentlig snakker om de næste mange år.

Vi har prøvet at sammensætte et meget alsidigt program med aktiviteter for store og små.

### Praktiske oplysninger

Informationen vil være behjælpelig med at svare på alle spørgsmål, det er også der, man kan få informationer om det sidste nye der er sket eller det kommende som vil ske.

Brochure over store som små seværdigheder uden for området findes også her.

Indkøb i ugens løb kan gøres i Rangstrup eller Viborg.

Morgenbrød har vi dog sørget for, hver morgen kommer der en bager med brød og andre fornødenheder.

Hvis man ikke selv vil lave middagsmad eller aftensmad, er der mulighed for at få dagens ret billigt på Mønsted Kro eller bruge stævnets pølsevogn.

Selve campen rummer toiletbygninger, badevogne, pølsevogn, forhandlerstand, info og det store telt hvor der er præmieoverrækkelse og hygge.

### Tak

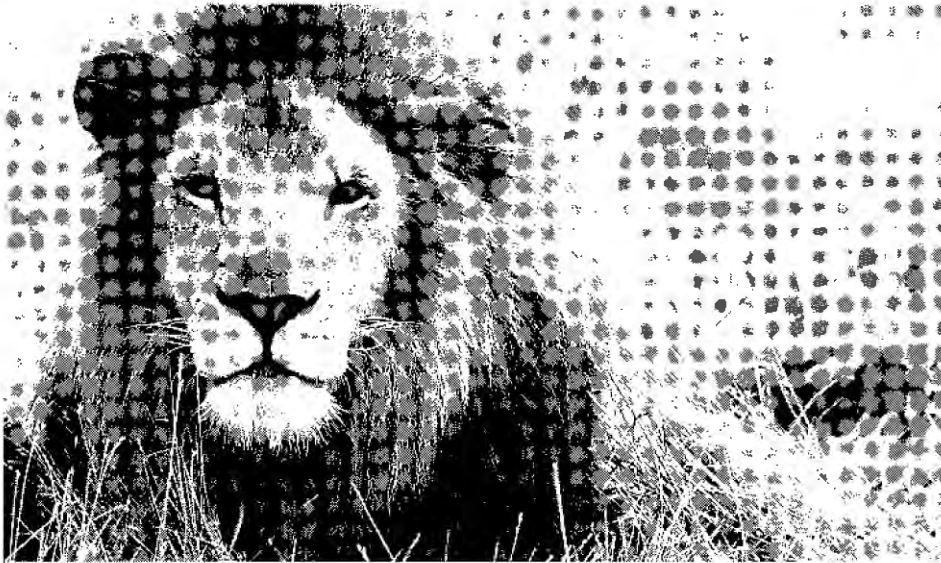
Vi vil gerne takke alle sponsoere for deres støtte til dette stævne, det betyder at der er mange af jer, der har mulighed for at få en lille ekstra souvenir med hjem, hvis I deltager i nogle af de konkurrencer, som vi har tilrettelagt.

### Vigtigt!

I programmet på midtersiderne er der nogle regler for deltagelse og færden i terrænet, dem vil vi gerne have at I læser og overholder, så vi også i fremtiden har mulighed for at leje Finderup øvelsesområde.

Med ønske om at I må få et godt arrangement

Jan Christensen/2849



Land Rover Defender er off-roodernes ukronede konge. Styrken ligger ikke bare i den nye 2,5 liter intercoolede turbo-diesel motor. Den ligger også i det kraftige karosseri, permanent 4-hjulstræk og et ophæng, der let klarer en faldskærmslanding. Men styrken ligger måske allermest i fleksibiliteten. Defender er det perfekte arbejdsredskab, hvad enten du har brug for en 12 personers transporter, en rummelig stationwagon eller en lille effektiv pick-up. **Land Rover Defender fås fra kr. 162.000.** Ekskl. moms og lev. omk.



Defender med 300 dTi turbo-motor.



NOTHING ELSE IS A LAND ROVER

**SJÆLLAND:** Birkerød: Højby's Bil Center A/S. Tlf. 42 81 78 00. København: Dangaard-Nielsen Automobile A/S. Tlf. 36 47 11 00. København: Bilcentret Peer Glad A/S. Tlf. 53 51 10 64. **Roskilde:** Jens Winther Automobile A/S. Tlf. 46 35 78 25. **TALSTÆR:** Nykøbing Falster: Niels Wilke Biler A/S. Tlf. 54 85 19 88. **FYN:** Odense S: Bilcentret Carsten A/S. Tlf. 65 91 89 89. **JYLLAND:** Herning: Ole Auldgård A/S. Tlf. 97 12 50 11. **Kolding:** GT Biler v/Tranb Gæsvig. Tlf. 75 50 75 99. Vejle: Vejle Motor Compagni. Tlf. 75 82 21 00. **Ålborg:** Stiholt Nord A/S. Tlf. 98 16 55 55. **Århus:** Erik Jensen Århus A/S. Tlf. 87 43 03 00. **FÆRDØRNE:** Thorshavn: P/F D.B. Biler. Tlf. 00 290 15 800.



## En hilsen fra formanden

### Nu er vi endelig voksne

Vi har lært at gå - og faret rundt lige siden...

Vi har lært at tale - og har til stadighed fortalt alle om vores klub...

Vi nåede teen-age årene - prøvede grænser af og syntes alle andre var dybt naragtige...

Vi lærte at formere os - og er blevet flere og flere lige siden...

Men...

Nu er vi rigtigt voksne, meget klogere, men stadig lige legesyge!!!

Udviklingen i Dansk Land-Rover Klub har været..., og er stadig imponerende.

Vi har på de seneste 20 år vokset os store og stærke (det må være al den friske luft man får i en Land-Rover).

Vi har bokset rundt med hinanden og nyædt mængen et plørehul. Vi har både grædt og grint over de løjerlige container fra Solihull. Vi er, fra at være en lille lukket skare, blevet til en interesseorganisation man regner med.

Denne udvikling er alene skabt af medlemmer af Dansk Land-Rover Klub.

Det er også medlemmerne der skal fortsætte udviklingen i de kommende år. Der er nok at tage fat på.

Køreuddannelse, internationalt samarbejde, kampen for bevarelse af køreterræner, naturpleje, forsikringsforhold, forholdet over for offentlige myndigheder osv. osv..

Klubbens øverste myndighed, Landsrådet, har de seneste år behandlet og vedtaget en række forslag der har medført en bredere og friere struktur og dermed en hurtigere vej fra idé til handling.

Har man som »menigt medlem« en god ide' eller lyst at give en hånd med på et eller andet område, ja så er det bare at kontakte Hovedbestyrelsen eller den pågældende udvalgsformand, så er man på...

Sluttelig vil jeg ønske Os alle tillykke med de 20 år.

Vi har lov til at være lidt stolte af Dansk Land-Rover Klub.

De næste 20 år bliver garanteret lige så spændende!!

Med Rover hilsen

Claus A. Kjøller  
Formand



# DL-RK 1976 - 1996

Af Andreas Bekker

*Jeg har valgt, at dele historien lidt op i emner, da det ellers bliver for omfattende at skrive hele klubbens historie her i dette jubelkrift. Det er mit håb, at dette evt. inspirerer andre til at skrive en bog om DL-RK's historie. Der er under alle omstændigheder stof nok til en bog.*

## Emner:

*Klubbens start og regionernes tilblivelse.*

*Regionernes historie og ledere*

*Oasen*

*Emner der har beskæftiget medlemmerne*

*HB*

Den spæde start på DL-RK foregik på Sjælland ved Flinterupgaard, hvor det første møde fandt sted den 11. april 1976. Her deltog Birger Ness, Arne Pedersen, Peter Jørgensen, Peter Rasmussen og Knud Eriksen.

Man besluttede her at udarbejde et klubmærke - allerede her var palmen fremme som forslag: såvidt Arne Pedersen husker var det Birger Ness, der lavede den første skitse af palmen.

Ved det næste møde, som var den 25. april, stødte to nye til, nemlig Eli Birkemos og Per Bærentzen. Palmen blev valgt som mærke, da den skulle være symbol på drømmen om rejsen til de varme himmelstrøg, hvor palmerne gror. Navnet på klubben blev:



## VEST-SJÆLLANDS LANDROVER-KLUB.

Per Bærentzen fik en skitse med og skulle sørge for, at der blev lavet en silketryksramme, så mærket kunne overføres til bilerne. Næste møde blev fastsat til den 22. maj 1976.

Den 22. maj samledes man hos Mads Mølle, Fårehuset ved Kaldred. Her blev der malet mærker på bilerne.

I maj 1976 modtog klubben, gennem Jan Streit, en invitation til en generalforsamling i SORD den 30. maj på Williams Hotel i Farum.

En sammenlægning af VL-RK og SORD var her på tale, men det blev ikke til noget p.g.a. megen diskussion om vedtægtsparagrafferne.

## Stiftelsen af DL-RK

I august 1976 afholdtes et klubmøde, hvor det bl.a. blev besluttet, at der p.g.a. medlemstilgangen uden for Vestsjællands område, skulle afholdes stiftende generalforsamling til Dansk Land-Rover Klub.

Denne foregik den 5. september 1976 på Østervang Kirke-Såby

Klubbens mærke ændredes i teksten, men palmen forblev uændret. Altså er DL-RK's officielle jubilæums dato den 5. september.

På dette tidspunkt var der 20 medlemmer i klubben. Man gik på dette tidspunkt over til at fremstille klubmærket som klistermærke i stedet for at male mærket på bilerne.

Klubbens bestyrelse bestod efter stiftelsen af:

**Formand Per Bærentzen/5**  
**Næstformand Birger Neess/1**  
**Kasserer Henrik Ploug/15**  
**Sekretær John Lauritzen/32**

## Sønderjysk klub

Samtidig med starten af Vestsjællands Land Rover Klub var der aktiviteter i gang i det sønderjyske. I foråret 1976 havde Paul Seh-

stedt, Henrik Kirchheiner og Kjeld Nielsen aktiviteter i gang for at starte en klub med navnet Dansk Land-Rover Club.

I maj 1976 udsendte de et opråb, som blev sendt til de 12 Land-Rover forhandlere, der på daværende tidspunkt var i Danmark. Der var, så vidt Poul Sehstedt kan huske, ikke den store tilmelding på baggrund af dette opråb.

Søndag d. 10 oktober indrykkede de så en ann. i Politikens annoncerubrik "**Kom frit frem**". I annoncen stod der: "**Land-Rover folk - vær med i en Land-Rover Club. Det er spændende for os alle**". Så skete der noget, Paul fik nemlig en henvendelse fra John Lauritzen, som på dette tidspunkt var sekretær i Dansk Land-Rover Klub, først telefonisk den 20. oktober, efterfulgt af et brev den 21. til John Lauritzen fra Paul Sehstedt, vedlagt vedtægtsforslag fra DL-RC. Den 26. oktober havde DL-RK's bestyrelse gennemgået disse vedtægter og sendte et brev til DL-RC.

Da der lå en konflikt i navnene, aftaltes et møde, som blev den 6. november på Hotel Nyborg. Sønderjyderne havde på daværende tidspunkt samlet ca. 25 personer, Paul Sehstedt var konstitueret formand. Paul Sehstedt, Per Bærentzen og Keld Nielsen husker, at turen til Nyborg var i forrygende snevej.

På mødet den 6. november nåede man frem til enighed om at sammenslutte de to klubber til Dansk Land-Rover Klub, region Øst og Vest. Man sammenlignede de to klubbers vedtægter og fik dem føjet sammen til et sammenhængende sæt vedtægter. Disse vedtægter blev mangfoldiggjort, så man kunne tage stilling til dem på det næste møde, som var generalforsamling på Nyborg Strand den 28.-29. januar 1977.

Man diskuterede også klubbens logo, og man blev enige om, at klubbens mærke skulle findes ved en konkurrence blandt klubbens medlemmer og så senere afgøres på generalforsamlingen i januar.

Man var enige om, at klubben skulle hedde Dansk Land-Rover Klub. Der var dog lidt uenighed om klub skulle staves med C eller K, men man enedes om, at det også skulle afgøres i januar. Så vidt man kan læse i refe-

retat fra november enedes man om, at sammenlægningen skulle foregå smidigt, inden generalforsamlingen, ved at den jyske Club meldte sig ind i den eksisterende (DL-RK), da den var kørende.

Altså var enighed om sammenslutningen en kendsgerning den 6. november 1976 og skulle konfirmeres på generalforsamlingen i Nyborg i januar 1977.

## Nyhedsbrev

Inden selve sammenslutningen udgav DL-RK en forgænger til Oasen, nemlig et »medlemsnyt«, hvis novembernummer blev sendt ud til de 51 medlemmer, der på daværende tidspunkt ifølge medlemsnyt var i klubben.

Dette »Medlemsnyt«, som nærmest var et »Nyhedsbrev«, startede i oktober og udkom hver måned frem til Oasens start i juni 1977.

I novemberudgaven 1976 kan man læse, at kontingentet for 1976-1977 var på 100 kr. + indmeldelsesgebyr på 15 kr., altså alt i alt 115,-kr.

Girokort blev sendt ud sammen med dette november nr.

På klubbens første generalforsamling i februar 1977 deltog 19 personer. Ordstyrer blev Karlo Klausen, som først blev medlem, da han forlod mødet med medlemsnummer 29.

Vedtægterne blev vedtaget med små ændringer.

Bestyrelsen efter generalforsamlingen:

**Formand Per Bærentzen/5**

**Kasserer Arne Pedersen/2**

**Sekretær Poul Sehstedt/27**

**Rep. Øst William Petersen/21**

**Rep. Vest indtil videre også Paul Sehstedt.**

**Suppleanter var Revisorer Birger Neess og Steen Ulrik Johannesen.**

Det nyetablerede Region Vest var i februar i gang med at tilrettelægge et arrangement i pinsen den 29.-30. maj, som skulle blive klubbens første stævne i Skive. Der deltog ca 62 biler til dette stævne med gæster fra Tyskland og Norge.

## Regionerne

Klubben var hermed fra starten delt op i to

regioner, og det skulle hurtigt vise sig, at det var måden klubben ville etablere sig på. Det viste sig også senere, at det var de samme argumenter, der førte til stiftelserne af regionerne, nemlig afstanden til møder, traf og andre aktiviteter.

I de kommende år og specielt i april '79 fandt man ud af, at der var yderligere behov for at etablere nye regioner. Nogle af regionerne opstod efter behov og aktiviteter og ikke alle blev etableret på stiftende generalforsamlinger, men blev oprettet efter aftale enkelte personer indbyrdes.

De personer, der stod for Øst og Vest, hed fra starten repræsentanter og sad i bestyrelsen - senere HB. De blev valgt på den årlige generalforsamling. Jeg vil vælge at kalde dem for regionsledere, for nemheds skyld.

I referatet fra generalforsamlingen i »Medlemsnyt« februar, kalder man dem for repræsentanter. Men allerede i den første Oase, som kom i Juni '77, står der kun Region Vest og Region Øst.

I juni '77 er der i øvrigt sket en lille ændring i Region Øst: Per Bærentzen/5 (formanden) fungerede som »regionsleder« i stedet for William Petersen/21.

## 1977

Den næste regionsopdeling skete i det jyske.

På et møde den 3. december 1977 hos Jens Jørn Buus. Her var inviteret medlemmer, som boede nord for Århus/Ringkøbing. Interessen for at danne en ny region var stor, og Steen Ulrik Johannessen/24 blev valgt, som regionsleder for den nye Region Nord.

## 1979

I maj '79 blev der også taget initiativ til at etablere Region Midtjylland. (Senere Østjyl-

land). Initiativet lå hos Steen Ulrik Johannessen/24, Jens Jørn Buus/31, Søren Flensted/47, Jørn Jakobsen/60, Lars Henriksen/78 og Jørn Øhlenschläger/82

Steen Ulrik blev valgt til regionsleder den 3. maj på Region Nord's generalforsamling, som ved samme lejlighed blev mindre.

**Region Midtjylland** var her efter en ny region.

Herefter skal vi frem til april '79. Her blev oprettet to nye regioner på Sjælland. **Region Nord-Vestsjælland** som valgte Gert Olesen/73 som regionsleder.

Initiativtagerne Gert Olsen, Arne Pedersen og Mogens Windeleff havde på et møde den 31. marts konstitueret sig selv.

Den anden var **Syd-Sjælland**, der holdt stiftende regionalforsamling den 22. April hos Karlo Klausen. Initiativtagerne til stiftelsen lå hos Klaus Lundstedt/133 og Karlo Klausen/29.

Regionsleder blev Klaus Lundstedt. Der var på daværende tidspunkt 16 medlemmer i området, hvoraf de 7 var med til den stiftende regionalforsamling.

I juni '79 tager man initiativ til endnu en region på Sjælland, nemlig **Nordsjælland**. Initiativtagerne her var Erik og Illa Jepsen/54 og Ib Hammer/219. Der afholdtes stiftende generalforsamling for regionen den 17.

august.

Erik Jepsen blev valgt som regionsleder. Der var på daværende tidspunkt ca. 25 medlemmer i området.

## 1981

Så skulle der gå næsten to år, inden der blev stiftet en ny region. Denne gang skal vi til

**Fyn**, hvor Jørgen Marcussen/119 på det tidspunkt var kontaktperson.

Fynboerne eller nærmere Per Brunsgaard /536 og Jens Chr. Prassov/459 var initiativtagere til et stiftende møde, som afholdtes 29. juli '81. Det skal siges, at det nok var oplagt, at

der skulle opstå en region Fyn. Fyn hørte fra starten til region vest, men region vest havde allerede i oktober '79 taget navneforandring til Sydjylland med den begrundelse, at de ikke længere fandt Region Vest for dækkende, der var jo opstået to regioner mere i det jyske - Nordjylland og Midtjylland. Paul Sehstedt havde efter navneforandringen forsøgt at få fynboerne etableret, men først da Per og Jens tog initiativet til det 3. forsøg, lykkedes det. Per Brunsgaard blev valgt som regionsleder.

## 1982

Nu skal vi så næsten 1 år frem, før der opstod endnu en region. Denne gang på **Lolland Falster**. Initiativet lå hos Jørgen Hansen/254, Karlo Klausen/29 og Elven Andersen/373. Elven blev valgt som regionsleder på den stiftende regionalforsamling 26. maj.

Tre måneder senere var det så Vestjyllands tur. Tre personer, nemlig Jan Bolvig/753, Svend Briksen/397 og Bjarne Sørensen/847. De havde valgt en lidt utraditionel måde at starte regionen på. De havde nemlig inviteret til Vestjysk Trial og ville herefter holde en stiftende ge-

neralforsamling. Region Vestjylland var hermed stiftet, den 5. september '82 og havde valgt Svend Briksen som regionsleder.

Det har faktisk tidligere været forsøgt at stifte Region Vestjylland, nemlig allerede to år tidligere på et møde den 26. april '80 på Danmarksgades skole i Holstebro. Men det blev aldrig til noget ud over mødet, som var taget initiativ til af Torben Milberg/327. Det var her på tale, at regionen skulle hedde Nord-Vest Jylland.

Ved udgangen af '82 skete der yderligere noget i det jyske. I 05 området blev der taget initiativ til at etablere en ny region med navnet

**Region 05**, initiativet lå hos Holden Sørensen/501, som havde indkaldt til møde på Blåvand Kro, lørdag den 2. oktober. Men der blev først holdt stiftende generalforsamling den 21. november. Der var på generalforsamlingen lidt tvivl om navnet på regionen, men det ville man forsøge at løse.

Holden Sørensen blev valgt som regionsleder.

Region Midtjylland, som den hed på daværende tidspunkt, løste under lidt pres fra HB problemet ved at skifte navn til Østjylland og lade den nye region 05 overtage navnet »Midtjylland«. Dette blev vedtaget omkring februar måned '83.

## 1987

Den sidste region, som blev etableret, er indtil videre altså, Bornholm. Initiativet til at etablere region Bornholm lå hos Elven Andersen/373, Stig Schmidt/994 og Carsten Wagner. Elven blev valgt til regionsleder på den stiftende generalforsamling den 21. april '87.

## Oasen

Som tidligere nævnt, var det første kontakt-

middelet til medlemmerne et »Nyhedsbrev«, som blev sendt ud til medlemmerne en gang om måneden. Det startede i oktober 1976, altså lige efter den stiftende generalforsamling til DL-RK.

»Nyhedsbrevet« blev sendt ud hver måned frem til og med maj 1977. I juni '77 gik man over til at fremstille et medlemsblad med navnet »Oasen«. John Lauritzen stod bag starten og fremstillingen af Oasen, som på

daværende tidspunkt blev fotokopieret. John stod også for hæftningen i starten i samarbejde med Arne Pedersen og Per Bærentzen. Navnet kom helt af sig selv. Da de skulle til at navngive så de på klubbens logo - og så!

John Lauritzen fungerede som redaktør af Oasen frem til juni 1980. Så efterlyste han en afløser, da han var ved at være brændt ud. Når man sidder og læser de gamle Oaser frem til juni 1980, må man konstatere at, John har båret et stort læs i de tre år.

Efter John i juni nummeret '80 efterlyser hjælp og afløsning, tog Jens Jørn Buus initiativ til at sammenkalde til møde, som foregik på Amtscentralen i Aalborg. Her blev nedsat en ny redaktion som bestod af:

**Steen Ulrik Johannessen /24 Ans.hav.**  
**Jens Jørn Buus /31**  
**Jan Back Hansen /247**  
**Poul-Erik Andersen /97**  
**William Petersen /21**  
**Preben Skovgaard**  
**John Lauritzen /32 bestyrelsens rep.**

I juli udkom en nødudgave af Oasen, som orienterede medlemmerne om redaktions-skiftet og sammensætningen.

Ekspeditionen lå fortsat hos John Lauritzen frem til april '81. Her røg Oasen ind i en typografisk konflikt og der fremstilledes endnu en nødudgave, som indeholdt en orientering til medlemmerne samt regionssiderne, denne stod John for.

### Trykkerier

Herefter blev Oasen trykt forskellige steder. Maj og juni '81 numrene blev trykt i Aalborg hos Antonsen. Herefter blev de næste 3 numre frem til september trykt på Sjælland hos Taulov Offset i Holbæk. Fra oktober '81 og frem til december '82 er trykningen tilbage i Aalborg, ikke hos Antonsen, men hos Hans Hansen Tryk.

Det var i øvrigt nødvendigt på det tidspunkt at skære lidt i sideantallet, da trykningen var blevet lidt dyrere og det var der ikke taget højde for i klubbens regnskab. Mon ikke John Lauritzen's forbindelser indtil da havde sparet klubben for en del penge i forbindelse med fremstillingen af Oasen frem til den typografiske konflikt?

Denne nedskæring gik selvfølgelig ud over det redaktionelle stof, som blev sendt til Oasen.

Fra nytåret 1983 og frem til nu har trykningen været hos Antonsen, som har været en stabil partner for Oasens redaktion.

### Redaktionen

Men hvis vi nu vender tilbage til den redaktionelle sammensætning som før nævnt. Her skete også nogle ændringer undervejs. Allerede i den første Oase med Steen Ulrik som redaktør, dukkede der tre navne mere op. Nemlig Leif Bindsted/144, Gunnar Zilo/7 og Elisabeth Zachrau/6. Hermed var redaktionen på ikke mindre end 9 personer. Denne sammensætning bestod frem til november



Den første Oase ved redaktionsskiftet i juli '81

'81. Så forlod Gunnar Zilo redaktionen. I januar '82 forlod Jan Back Hansen, Leif Bindsted og John Lauritzen redaktionen. John Lauritzen havde hermed været aktiv, som informationsformidler fra oktober 1976 til december 1981, og her trukket et utroligt stort læs.

I januar '82 kom Karsten Johannessen ind i redaktionen, som hermed bestod af Steen Ulrik Johannessen, Poul Erik Andersen, Jens Jørn Buus, Elisabeth Zachrau, William Petersen og Karsten Johannessen.

I april '82 stoppede William og Elisabeth, og i august '82 stoppede Karsten Johannessen. Vi er nu nede ved den hårde kerne, som egentlig står bag Oasens tilbliven, nemlig Steen Ulrik, Jens Jørn Buus og Poul Erik Andersen.

Denne standhaftige sammensætning fungerede helt frem til november '87, hvor Lars Skov kommer ind i Oasens team som fast fotograf, og senere overtog han også regnskabet.

I april 1994 gjorde landsrådet, efter indstilling fra HB, Steen Ulrik Johannessen, Jens Jørn Buus, Poul Erik Andersen og Lars Skov til æresmedlemmer.

### Jens Jørn Buus

I maj 1995 døde Jens Jørn Buus pludselig. Hermed forsvandt en fast klippe i produktionen af Oasen gennem 15 år.

Jens Jørn Buus havde, udover Oasen, i hele sit virke i DL-RK været utrolig produktiv, han stod bag »Terrænkørsel og Bjærgning« sammen med Jørn Jakobsen/60, både Jens Jørn og Jørn Jakobsen havde været aktive i Kørselsudvalget igennem mange år. De var blandt andet initiativtagere sammen med Jørn Øhlenschläger til kørselsinstruktionsuddannelse. Derudover havde Jens Jørn fungeret som regionsleder i Nordjylland fra '79 til '86.

Det sidste som Jens Jørn nåede at lave, udover Oasen var den 4. udgave af »Terrænkørsel og Bjærgning« som blev sendt ud til alle medlemmer i klubben i slutningen af '95.

Han redigerede den nye opsætning og oversatte nogle artikler fra den engelske bog »The Land-Rover Experiens«.

Jeg så i øvrigt på landsrådet 1996 en dansk oversættelse af en manual om Koenig spil som var oversat af Jens Jørn Buus. Umiddelbart før afslutningen af denne artikel døde også Jørn Jakobsen efter lang tids sygdom. Klubben har efterhånden mistet flere af de gamle aktive medlemmer.

### Regionernes historie

*Jeg vil forsøge at gennemgå regionernes historie i så korte træk, det nu er muligt, og der skal så lige gøres opmærksom på, at min research her for det meste er hentet fra gennemgang af Oasen's årgange, samt rekvirerede referater og de få spørgeskemaer, som jeg har fået retur.*

*Jeg vil gennemgå dem i den rækkefølge, som de er opstået.*

*Det betyder, at vi skal tilbage til starten af DL-RK, hvor der blev holdt stiftende generalforsamling, og hvor Sønderjydernes Club senere fusionerede med DL-RK, og man delte klubben op i Øst og Vest.*

### Øst(Sjælland)

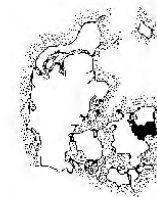
Region Øst, som fra starten dækkede hele Sjælland, er selvfølgelig stiftet den 5. september 1976. Den første regionsleder her var William Petersen/21. Han står som repræsentant i referatet fra generalforsamlingen i februar '77, men jeg har som tidligere valgt at kalde denne post for regionsleder for nemheds skyld.

I november '76 talte region Øst ca. 20 medlemmer.

Men det blev kun en kort karriere som »regionsleder« for William. Allerede i den første Oase i juni '77 var Per Bærentzen, samtidig med at han er formand for klubbens bestyrelse, regionsleder i Øst. Det var

**REGION ØST sjælland**

Regionshoved i Oasen gennem mange år



Den første Oase fra juni 1977

han frem til den 25. august '78, hvor John Weinoldt/52 blev valgt som regionsleder.

John Weinoldt fungerede i en længere årrække, faktisk helt frem til 1. juni '82.

I foråret '79 og frem til august måned skete der nogle indskrænkninger for regionen, da der blev dannet 3 nye regioner, nemlig region Nordvestsjælland, Sydsjælland og Nordsjælland, se Illustrationer på side 10.

Efter opdelingen i '79 skulle man tro, at regionen valgte at tage navneforandring. Men først i marts '80 kaldte man regionen for »Region Østsjælland«, i stedet for »Region Øst«.

John Weinoldt valgte at trække sig i juni 1982, da han pr. 1. juni fik kommerciel tilknytning til autobranche. Han havde hermed siddet som regionsleder i Østsjælland i 5 år.

Bestyrelsen konstituerede Stig Schov Christensen/291 (Ho) som formand frem til regionalforsamlingen i februar '83.

På regionalforsamlingen den 10. februar '83 ønskede Ho ikke at fortsætte, så forsamlingen valgte Arvid Kirtzner/858 som deres nye regionsleder. Arvid måtte desværre allerede trække sig på grund af tidsnød i juli '84, og bestyrelsen måtte igen konstituere en regionsleder, denne gang blev det Frank Helmnæs/813, som fungerede som regionsleder frem til februar '85.

På regionalforsamlingen den 21. februar valgte man så Peer Larsen/42.

I april Oasen '88 så man for første gang et logo anvendt på Østsjællands regionssider. Regionen havde ikke tidligere brugt noget regionsmærke her, i modsætning til de andre regioner. Peer Larsen sad som regionsleder i 4 år frem til den 22. februar '89.

Ved udgangen af '88 var der 139 medlemmer i regionen.

Den 22. februar '89 blev Jes Jessen/1147 valgt som regionsleder, og det blev til 6 år,



inden han den 22. februar '95 valgte at stoppe på regionalforsamlingen.

Jes' afløser blev Torben Jensen/2613, som stadig er regionsleder.

**Medlemmer pr. 1. oktober '87 151**

**Medlemmer pr. 31. december '90 180**

**Medlemmer pr. 31. december '92 185**

**Medlemmer pr. 31. december '93 185**

**Medlemmer pr. 31. december '94 209**

**Medlemmer pr. 31. december '95 212**

## Vest (Syddjylland)

Region Vest, som Sønderjylland hed fra starten, dækkede hele Jylland og Fyn og havde ca. 25 medlemmer i november '76.

Allerede i december '77 oprettedes der en region i det nordjyske, som dengang dækkede området nord for Århus-Ringkøbing.

Regionen stiftedes på mødet den 6. november '76, hvor man som tidligere nævnt deler DL-RK op i Øst og Vest.

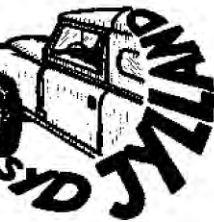
Paul Sehstedt/27 var regionsleder fra starten, og i første omgang frem til juni '78.

Bent Pedersen/86 kom her til roret frem til januar '79. I februar '79 var Paul Sehstedt igen på banen, men for mange busser og for lidt tid gør, at han igen blev afløst i september '79, denne gang af Leif Pedersen/111.

I marts '79 skete der yderligere nogle ændringer omkring regionens grænser. Den 3. marts var der stiftende regionalforsamling for region »Midtjylland«. Dette betød at regionens nordlige grænse nu gik ved linien Esbjerg-Kolding. På grund af dette, besluttede man på et møde i oktober '79, at ændre regionens navn, da de ikke fandt »Region Syd« for dækkende længere. De blev enige om at regionen i fremtiden skulle hedde Syddjylland. På samme møde blev der også givet udtryk for, at Fyn skulle danne

deres egen region. I Oaserne umiddelbart efter navneforandringen, dukkede pludselig et regionslogo op.

Dette var et nyt påfund på daværende tidspunkt, som i fremtiden skulle inspirere andre regioner. (Selv om Midtjylland i Oasen fra april havde et kort som skulle illustrere regionernes grænser, kan man næppe kalde dette for et logo.)



Leif Pedersen var regionsleder frem til februar '81 og igen blev Paul Sehstedt valgt som regionsleder, denne gang sad Paul helt frem til februar '83.

Ved udgangen af '82 mistede regionen igen lidt terræn, da den nye region Midtjylland (05) opstår. Regionen mistede hermed den nordlige del, som hørte under 05 området.

På regionalforsamlingen i februar '83 blev Christian Machmüller/363 valgt som regionsleder.

Christian Machmüller havde en 88" HT den gang.

Det kan jeg huske fordi det faktisk var den første Land-Rover jeg var ude at køre i, altså som passager. Jeg husker tydeligt, at jeg undrede mig over instrumenteringen, det mindede nærmest om et cockpit på en DC 9'er.

Christian måtte da bestemt også være »mærkeræd« med alle de ekstralygter. Nå men min gode ven, nu måske tidligere ven? Christian Machmüller var regionsleder helt frem til den 17. februar '89.

Fra den 17. februar '89 fik piben en anden lyd, for nu kom orgelbygger Henrik Brinck Hansen/1818 til. Han måtte desværre allerede trække sig til regionalforsamlingen den 16. februar '90, da der var falske toner i Norge. De ville holde ham i arbejde deroppe.

Fra den 16. februar '90 overtog Leif Hensen/1534. Han var regionsleder helt frem til i år. Leif valgte at trække sig på regionalforsamlingen den 16. februar, da hans arbejde hos Nordic Car Import tog det meste af hans tid. Han havde hermed også været regions-

leder i 6 år. Regionalforsamlingen valgte her Tommy Petersen/3502 som deres nye regionsleder.

**Medlemmer pr. 1. oktober '87 29**

**Medlemmer pr. 31. december '90 41**

**Medlemmer pr. 31. december '92 41**

**Medlemmer pr. 31. december '93 40**

**Medlemmer pr. 31. december '94 52**

**Medlemmer pr. 31. december '95 53**

## Nordjylland

Region Nordjyllands historie startede den 3. december '77, hvor der blev holdt stiftende regionalforsamling hos Jens Jørn Buus. Steen Ulrik Johannessen/24 blev valgt som regionsleder.

Regionens sydlige grænse lå, på daværende tidspunkt, nord for Århus-Ringkøbing. Man kan læse i en avisartikel, at der på daværende tidspunkt var 85 medlemmer i DL-RK. Af samme artikel fremgår det, at der var ca. 15 af klubbens medlemmer til den stiftende regionalforsamling.

Steen Ulrik Johannessen sad frem til den 3. marts '79, hvor man igen holdt regionalforsamling i Nordjylland. Ved samme lejlighed holdt man også stiftende regionalforsamling for en ny region, nemlig region Midtjylland, hvor Steen Ulrik Johannessen/24 blev valgt som regionsleder, mere herom senere.

Konsekvensen af den nye regionsopdeling var, at region Nordjyllands sydlige grænse blev flyttet til linien Mariager Fjord - Nissum Fjord.

**REGION NORD**

Regionshoved i Oasen fra starten og frem til februar '83

**NORDjylland**

Regionshoved fra feb.83 frem til mar. '88



Jens Jørn Buus/31 blev valgt som regionsleder for Nordjylland ved denne »opsplittende« regionalforsamling. Jens Jørn fungerede som regionsleder helt frem til februar '86, hvor han valgte at trække sig på grund af for meget arbejde i hans firma. Jens Jørn har i alle årene været utrolig produktiv, men det har jeg allerede været inde på under afsnittet »Oasen«. I februar '86 kom Per Jensen/642 til. Per sad frem til oktober '87, hvor han trak sig i utide. Kaj Christensen/589 blev konstitueret som regionsleder frem til regionalforsamlingen i februar '88. På regionalforsamlingen den 2. februar '88 havde Per Jensen fået ånden tilbage, og blev igen valgt som regionsleder.



*Fra marts '88 til dec. '89 er logo under udarbejdelse og skjoldet står tomt i denne periode.*

Per fortsatte så frem til den 8. januar '89, hvor Jens Christian Gru/961 blev valgt som regionsleder. Jens Christian, som ikke var bange for at være midtpunkt under kørselsarrangementer, fungerede i 3 år frem til februar '92, hvor han pludselig meldte sig ud af DL-RK af utilfredshed med al den støj omkring »Ren Klub«.

Her overtog så Jes Lundberg-Christensen/2076, som sad et år frem til februar '93. På regionalforsamlingen den 14. februar '93 blev Henning Nielsen/2798 valgt som regionsleder og sidder stadig i skrivende stund.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>120</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>100</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>89</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>72</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>71</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>79</b>

### Midtjylland (Østjylland)

Region Midtjylland, som blev stiftet den 3. marts '79 på mødet i det nordjyske, fik

Steen Ulrik Johannesen/24 som regionsleder frem til den 13. november '80, hvor han valgte at gå af i utide på grund af ny bopæl og arbejdet med Oasen.

På det tidspunkt gik regionens nordlige grænse lige nord for Århus-Ringkøbing og mod syd ned til linien Esbjerg-Kolding. Ved den ekstraordinære regionalforsamling i Rødkærsgade deltog ca. 20 medlemmer. Steen Fusaager/356 blev valgt til bestyrelsen, som senere konstituerede sig med ham som den nye regionsleder.

Det blev til lidt over 2 år som regionsleder for Steen Fusaager, da han stoppede på regionalforsamlingen i februar '83.

I september '82 var regionens grænser krympet lidt, da Vestjylland var opstået og dækkede hele telefonområdet 07, senere i november dannedes der endnu en region efter samme princip nemlig 05, som senere overtog »det gamle Midtjyllands« navn. Det blev afgjort omkring februar hvor Midtjyllands bestyrelse under pres afgav navnet »Midtjylland« til den nyetablerede region »05«, og hermed måtte tage navneforandring til »Østjylland«. Initiativet til navneforandringen lå hos HB, der under forhandlingerne med Østjyllands bestyrelse fik dem overtaget til navneskiftet.

På regionalforsamlingen den 26. februar '82 valgte man Jacob Glan/442 som regionsleder, men det blev en kort karriere, da HB underkendte valget af Jacob, fordi han ikke var til stede ved regionalforsamlingen. Der blev derfor indkaldt til ekstraordinær regionalforsamling d. 13. marts. Her dukker Paul Sehstedt/27 igen op, og blev valgt som regionsleder. Jacob sad stadig i bestyrelsen, men ønskede ikke at være regionsleder pga. længere udlandsophold.



*Regionshoved i Oasen fra starten og til årsskiftet '82 hvor regionen skifter navn.*



Paul Sehstedt's erhverv kom igen i vejen, og den øvrige bestyrelsen valgte omkring oktober-november Elisabeth Weis/442 (Trunte) som kontaktperson, da de havde svært ved at få fat i Paul. Trunte sad som kontaktperson frem til regionalforsamlingen den 19. februar '84, hvor en anden Elisabeth blev valgt som regionsleder nemlig Elisabeth Zachrau/6. Elisabeth sad som regionsleder frem til den 7. februar '87, hvor Andreas



*Først i '87 kom der et logo på østjydernes regionside*

Bekker/1034 blev valgt, som hendes afløser. Andreas valgte at trække sig den 16. februar '91, da det blev for langt at køre til møder og arrangementer, efter han havde bosat sig i det nordjyske.

Andreas blev afløst af Frank Pleman/2408, som tog to år på posten. Frank trak sig på regionalforsamlingen den 20. februar '93, og blev afløst af Jan Christensen/2849, som i skrivende stund er fungerende regionsleder.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>147</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>172</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>153</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>134</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>127</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>138</b>

### Nord-Vestsjælland

Starten på Nord-vest Sjælland foregik på et møde hos Arne Pedersen/2 den 31. marts '79. Her besluttede man at starte region Nord-vest Sjælland. Initiativtagerne Gert Olsen/73, Arne Pedersen/2 og Mogens Windeleff/108 havde konstitueret sig med Gert Olsen som formand. Regionen dækkede linien Korsør - Ringsted (A1) og vest for



linien Ringsted - Bramnæsvej. Gert Olsen sad som regionsleder frem til 14. marts '81, hvor Eli Birkemos/10 blev valgt som regionsleder, da Gert gerne ville løses for sin opgave. Eli Birkemos valgte allerede at gå sammen med resten af bestyrelsen, ved regionalforsamlingen den 13. marts '82. Grunden til denne kollektive tilbagetrækning var sagen omkring John Lauritzen, som HB havde ekskluderet ved ganske enkelt at nægte at modtage kontingent. Regionen kunne ikke acceptere dette og bestyrelsen mente, at de ville stå i vejen for et fremtidigt samarbejde med HB og ville derfor gå af.

- Nå, men regionen fik alligevel afholdt regionalforsamling og fik valgt en ny bestyrelse



*Nord-Vestsjælland har haft dette logo fra starten.*

med Ivan Aggergaard/343 som regionsleder. Der skal lige nævnes, at regionalforsamlingen overtalte Arne til at blive som kassemedlem.

Ivan Aggergaard fungerede som regionsleder helt frem til den 14. februar '87, hvor han gerne ville afløses som formand, men godt fortsatte i bestyrelsen. John Olsen/1093 blev her valgt som ny regionsleder. Han tog 1 1/2 valgperiode frem til 9. februar '91, hvor han valgte at gå af. Nu blev DL-RK's svar på rigsarkivet nemlig Arne Pedersen/2 valgt som formand, og han sidder der søreme endnu.

<b>Medlemmer pr. 31. december '86</b>	<b>42</b>
<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>45</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>51</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>46</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>51</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>52</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>59</b>

### Sydsjælland

Sydsjællands historie starter den 22. april

'79 på den stiftende regionalforsamling, som blev holdt hos Karlo Klausen/29 i Teestrup. 7 ud af de 16 medlemmer, der på daværende tidspunkt var registreret i området, deltog i regionalforsamlingen. Regionen læned sig op ad Nord-Vestsjællands grænser, linien Korsør - Ringsted - Køge. Derudover dækkede Sydsjælland Lolland, Falster og Møn.



Klaus Lundstedt/133 blev valgt som regionsleder og sad frem til omkring juni '80, hvor han valgte at trække sig på grund af tidsnød. Bestyrelsen konstituerede her Merete Andersen/? som regionsleder frem til januar '81, hvorefter Karlo Klausen/29 fungerede som regionsleder frem til regionalforsamlingen den 14. marts '81. Så blev Jørgen Hansen/254 valgt som regionsleder. I maj '82 mistede regionen terræn, da region Lolland-Falster holdt stiftende regionalforsamling. Jørgen Hansen tog en valgperiode frem til den 12. februar '83, hvor Bent Jensen/505 trådte til som regionsleder. I Bent Jensen's periode var der ingen regionssider fra september '83 og helt frem til december '84, der var uden tvivl problemer med aktivitetsniveauet i den siddende bestyrelse i den periode. Kontakten til regionens medlemmer foregik formodentlig pr. brev og telefon. I august Oasen '83 havde 3 medlemmer fra regionen et læserbrev i, og de samme tre havde i december '83 overtaget ledelsen af regionen. Her er tale om Mogens Nielsen/66, Laurits Nielsen/989 og Jørgen Hansen/254. Jørgen Hansen fungerede som regionsleder frem til regionalforsamlingen '84. John Hansen/841 blev på regionalforsamlingen i februar valgt som regionsleder. Allere-



Sydsjælland har haft dette logo fra starten.

REGION SYDSJÆLLAND

de den 24. maj fratræder hele bestyrelsen på grund af uenighed omkring John Hansens valg. HB påpeger, at John er fuldtidsansat i HT, Hovedstadsområdets Trafikskole, og dermed efter deres mening, er han i konflikt med §5 stk. 2. Merete Løvstad Johansen fungerede herefter som regionsleder. Det var på tale at nedlægge regionen og lade området høre under Lolland-Falster. Der blev afholdt ekstraordinær regionalforsamling den 24. august '85, og her blev regionen reddet, da man fik valgt en ny bestyrelse, Tommy Thoro/1282 blev valgt som regionsleder. Herefter faldt regionens udskiftninger i utide lidt mere til ro. Tommy Thoro fungerede som regionsleder frem til den 3. februar '89, hvor man valgte Jesper Bernt Nielsen/708 som ny regionsleder. Jesper Bernt snupede 2 valgperioder helt frem til den 21. februar '93. Henrik Eisvang/2366 blev her valgt som regionsleder og sidder stadig i skrivende stund.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>135</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>84</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>89</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>90</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>87</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>91</b>

### Nordsjælland

I juni '79 var der taget beslutning om at starte region Nordsjælland. Initiativet lå hos Erik og Illa Jepsen/54, og Ib Hammer/219. Regionen administreredes indtil den stiftende regionalforsamling den 17. august '79 af Erik Jepsen og Preben Nielsen/121. Der var på daværende tidspunkt ca. 30 medlemmer i regionen. På den stiftende regionalforsamling blev Erik Jepsen/54 valgt som regionsleder. Det blev til 8 år med Erik Jepsen som en fast klippe i regionen. Han valgte at stoppe på regionalforsamlingen den 4. februar '87. Ib og Erik var bagmændene til 4X4 demo arrangementer som blev afholdt i starten af '80'erne. Disse arrangementer, stod klubben



bag frem til omkring '90. Herefter overtog Domi (nuværende Nordic Car Import) frem til det sidste arrangement, som blev afholdt i '91.

Tilbage til regionslederne. Da Erik valgte at stoppe på regionalforsamlingen den 4. februar '87, blev Henrik Lützen/844 valgt som hans afløser. Henrik Lützen ønskede at



Nordsjælland har haft dette logo fra starten.

trække sig midt i valgperioden, og der blev afholdt ekstraordinær regionalforsamling den 22. juni '88, hvor regionen valgte Claus Kjølter/1105 som regionsleder. Claus sad frem til den 10. august '89, hvor regionen igen måtte holde ekstraordinær regionalforsamling for at vælge ny regionsleder, da Claus på grund af ændringer og større arbejdsbyrde i sit job ikke kunne afse mere tid som regionsleder. Regionen valgte ved denne lejlighed Jens Steinhausen som regionsleder. Jens Steinhausen/2040 måtte også gå i utide på grund af længere bortrejse i forbindelse med sit job. Regionens bestyrelse konstituerede Nils Jørgensen/2263 i september



Regionen ændrede deres logo på regionssiderne i september '92

'89 som regionsleder fra september og frem til regionalforsamlingen den 18. februar '91, hvor Anders Højte/1573 blev valgt. Anders Højte brød traditionen og holdt valgperioden ud, frem til regionalforsamlingen den 21. februar '93, hvor han valgte at trække sig. Her blev Morten Hermansen/2239 ny regionsleder. Morten holdt skansen frem til regionalforsamlingen den 20. februar '95,

hvor han også valgte at trække sig. Her kom så Christian Holten/2660 til, som stadig i skrivende stund sidder som regionsleder.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>252</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>242</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>198</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>185</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>189</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>187</b>

### Fyn

Fyn hørte som tidligere nævnt til Vest(senere Sydjylland). Paul Sehestedt havde et par gange forsøgt at få Fyn etableret. Fyn havde i '80 Jørgen Marcussen /119 som »Kontaktperson«. Regionen holdt stiftende regionalforsamling den 29. juli '81. Initiativtagerne var Per Brunsgaard og/536 Jens Chr. Prassov/459. Per Brunsgaard blev valgt som regionsleder. Per Brunsgaard tog 2 valgperioder og ønskede at trække sig på regionalforsamlingen den 13. februar '85. Forsamlingen valgte her Michael Larsen/856. Per slap ikke helt ved denne lejlighed, da han faktisk byttede med Michael og blev sekretær. Michael fungerede som regionsleder frem til regionalforsamlingen den 16. februar '88. Her blev Bjarne Baunbæk/1533 valgt som regionsleder. Bjarne Baunbæk tog en valgperiode frem til regionalforsamlingen den 14. februar '90, hvor Kaj Juel Hansen/1942 blev valgt som regionsleder. Kaj Juel Hansen tog hele 5 år som regionsleder, og er hermed den regionsleder, som har fungeret længst i Fyns historie. Han



Fyn brugte dette logo fra starten og frem til december '85 på regionssiderne



Fyn ændrede deres logo i udgangen af '85 til dette

valgte at trække sig til regionalforsamlingen den 4. februar '95.

Her blev Per Hansen/2498 valgt som regionsleder og sidder stadig i skrivende stund.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>85</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>76</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>90</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>90</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>107</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>107</b>

### Lolland Falster

Den 26. maj 1982 blev der holdt stiftende regionalforsamling for Region Lolland Falster. Her var 12 medlemmer mødt op. Initiativtagerne var, som tidligere nævnt, Elven Andersen og Jørgen Hansen.



Elven Andersen/373 blev her valgt som regionsleder. Han sad frem til omkring oktober/november '83, hvor han måtte trække sig på



Dette logo blev brugt i nogle måneder i slutningen af 1982

grund af tidsnød. Karsten Ottosen/301 afløste Elven frem til regionalforsamlingen i februar '84, hvor han blev valgt som regionsleder.

Karsten Ottosen blev afløst af Niels Chr. Kneis/1061 på regionalforsamlingen den 3. januar '85. Niels Chr. Kneis tog en valgperiode frem til regionalforsamlingen den 15. februar '87, hvor de 12 fremmødte valgte Karl

Erik Larsen/1167 som regionsleder. Karl Erik Larsen tog en længere periode faktisk helt frem til regionalforsamlingen '93. Han havde dermed fungeret som regionsleder i 6 år. På regionalforsamlingen i februar '93 blev Claus Hansen/1785 valgt som regionsleder. Claus Hansen gik i utide omkring april-



Fra årsskiftet '83 kunne man finde dette logo på regionens side helt frem til '94

maj '94. Stig Rasmussen/1254 blev konstitueret som regionsleder frem til regionalforsamlingen '95.

Den 5. januar '95 blev Jane Rasmussen/1279 valgt som regionsleder, og det er hun stadig i skrivende stund.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>36</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>35</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>36</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>33</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>29</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>28</b>

### Vestjylland.

Vestjyllands tilblivelse skete, som tidligere nævnt, i forbindelse med Vestjysk Trial i '82.

Selvom Torben Milberg/327 i april '80 havde taget initiativ til at starte Nord-Vestjylland, blev det ikke rigtigt til noget, udover et møde i Holstebro den 26. april. Læs Oasen juni '80. Først da Svend Brixen/397, Jan Bolvig/753 og Bjarne Sørensen/847 tog initiativet blev der holdt stiftende regionalforsamling. Den 5. september '82 blev regionen grundlagt. Regionalforsamlingen valgte Svend Briksen/397 som regionsleder. Svend Briksen sad frem til regionalforsamlingen den 17. februar '85, hvor Regionalforsamlingen valgte Morten Niel-



Vestjydernes logo som blev brugt på regionssiderne frem til juni '93

sen/773 som regionsleder. Morten Nielsen må være indehaver af den officielle Danmarksrekord som »Uafbrudt fungerende regionsleder«, da han i skrivende stund stadig er regionsleder. Morten havde dog, i '92 i forbindelse med arbejde i udlandet, indsat Christian Odgaard/1680 som »stand-in« fra marts til oktober. Men derudover har han, indtil videre, fungeret som regionsleder i 11 år.

Regionen har siden starten holdt på deres tradition med at arrangere »Vestjysk Trial«. Derudover skriver regionen i år også lidt Land-Roverhistorie, ved at de er de første, der i klubbens historie har købt, eller er ved at købe, eget terræn. Her tænker jeg selvfølgelig på projektet »Hedager Øvelsesteræn«.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>74</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>72</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>57</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>58</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>52</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>58</b>

### Midtjylland

Region 05, som regionen lagde ud med at skulle hedde, havde Holden Sørensen/501 som initiativtager. Der blev indkaldt til et møde på Blåvand Kro 2. september '82.

På den stiftende generalforsamling den 21. november '82 blev Holden Sørensen/501 valgt som regionsleder.

Holden havde en dygtig reklametegner til at tage sig af Oasesider og andet, nemlig Kim Borg/796. Kim's regionssider faldt selvfølgelig også udenfor den normale standard i Oasen.



Regionen skulle dække telefon området 05 og der var lidt problemer med at navngive regionen. Det blev senere løst da HB forhandlede med Midtjylland (Østjylland) om at afgive navnet Midtjylland, og lade denne nye 05 region overtage navnet.

Selv om regionen kom til at hedde Midtjylland, brugte de stadig navnet »05« i deres logo på regionssiderne helt frem til februar '90

Ved oprettelsen blev der taget bidder af 3 regioner nemlig Midtjylland (Østjylland), Sydjylland og Vestjylland.

Holden sad som regionsleder frem til den 9.



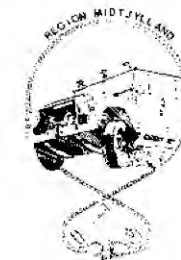
## MIDTjylland

Midtjydernes logo som blev brugt på regionssiderne frem til februar '90

februar '85, hvor han på grund af kommerciel tilknytning til autobranchen valgte at trække sig. Ulla Sørensen/501 bliver valgt som regionsleder. Ulla sad frem til den 8. februar '87, hvor Frimodt Petersen/1064 bliver valgt som regionsleder.

Frimodt Petersen tog to valgperioder og valgte at trække sig på regionalforsamlingen den 3. februar '91.

I Frimodts tid som regionsleder dukkede der en figur op på regionssiderne, nemlig Nuld Femmsen. Nuld er en afspejling af, hvad der foregår i klubben, ikke kun i regionen, men



Fra marts '91 skiftede regionen til dette logo, som ses på regionssiderne frem til juni '93



også en gang imellem lidt spidsfindigheder omkring, hvad der rør sig blandt de aktive medlemmer. Han forstår på en god, og nogen gange måske lidt selvironisk måde, at få folk til at trække på smilebåndet. Tomas Nielsen/2128 er tegneren, som i samarbejde med sin far Hartley Nielsen/2128 har underholdt os på regionsiderne siden februar '89. Frimodt Petersen blev på regionalforsamlingen den 3. februar '91 afløst af Hartley Nielsen/2128. Hartley er i skrivende stund stadig regionsleder for Midtjylland.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>69</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>87</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>83</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>85</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>101</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>107</b>

### Bornholm

Den seneste, region som opstod er region Bornholm. Regionen, som ikke behøver ordstyrer ved regionalforsamlingerne. Initiativtagerne her var Stig Schmidt /994, Carsten Wagner /1762, og Elven Andersen/373.



Der blev holdt stiftende regionalforsamling den 21. april '87 hos Elven Andersen i Rutsker. Elven Andersen/373 blev valgt som regionsleder. Elven tog en valgperiode frem til regionalforsamlingen den 17. februar '89, hvor Hans Georg Novrman/2097 blev valgt som regionsleder. Hans sidder stadig i skrivende stund.

<b>Medlemmer pr. 1. oktober '87</b>	<b>9</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '90</b>	<b>15</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '92</b>	<b>16</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '93</b>	<b>14</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '94</b>	<b>15</b>
<b>Medlemmer pr. 31. december '95</b>	<b>18</b>

### Debatemner:

Jeg har ved gennemgangen af gamle Oaser forsøgt at samle nogle emner op, som har

beskæftiget sindene fra '77 og frem til '95, selvfølgelig ikke alle, men de emner som forløb over et par numre.

Allerede i maj '77 var der tale om, at en klub ved navn 4X4 Truck Club skulle gå ind under DL-RK vinger som en selvstændig region. Og allerede her starter - ironisk nok diskussionen »Ren klub« i oktober '77 Oasen for første gang. Som bekendt skulle der gå mange år, inden klubben fik taget sig sammen til at forholde sig til dette emne rent paragrafmæssigt.

Der var også diskussioner i slutningen af '79 omkring et medlem, som blev ekskluderet af bestyrelsen i forbindelse med misbrug af klubbens logo, umiddelbart før klubben ændrede sine vedtægter. I samme periode var der også lidt polemik om, hvordan klubben egentlig hænger sammen efter generalforsamlingen i '79, og om manglende orientering i Oasen. I samme periode var der også nogle læserbreve om, hvordan man kører Land-Rover, når man er på langfart. I debatten deltog blandt andet Globetrotter Jørgen Bitsch/165.

I starten af '80 diskuterede enkelte medlemmer hvorledes man skulle anvende 4-hjulstræk ved vinterkørsel.

I november Oasen '80 faldt jeg over et aktuelt læserbrev, Erik Sander/429 efterlyste evt. nedlagte grusgrave, hvor Land-Roverfolket kunne leje sig ind og bruge det til øvelsesområde. Kære Erik Sander, der skulle gå 15 år inden din ide slog igennem. Grusgraven hedder Hedager Øvelsesområde.

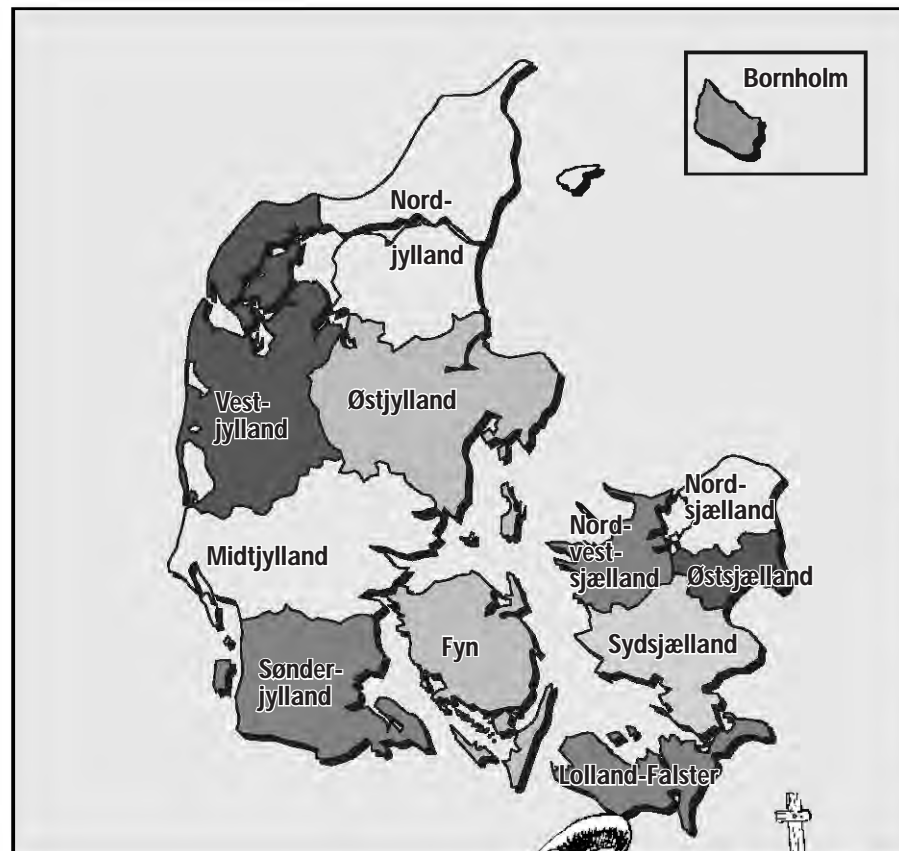
Klubbens logo har også beskæftiget sindene i slutningen af '81 og starten af '82, da vores logo påstås at kunne forveksles med Rommels palme fra Afrika-korpset.

Derudover var der af og til tekniske spørgsmål i læserbrevsspalterne, som i nogle tilfælde blev besvaret af Domi.

Der har også været lidt debat omkring hjemmeværnsfolk, kontra Land-Roverklubben.

I perioden fra '82 og frem til starten af '85 havde klubbens medlemmer ikke rigtig gang i blækhuset. I '85 var det nogle interne problemer i region Sydsjælland, der fyldte spalterne.

Så var der rimelig stille frem til starten af efteråret '88. Her blusser debatten omkring »Ren Klub« op igen.



### Logoer og regionsgrænser

I '93 var der stor diskussion omkring enkelte regioners logoer, flere af dem var ulovlige, da de ikke måtte indeholde »en palme« og navnet »Dansk Land-Rover Klub«. For at eliminere dette problem, tog Oasens redaktion konsekvensen og ændrede layoutet på regionsiderne. De fik fremstillet nogle kort som viste regionernes grænser. Disse kort viste de nøjagtige grænser for regionerne som blev justeret i 1991. Justeringen blev lavet på baggrund af postdistrikterne i samarbejde med de forskellige regionsledere.



Fra sommeren '91 til december '91 var det igen »Ren Klub«, der bevægede sindene. I juli/august og september diskuterede man udstyr i forbindelse med Trophy.

Fra januar '92 starter diskussionerne om »Ren Klub« søreme igen og beskæftigede skribenterne fra juni-juli, og med undtagelse af september, året ud.

Igen fra starten af '93 »Ren Klub«.

I juni-juli '94 frem til udgangen af året, kørte der en debat om »Frikørsel« eller mangel på samme i forbindelse med landsstævnet '94. Ved udgangen af '94 og starten af '95 var der debat omkring klubbens fremtid, i forbindelse med formandsvalg. Dette var et hurtigt sammenkog af sindsbevægelser i læserbrevsspalterne siden '76.

## Hovedbestyrelsen

Efter den stiftende generalforsamling den 5. september '76 bestod bestyrelsen af:

**Formand Per Bærentzen/5**

**Næstformand: Biger Neess/1**

**Kasserer: Henrik Ploug Christensen/15**

**Sekretær: John Lauritzen/32**

Efter generalforsamlingen den 29. januar 77 bestod bestyrelsen af:

**Formand Per Bærentzen/5**

**Kasserer: Arne Pedersen/2**

**Sekretær Paul Sehstedt/27**

**Repr. Øst: William Petersen/21**

**Repr. Vest: Indtil videre Paul Sehstedt/27**

Allerede i juni fungerede Per Bærentzen dog som »regionsleder« for Øst, i stedet for William Petersen.

Denne sammensætning bestod frem til den ordinære generalforsamling den 7. maj '78. Her valgte Paul Sehstedt/27 at trække sig, og generalforsamlingen valgte John Lauritzen/32 som sekretær.

Helt her fra starten bestod bestyrelsen af 3 personer, nemlig formanden, kasserer og sekretær, som blev valgt på generalforsamlingen. Samt en repræsentant fra hver region. Regionsrepræsentanterne blev selvfølgelig valgt på de lokale regionalforsamlinger.

Bent Petersen/86 var her repræsentant for Vest og dermed automatisk nyt medlem af bestyrelsen.

## Omstrukturering

Til generalforsamlingen 19. maj '79 var der udarbejdet et forslag, der skulle omstrukturere klubben til det, vi kender i dag. Hvor Hovedbestyrelsen skulle bestå af 3 personer, som skulle vælges på et landsråd. Fra regionerne skulle der deltage landsrådsdelegerede.

På klubbens sidste generalforsamling ønskede Arne Pedersen at gå af. Han blev afløst af Karlo Klausen. Hovedbestyrelsen så herefter således ud.

**Formand: Per Bærentzen/5**

**Kasserer: Karlo Klausen/29**

**Sekretær: John Lauritzen/32**

Denne sammensætning blev genvalgt på det ekstraordinære landsråd den 10. november '79.

På næste landsråd 18. maj '80 valgte Per Bærentzen at trække sig, og her blev Jørn Øhlenschlæger/82 valgt som hans afløser.

Så skal vi frem til den 2. september '81, før der skete nogle ændringer i HB. I Oasen oktober '81 meddelte bestyrelsen, at John Lauritzens ønske om at forlade bestyrelsen var imødekommet. De takkede ham samtidigt for det store og betydningsfulde arbejde han havde udført for klubben i dens opstart og første levetid, idet de samtidig anerkendte den solopræstation, det havde været at stå for fremstillingen af »Oasen« indtil hans afgang som redaktør i juni '80.

Bestyrelsen havde med virkning fra den 16. september, efter samråd med regionslederne, konstitueret Allan Anov/503 som sekretær, for perioden indtil næste ordinære landsrådsmøde.

På Landsrådet den 2. maj '82 blev der, blandt andet, vedtaget en kontingentstigning på 65 kr., hvilket betød, at kontingentet for '83 ville blive på 215 kr.

I referatet i Oasen kan man også læse, at der i en periode, i bestyrelsen, havde været en del problemer med personen John Lauritzen. Det var ønsket, at man én gang for alle ville have fastslået, om han kunne være

medlem af klubben. Seks regioners helt klare holdning var nej, mens to regioner sagde ja. HB havde forud for Landsrådet nægtet at modtage kontingent fra John Lauritzen.

På dette Landsråd blev Allan Anov/503 valgt som ny sekretær og Karlo Klausen/29 blev genvalgt som kasserer.

Ved udgangen af '83 forlod Karlo Klausen i utide posten som kasserer, og posten blev ikke genbesat før Landsrådet '84, hvor Sven Brixen/397 blev valgt som ny kasserer. Sekretæren var også på valg, han blev genvalgt. Bestyrelsen så herefter således ud:

**Formand: Jørn Øhlenschlæger/82**

**Kasserer: Svend Brixen/397**

**Sekretær: Allan Anov/505**

Svend Brixen var allerede på valg ved landsrådet den 27. april '85, da han startede midt i en valgperiode. Han blev her genvalgt. Landsråd '85 var i øvrigt det år, hvor man diskuterede forsikringsaftaler i stor stil.

Svend Brixen må desværre gå i utide i efteråret '85, da han var blevet selvstændig, og ikke kunne afse tid til også at passe klubbens regnskab.

Per Brunsgaard/ blev konstitueret som kasse- mester frem til landsrådet '86, hvor han blev valgt som ny kasserer. Ved samme landsråd ønskede formanden Jørn Øhlenschlæger at gå af. HB havde indstillet Allan Anov til formandsposten. Jørn Øhlenschlæger havde hermed siddet som formand i 6 år. Efter landsrådet så HB således ud.

**Formand: Allan Anov/505**

**Sekretær: Illa Jepsen/54**

**Kasserer: Per Brunsgaard/536**

Denne sammensætning fungerede helt frem til landsrådet '90, hvor Per Brunsgaard ikke ønskede genvalg. Her blev Bjarne Nielsen/1831 valgt som ny kasserer.

På landsrådet '91 trak Illa Jepsen sig, og her blev Claus Kjøller/1105 valgt som ny sekretær.

Herefter så HB således ud:

**Formand: Allan Anov/505**

**Sekretær: Claus Kjøller/1105**

**Kasserer: Bjarne Nielsen/1831**

Herefter skal vi helt frem til landsrådet '94. Claus ønskede at trække sig ved landsrådet i '94, men da ingen havde stillet sig til rådighed, gik Claus med til at tage et år mere på posten på betingelse af, at han fik hjælp.

Allan proklamerede ved dette landsråd, at det var hans sidste år som formand. Allan havde hermed siddet i HB siden '83 altså 11 år de sidste 9 som formand.

Hermed var der lagt op til en voldsom udskiftning i HB i '95, hvilket bekymrede enkelte medlemmer i spalterne i Oasen op til landsrådet '95. Men Claus fik ånden tilbage i sidste sekund. Med forøget energi, kom han med nogle strukturændringsforslag, som blev vedtaget på Landsrådet '95.

Med store forventninger til Claus' nye kræfter og initiativ, blev han valgt som klubbens formand.

Som sekretær blev Merete Kneis/1477 valgt. Herefter så bestyrelsen således ud:

**Formand: Claus Kjøller/1105**

**Sekretær: Merete Kneis/1477**

**Kasserer: Bjarne Nielsen/1831**

*Følg selv med i fortsættelsen.*

## Medlemstal for DL-RK

<b>antal pr. 1. oktober '87</b>	<b>1152</b>
<b>antal pr. 31. december '90</b>	<b>1155</b>
<b>antal pr. 31. december '92</b>	<b>1083</b>
<b>antal pr. 31. december '93</b>	<b>1037</b>
<b>antal pr. 31. december '94</b>	<b>1094</b>
<b>antal pr. 31. december '95</b>	<b>1137</b>

## Kilde:

*Jubiskrift 1986, Arne Pedersens Land-Rover Historisk Arkiv, Per Bærentzen, Paul Sehstedt, Jørn Øhlenschlæger, Regionerne og Kjeld Niensens gamle Oaser.*



*Vi ses i  
Finderup  
uge 28*

*fra den 8.-14. juli*

Den ægte 4X4  
finder du i Herning



Defender Discovery Range Rover

Jydernes foretrukne leverandør gennem en menneskealder ønsker Dansk Land-Rover Klub tillykke med jubilæet.

Køb • Salg • Leasing • Udlejning • Leje med forkøbsret  
Rekvirer materiale på ny- eller brugtogsliste.

Hos os finder du også Danmarks største lager af original-  
reservedele til hele Rover programmet, samt et komplet  
service/skadecenter. Vi ved hvad vi har med at gøre.

**OLE MELDGAARD A/S**  
JØRGENSEN & JESPERSEN'S EFTF.  
Leverandør til alle slags værksteder  
Tlf. 97 12 59 55 • Fax 97 12 50 68

Din Land Rover/Range Rover, din familie, du selv og  
dine **FORSIKRINGER** er i de bedste hænder hos

**Cimber assurance**

INTERNATIONALE FORSIKRINGSMÆGLERE

Postboks 177, Østervang 25, 3450 Allerød

Ring 48 14 11 75  
Fax 48 14 27 90

Vi dækker selvfølgelig  
terrænkørsel & privat  
buskørsel i udlandet

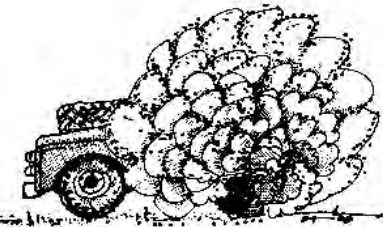




# Røgtest

HVIS DU KØRER PÅ DIESEL TA'R VI GAS PÅ DIG

Af Søren F. Thomsen



*Gennem de seneste mange år er der blevet sat mere og mere fokus på miljøet. Den grønne bølge skyller ind over os på alle fronter. Flere og flere områder bliver berørt, kravene skærpes. Ny indsigt og nye forståelser bliver omsat og får indflydelse på alle produkters "levevis" og forureningsgrad, - fra vugge til grav- principper indføres.*

Sidst i 70'erne skærpede fællesmarkedet kravene til producenterne af biler. Bilerne skulle opfylde nye krav, bl.a. SKULLE udstødningsgasudslippet på flere fronter gøres mindre usundt. I denne periode er katalysatorer blevet standardudstyr på mange biler. Benzinselskaberne arbejdede med at fjerne bly og andre skadelige stoffer. Senest er et større selskab gået ud med en benzin med mindre benzenindhold. osv.

Myndighedernes skærpede krav til bilernes miljøsvin er helt på sin plads. Dieselmotorer, der skal synes, bliver nemlig fra årsskiftet røggastestede. Og fra 1998 skal alle hvidplade-biler rulle ind til Statens Bilinspektioner for at få kontrolleret hvor meget de forurener. En kæmpeopgave, da der findes ca. 1,6 mio. privatbiler.

Kravene til producenterne om at udvikle ny grønne motorer med andre specifikationer, bliver for Danmarks vedkommende d. 1. ja-

nuar 1996, fulgt op af en mere præcis kontrol af dieselmotorers udstødningsgasser ved syn. Før omtalte dato skulle statens bilinspektører blot se, hvordan udstødningsrøgen så ud.

## Lovgivning:

I Færdselsstyrelsens "Detail foreskrifter for køretøjer" og i Rådets direktiver fremgår det meget præcist på hvilke måder testen tages, hvilket apparat (Opacimeter) der skal bruges og inden for hvilke værdier udstødningsgassen skal ligge.

Teknologisk institut har udarbejdet rapport. Før indførelsen af forureningskontrol af dieselmotorer ved syn, udarbejder Teknologisk institut en ikke offentlig tilgængelig rapport om nogle af vores naboers erfaringer. Medarbejdere har undersøgt metoder og prøveresultaterne i Finland, Tyskland og England. Dette forarbejde og Rådets direktiver bl.a., mundede ud i nedenstående retningslinier.

## Meddelelse fra Færdselsstyrelsen d. 21.11.95

*Forureningskontrol af dieselmotorer ved syn.*

1. Fra den 1. januar 1996 skal der ved periodisk syn af biler med dieselmotor foretages kontrol af udstødningsgassens røgtæthed under fri acceleration af motoren, såfremt bilen er registreret 1. gang den 1. januar 1980 eller senere.
2. Kontrollen skal desuden foretages ved frivillige syn af ovennævnte biler, der er underkastet periodisk syn.
3. Målingen foretages på driftsvarm motor, medens motoren accelereres maksimalt - dvs. med speederen trådt hurtigt helt ned - fra tomgangsomdrejningstal til det regulerede højeste omdrejningstal.
4. Motoren accelereres 4 gange, og der måles under de sidste tre accelerationer. Måleresultatet er middelværdien af de tre målinger.
5. Røgtætheden må ifølge Detailforeskrifter

for køretøjer pkt. 7.06.020(6) ikke overstige:

- 2,5 m<sup>-1</sup> for indsugningsmotorer og
  - 3,0 m<sup>-1</sup> for turboladede motorer.
6. Såfremt den 1. måling - der foretages under 2. acceleration - ikke overstiger:
- 1,8 m<sup>-1</sup> for indsugningsmotorer eller
  - 2,1 m<sup>-1</sup> for turboladede motorer
- kan kravet anses for opfyldt således, at der ikke skal foretages flere end de 2 accelerationer.

## Detailforeskrifter for Køretøjer pkt. 7.06.020 ((6)2)

For ibrugværende bil med dieselmotor må udstødningsgassens røgtæthed under fri acceleration af motoren ikke overstige 2,5 m<sup>-1</sup> for indsugningsmotorer og 3,0 m<sup>-1</sup> for turboladede motorer, målt efter målemetoden i pkt 11.02.004.

Bestemmelsen gælder for biler, der er registreret 1. gang den 1. januar 1980 eller senere.

## Målemetoder:

11.02.004 dieslrøgtæthed (fri acceleration)  
(1) Målingen af røgtætheden ( lysabsorptionskoefficienten) foretages, medens motoren accelereres maksimalt fra tomgangsomdrejningstallet til det regulerede højeste omdrejningstal. Målemetoden er nærmere fastsat i Rådets direktiv nr.72/306/EØF.

## Prøveudstyret:

Ketner har leveret MAHA's MDO2 udstødningsgastester til dieselmotorer til Statens Bilinspektion. Testeren består af to dele: Opacimeter (måleenheden) og en håndpult med printer (fjernbetjening). Måleenheden henter udstødningsgassen ind i målekammeret gennem en slange sat på udstødningen. I displayet på håndpulten ledes bilinspektøren gennem det dansk tilpassede program. Programmet fortæller brugeren, hvornår accelerationen skal ske og hvornår den skal ophøre. Når programmet er kørt igennem, kommer de numeriske måleværdier ud af printeren.

## Til syn med min diesel LR:

Det var med skærpet interesse jeg kørte mod synshallen sidst i januar måned i år. Jeg havde forinden sammen med girokortet, der



*På billedet ses prøveudstyret påmonteret en lastvogns udstødning.*

fortalte at det nu igen var synstid, fået en lille folder. "Hvis du kører på diesel ta'r vi gas på dig - men det er ikke for sjov."

Alle dieselmotorer der er registreret 1 jan. 1980 ell. senere og som er underkastet periodisk syn skal røggastestes.

Testen kan skabe fare for skader hvis motoren ikke er i god stand. Derfor anbefales det at:

motoren er i generel god stand, at taktremmen ikke er for gammel, at maskinen er driftsvarm, at der hverken er for lidt ell. for meget olie på, at omdrejningstalsregulatoren er i orden og at udstødningssystemet er tæt. Er uheldet ude og en dieselmotor bliver beskadiget ved testen, vil spørgsmålet om erstatning, afhænge af om Bilinspektionens personale har begået fejl. Hvis dette ikke er tilfældet, vil omkostningerne for undersøgelse og reparation påhvile bilejeren.

Min bil er fra 1977 så jeg falder uden for testrammen. Jeg fik imidlertid hovedrenoveret min motor i oktober måned '95, så jeg spurgte inspektøren om han ikke ville køre min bil gennem testen alligevel. Som det fremgår af testresultatet gik den igennem.

Ved rundspørge til landets synshaller, som er meget forsigtige med at give testprocenter, har jeg fået samlet tal der siger at omstillingsprocenterne ligger mellem 2% og 4% når det alene drejer sig om omstilling p.g.a. for stor røgtæthed. Udenlandske resultater siger groft sagt at hver tiende bil bliver omstillet. Tallene er ikke umiddelbart sammenlignelige, da der er forskellige kriterier for omstilling, måleresultaternes max.værdier, omdrejningstal, olie temp. og andre forhold fra land til land.

Endvidere må det antages at bilejerne inden et syn, er villige til at ofre den nødvendige vedligeholdelse og justering netop for at imødegå en omstilling.

Teknologisk Institut arbejder i øjeblikket med en rapport der skal fortælle hvordan det så gik med disse tests. Hvad er erfaringerne og hvordan ser de faktiske tal ud? Er der havarede motorer? Bilinspektionerne indsender løbende deres måleresultater. Rapporten skulle ligge færdig på Færdselsstyrelsens bord medio '96.

### Godt for miljøet

De nye og kommende tiltag for at mindske vores bilers forurening, er helt på sin plads. Den overordnede samfundsmæssige og de personlige interesser, bør forenes og samordnes, så vi stadig til DLRK's 50 års jubilæum kan trække frisk luft ned i lungerne i Finnerup, - og det er ikke for sjov!

### HVIS DU KØRER PÅ DIESEL TAR VI GAS PÅ DIG

- MEN DET ER IKKE FOR SJOV!

Statens Bilinspektion startede 1. januar '96 deres røggaskampagne med dette slogan.

### Kilder:

Hr. Bendix. Ketner, Århus Brochurer over dieselrøggastester. 8624 0244  
Statens bilinspektion, Viborg. 8662 4177  
Teknologisk inst. Århus, motorteknik afd. - 8943 8584 Kent Friis Hansen  
Færdselsstyrelsen/hovedkontor for Statens Bilinspektion, Kbh, 3392 9100 Niels Anders Nielsen. (Direkte 3393 9144)  
Statens bilinspektion i Århus. 8617 6864 Hr. Clausen.



### Udstødningsgasmaaling

SBI  
INDUSTRIVEJ 5  
8800 VIBORG  
Tel. 86624314

31.01.96 08:53 Tid

Måleprogram: Diesel

Registreringsnummer:  
CU78856

Nom. Værdier  
k<sub>max</sub> 2.50 m<sup>3</sup>  
Bændør. max. 0.50 m<sup>3</sup>

Værdier  
Nr. k<sub>max</sub>  
m<sup>3</sup>

1	1.19
2	1.11
3	1.07

Middel værdi: 1.12 m<sup>3</sup> OK  
Bændørbredde: 0.12 m<sup>3</sup> OK

Visuel check OK

Samlet resultat:  
bestaaet

Stempel / Underskrift

Denne bon får man udleveret efter at bilen har gennemgået en røggastest hos Statens Bilinspektion

## Midtjydsk Reservedelslager A/S

ønsker

**DL - RK**

*tillykke med 20 års-jubilæet!*



**Vi er komplet lagerførende af alt udstyr og reservedele til Landrovers!**

**Vi har netop lige slået dørene op for en nyombygget afdeling! Kom og se den! Afdelingen bugner som altid af gode tilbud!**



**Midtjydsk Reservedelslager A/S**

**Fanøvej 9 \* 8800 Viborg**

**Tel.: 86 62 82 00 \* Fax: 86 62 72 99**

# Midtjydsk

Hos Midtjydsk Reservedelslager kører det bare derudad.



Da grossist Agner Sørensen i 1951 grundlagde sit reservedelslager af autodele i Graven, Viborg, vidste han ikke, at virksomheden skulle vokse sig stor til en koncern, der i dag omfatter yderligere 4 afdelinger, der alle geografisk er placeret i det Midt-Vest-jyske: Holstebro, Silkeborg, Skive og seneste skud på stammen: Herning. Hovedafdelingen i Viborg ligger i dag på Fanøvej 9.

I mellemtiden har Agner Sørensens søn Torben Sørensen overtaget direktørstolen for MIDTJYDSK RESERVEDELSLAGER A/S, der ligesom faderen driver forretning på ægte midtjysk maner: der arbejdes hårdt og opfindsomt.

Midtjydsk Reservedelslager beskæftiger i dag over 100 medarbejdere inden for områderne "autoreserve dele", "værktøj", "inventar", "kølere" og "jeeps/landrovere". Firmaet bestræber sig altid på at tilbyde sine mange kunder den bedst mulige kvalitet, pris og service, og med over 42.000 varenumre på lager, kan alle ønsker og behov opfyldes. Er der behov for en vare til en rimelig pris, som ikke kan opnås her i landet, lader Midtjydsk

Reservedelslager den producere i udlandet. Med den allerede omtalte bredde i sortimentet i originale og uoriginale reservedele samt værktøj til industrien - spændende fra den almindelige skruetrækker til det helt store tunge entreprenørværktøj - samt renovering og istandsættelse af kølere, kardaner og koblinger og afdrejning af alle bremsetyper tør Midtjydsk Reservedelslager påtage sig enhver opgave. En vognpark på over 15 biler sikrer hurtig levering.

Midtjydsk Reservedelslager har altid været på forkant med udviklingen. Således blev hele varelageret på et tidligt tidspunkt indlagt på edb. På edb-systemet følges alle afdelingers lagre nøje, så der automatisk kan bestilles nye varer hjem, når minimumlageret nås. Yderligere kan der samarbejdes i det tilfælde, at en afdeling ikke er leveringsdygtig i en artikel. Med usvigelig sikkerhed findes denne på et af de andre lagre, hvorfor der trækkes på dette. Midtjydsk Reservedelslager kan endelig allerede nu elektronisk bestille varer hos sine leverandører.

Endelig har Midtjydsk Reservedelslager endnu et aktiv: en engageret medarbejderstab, bestående af såvel praktikere som teoretikere. Denne sammensætning af medarbejderstaben sikrer optimal bearbejdning af markedet, og at Midtjydsk Reservedelslager er en sund og god arbejdsplads kan ses der ved, at mange af medarbejderne har en anciennitet på omkring 25 år.

Midtjydsk Reservedelslager A/S's Landroverafdeling kan om 2 år fejre 20 års jubilæum. Afdelingen blev etableret i 1978 og har i dag salg af L-R-dele til hele Skandinavien. Således omfatter sortimentet bestående af over 6.000 varenumre praktisk alt inden for LR-serie IIa-III, RR 90" -110" samt Discovery.

# Finderup 1986

Af Søren F. Thomsen og AB

Ved jubilæumsarrangementet i 1986, som også foregik i Finderup, dannede ca. 200 biler og 500 deltagere rammen om et særdeles vellykket arrangement. Gæsterne fra udenlandske søsterklubber ca. 50 biler, kom fra både Tyskland, England og Norge.

Der var de sædvanlige arrangementer, som Trial, Gymkhana, Trophy, Winsch og Team-recovery, o.s.v.

Som et kuriosum kan nævnes at her startede »vandrestenen«, til Trophy, som blev skænket af NL-RK. De første der vandt stenen var Vestjylland. Derudover var der et skørt rekordforsøg, som ikke siden er forsøgt slået, nemlig hvor mange mennesker kan der være på én Land-Rover. Det lykkedes ikke at slå den daværende rekord som var på 170 personer (nordinder).

Da 100 mand var stuvet sammen på den gamle 109", blev det for meget for dem der stod inderst, så man valgte at stoppe, så det blev kun til 100 m/k på en 109", men dansk rekord er det vel!

10 års jubilæet var kendetegnet ved at have familien og Land-Roveren var i centrum, der var primitiv camping med alt hvad dertil hører.

Vi har sammensat en billedcollage som dækker vores indtryk af situationer fra stævnet.



100 trætte Land-Rover folk forsøgte her at slå nordindernes rekord i 1986, men måtte opgave, da der manglede 70 personer. Rygtet vil vide at de næppe kan slå rekorden i år da flere af dem har forøget deres personlige vægt.



# Finderup 1986

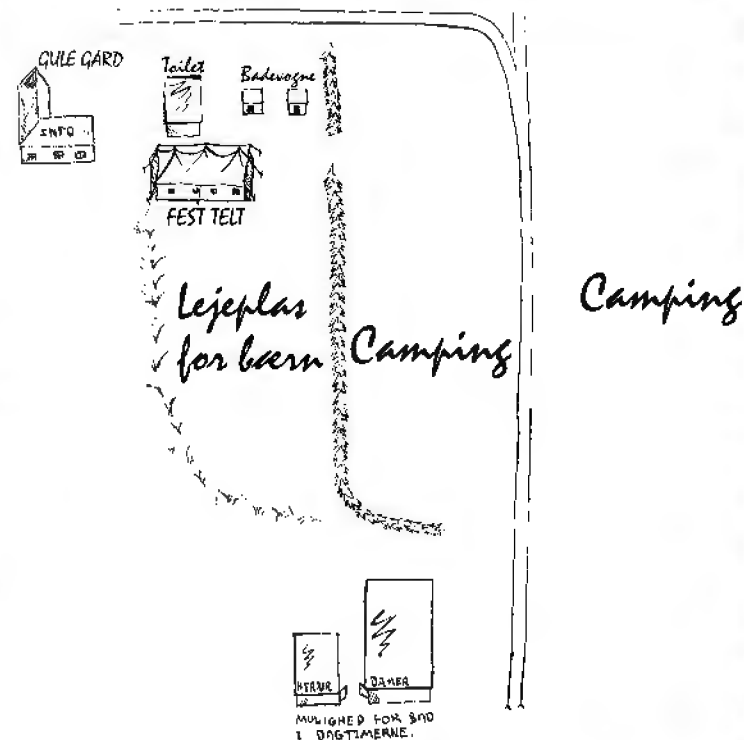


## Stævnets generelle åbningstider

### Informationen ved Gule-gård mandag åben hele dagen

Øvrige dage fra	kl. 9.00 - 10.00 kl. 15.30 - 18.00
Klubbutikken	kl. 15.30 - 18.00
Teltet hver dag	kl. 16.00
Bageren kommer hverdag	kl. 8.30
Voksenkonkurrencer (sjove/ skøre)	kl. 20.00
Præmieoverrækkelse	kl. 22.00

<b>MANDAG:</b>	9.00 - ? 15.00 - 18.00 19.30	Ankomst Stumpemarked Formanden for DL-RK Claus Kjøller byder velkommen
<b>TIRSDAG:</b>	10.00 - 12.00 14.00 - 18.00	Begynder offroad bane med instruktører. Gymkhana
<b>ONSDAG:</b>	10.00 - ?	Trial
<b>TORSDAG:</b>	10.00 - 13.00 15.00 - 18.00 16.00 - ?	Teamtrial Veterandag ?? Orienteringsløb
<b>FREDAG:</b>	9.00 - 18.00	Trophy
<b>LØRDAG:</b>	9.00 - 17.00 10.00 - 12.00 13.00 - 17.00 19.00 - ? 21.00 - 21.30	Første afdeling af årets offroad kører '96 Udstilling af modelbiler Roverpolo Festmiddag Minitrophy
<b>SØNDAG:</b>	16.00	Skal lejren være ryddet



### Vigtigt:

Et så stort arrangement er nødt til at have nogle enkelte regler, følgende regler er de betingelser vi har fået lov at leje terrænet under.

- Max 5 km/t i campen.
- Max 30 km/t i terrænet.
- Der må kun køres på eksisterende veje/spor.
- Man må ikke fiske i søerne.
- Man må ikke bruge naturlige anker.
- Ingen bål/grill i terrænet.
- Der må ikke smides affald af nogen art i terrænet.
- Alle biler der kører i terrænet og deltager i konkurrencer skal være indregistreret med nummerplader.
- Udstillerne vil dog have demonstrationsbiler med prøveplader. Disse kan ikke deltage i konkurrencer, men kun bevæge sig rundt med salg for øje.
- Spirituskørsel vil medføre udlukkelse fra stævnet, endvidre gælder færdselsloven.

## Lidt om de forskellige konkurrencer

### Begynderoffroad:

En bane hvor man, hvis man mangler erfaring kan køre og øve sig under sikre forhold, den vil være der hele ugen, men der vil kun være instruktører til rådighed tirsdag fra kl.10.00 til 12.00

### Trial:

Kørsel i forskellige former for terræn, igennem 10 porte man må ikke berøre pindene og point-tælling stopper ved berøring, dog må man køre banen færdig, hvis man ikke "graver" huller.

### Teamtrial:

Samme regler som alm. trial, eneste forskel er, at man skal være bundet sammen, og at man skal være tre biler.

### Trophy:

Holdkonkurrence 5 biler og max 10 personer der er 45 minutter til hver bane, opgaverne kan bestå af brobygning, kørsel i vanskeligt terræn, tænkeopgaver, tekniske opgaver. **STENEN** kan kun vindes af regioner i Dansk Land-Rover klub og kun »rene regionshold«.

### Rover Polo:

Næsten ligesom polo, der er 2 biler og 4 personer på hvert hold og man kører på en flad afgrænset bane med midterstreg og to mål i hver ende af banen. Det gælder ved hjælp af en kølle at lave mål ved modstanderne, man må ikke holde stille og man må kun køre i 1 gear lav.

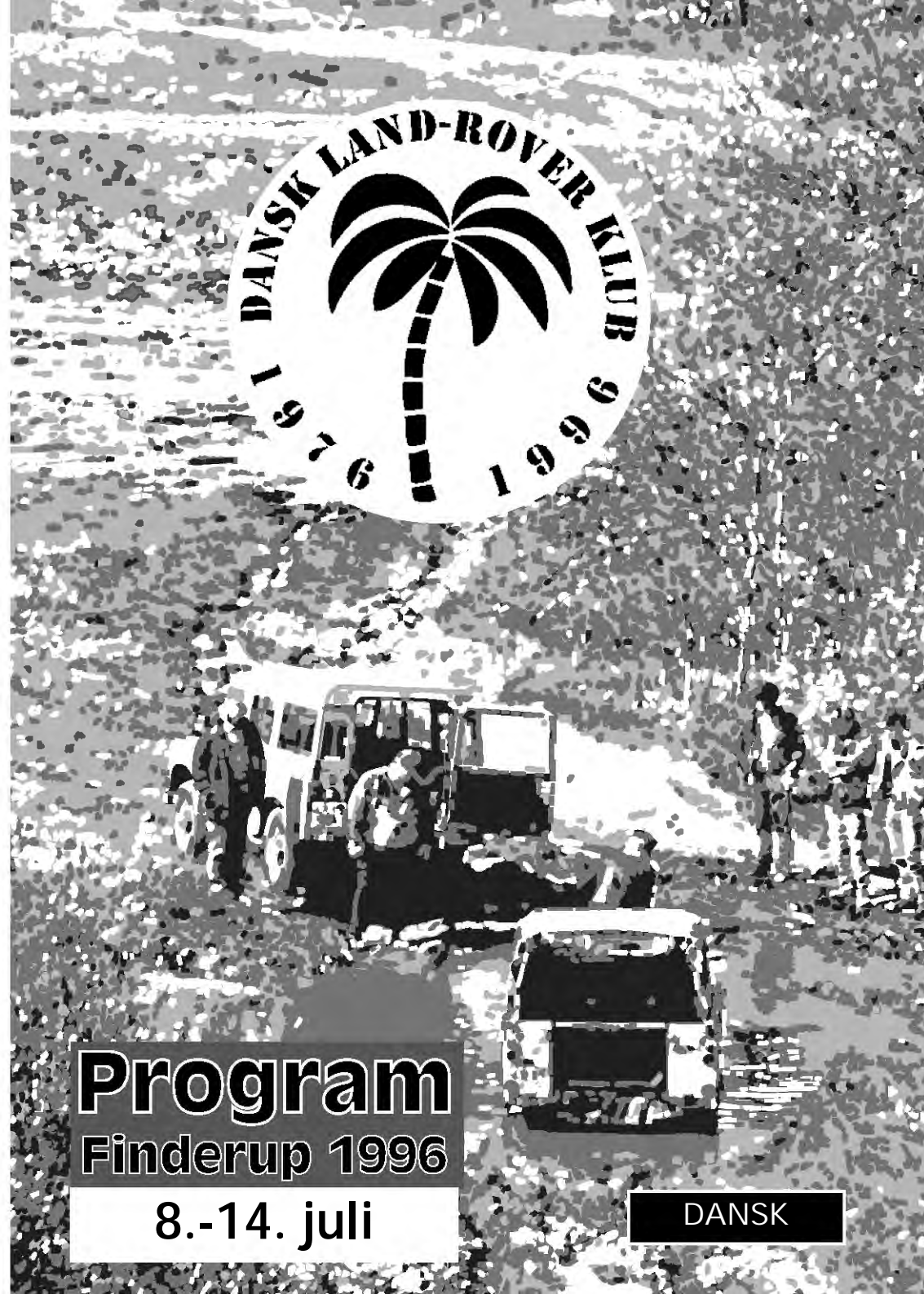
### Mini Trophy:

En sjov konkurrence hvor man kan blive udsat for alt, også en konkurrence kun for regionerne af Dansk Land-Rover Klub.

### Gymkhana

Gymkhana er et familieorienteret form for spil uden grænser, der skal køres med vand på kølerhjælmen, parkering af bilen så tæt ved en låge som muligt, blindkørsel med hjælp fra en co-driver o.s.v.

Uddybende regler for de heromtalte konkurrencer kan I få udleveret i Informationen



**Program**  
**Finderup 1996**

**8.-14. juli**

**DANSK**



# Finderup Øvelsesplads

Finderup Øvelsesplads er på 1063 HA, svarende til ca. 2000 tdr. land, hvoraf 355 HA er fredskov. Området blev overtaget af Forsvaret i årene 1962 - 1963.

**Rosborg Gård** menes, at have været en stor herregård med store voldanlæg udenom.

**Margrethevolden** er den bedst bevarede af disse anlæg, og den ligger vest for den gamle Rosborg Sø. I dette område er der oprettet en natursti, så offentligheden har mulighed for at se dette smukke område.

**Rosborg Sø** blev tørlagt omkring 1935 og er et område, som er meget rigt på sjældne planter og fugle.

Studerende fra både Århus og København benytter flittigt området hvert år. Af fugle kan blandt andre nævnes fiskehejren og den meget sjældne isfugl, samt en del musvåger. Der findes også en del vildt på hele øvelsespladsen. Området Rosborg Sø gennemløbes af Mønsted Å.

**Paradiset** er også et interessant område. Stedet menes, at have haft forbindelse med hærvejen. Man drev så studene ind mellem voldene og holdt hvile her inden turen igen gik nord- eller sydpå.

**Tovby** er p.t. den eneste nærkampby af sin art og bliver derved anvendt af mange enheder til bykamp, herunder indrettelse af by til forsvar. DIBen kommer 2 - 3 gange om året for at gennemføre denne specielle form for uddannelse.

Der er syd for Tovby endvidere indrettet en infanterikampbane (IKB), så soldaten kan uddannes i angreb på og indgrebs i hus.

På Finderup Øvelsesplads findes der i øvrigt flere fredede områder med mange gravhøje. Blandt de største er Bøgehøje helt oppe ved Jyllands Midtpunkt og Lundhøje ved 5 stjerner tæt ved HQ Batap bunkeren.

KGL. PAVLG. - MØNSTED - 8800 VIBORG  
TELEFON 06 64 50 17



IGEN ET GODT TILBUD FRA KRO  
MØNSTED

# Interview

Af Søren F. Thomsen  
Andreas Bekker

**Ved 10 års jubilæet i 1986 havde vi et interview med 3 menige medlemmer, tilfældig valgt fra medlemslisten. Denne ide har vi taget op ved 20 års jubilæet, og har været i kontakt med 161 Hans Juul, 2127 Per Bendorff og 3241 Morten Petersen.**

*Vi stiller dem det følgende spørgsmål:*

*Hvilken bil har du?*

*Hvorfor valgte du den?*

*Hvad synes du om Land-Rover Klubbens klubliv?*

*Hvad synes du om Oasen?*

*Hvad synes du om klubben generelt?*

*Har du kritik eller ros til klubben?*

Medlem 3241 **Morten Petersen** fra region Østsjælland blev medlem af DL-RK i 1992, da han kom tilbage fra Afrika hvor han havde arbejdet på en teknisk skole. Her havde han kørt rundt i en 109". I dag kører han i en 110" diesel fra 1995.

Klublivet er han først gået aktivt ind i nu da han er blevet valgt ind i bestyrelsen for Østsjælland.

Oasen er et blad han hurtigt blader igennem, hvor det hovedsagelig er priserne i Roverbørsen og skrotbunken der interesserer ham.

Der er desværre for lidt terrænkørsel, men så er der til gengæld mange gode aftenkurser af mekanisk karakter. Morten savner måske lidt mere teori.

Morten er meget glad for klubbens evne til at give gode råd.

Medlem 161 **Hans Juul** fra region Sønderjylland, som til daglig er landmand, kører i øjeblikket i en 90" fra 92. Han valgte Land-Rover i sin tid fordi, den ikke rustede og fordi han gerne ville køre diesel, det var lidt billigere. Desu-

den har han brug for 4X4 i forbindelse med hans landbrug. Han har siden sin indmeldelse i DL-RK i 78 haft 3 Land-Rovere. Den første var en Serie II 109" fra 1964, herefter 2 stk. 88" PU Diesel henholdsvis 1972 og 1978.

Hans er glad for klublivet, da han er ungkarl, så har han noget at tage sig til i sin fritid, om end det af og til virker lidt sammenspist. Nogle gange er der også lidt tendenser til klikedannelse, men det er meget op til den enkelte at være lidt mere aktiv.

Oasen er for ham et udmærket blad, han har mest ud af Roverbørsen, Skrotbunken, regionsiderne og tekniske artikler.

Medlem 2127 **Per Bendorff**

fra region Nordjylland blev medlem i 1987, da han anskaffede sig en Toyota Landcrosler 242, han valgte DL-RK fordi det var den største, og den der havde de fleste aktiviteter, desuden var der en god tone, og mange gode arrangementer. Herudover var det for ham på det tidspunkt den mest synlige klub.

Per var lidt i tvivl om han havde valgt rigtigt, under diskussionen "Ren klub", han var glad for at klubben havde fundet sit stædet. Oasen er et godt blad.

Af og til synes Per at der er stilstand i arrangementerne, men det er også lidt op til en selv at være lidt mere aktiv for at sætte gang i tingene.

*Efter at vi havde færdiggjort ovenstående syntes vi det kunne være sjovt at kontakte de 3 personer som vi talte med ved 10 års jubilæet, for at høre hvordan de havde det. Ingen af dem var på den sidste nye medlemsliste fra d 24/2/96.*



# Bladprojekter

I klubbens 20 årige historie har der været et par lokale bladprojekter, hvoraf det ene stadig udkommer.

Region Sydsjælland havde deres første INFO nr. på gaden i august 1988, selvom det i starten blot var et nyhedsbrev, i stil med de første i klubbens historie blev det hurtigt til et blad.

## »Info Nyt«

Af Henrik Petersen

Ideen til et internt blad opstod i sommeren 88. Jeg mente, at der var et behov, så derfor blev det luftet i Reg. SSJ, om det var en god ide.

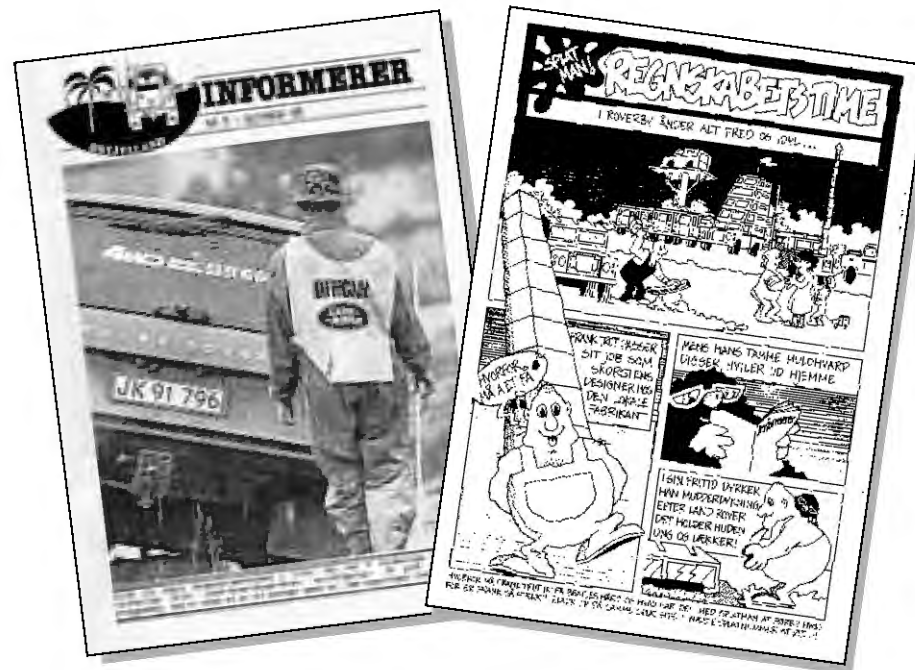
Behovet lå i, at det ville være muligt at nå regionsmedlemmerne med kort varsel, eksempelvis hvis der pludselig skulle opstå mulighed for TN-kørsel. Til dette blev lagt, at medlemmerne kunne annoncere reserve dele, skrive indslag m.m.

I starten var der forslag fremme om, at medlemmerne skulle sende frankeret svarkuvert for at få bladet, men det blev besluttet, at

bladet skulle sponsoreres af små sponsorer. Trykningen har altid været varetaget af Tommy og Kirsten til en meget favorabel pris. Jan Mikkelsen har været medredaktør på næsten alle numre, indtil i dag 12 stk. Jan valgte at stoppe i 94/95. Indholdet har varieret, ligesom sideantallet er steget fra 2-4 sider til det sidste nummer med 18 sider.

Indholdet i dag spænder fra en leder over reservedele fra England til indkaldelse til kørselsinstruktion og grønt bevis. Der er også medlemslister og referater fra møder og arrangementer, samt annoncer fra vores lokale oliebutik. I dag har de sidste numre været »betalt« af regionen, idet der stadig er et behov for et blad, som er uafhængig af redaktionelle frister, og som kan være på gaden i løbet af kort tid til alle medlemmer i REG. SSJ. Bladet har altid været produceret i hånden uden den store teknik bag.

Næste nummer er planlagt udsendt i sommerpausen mellem de to Oaser JUN-AUG.



Af AB

## »Østjylland Informerer«

Østjyderne startede i juni 1988 et bladprojekt, som vi kaldte "Østjylland Informerer". Bladprojektet kom til verden fordi, vi havde svært ved at få alle informationer til at være på regionssiderne. Og samtidig ønskede bestyrelsen og især undertegnede, også at have mulighed for at lade nogle holdninger skinne igennem, så man på regionalforsamlingen vidste hvem, man stemte på.

Anden i bladet kørte på det lokalpatriotiske, og der var mange nye medlemmer, der blev opfordret til at skrive indlæg, om hvorledes de opfattede klubben som nye medlemmer, derudover var der fyldige referater fra både regionalforsamlinger, regionsbestyrelsesmøder, landsråd og halvvejsmøder.

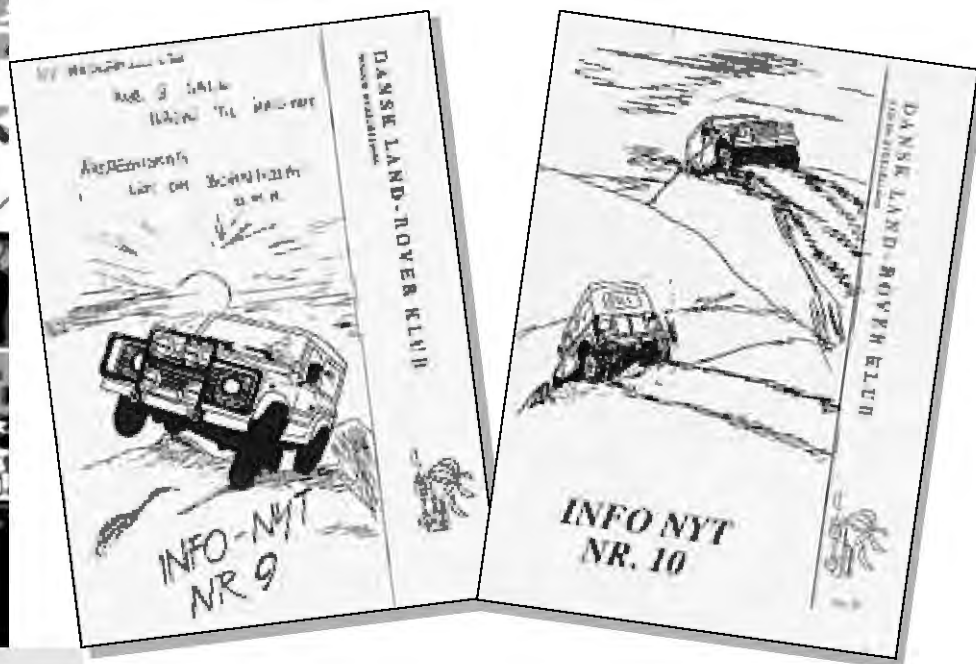
Bladet var i A5 og blev fotokopieret. Regionen betalte for kopierne og de medlemmer, der ønskede at abonnere på det, sendte frankerede kuverter.

Bladet udkom hver anden måned, og det blev til i alt 15 nr. gennemsnitlig på ca. 16 sider.

I bladet optrådte også en tegneserie, hvor »Splatmand« var hovedperson. »Splatmand« var nok et sammenkog af alle de superhelte, som de voksne barnlige sjæle havde læst i deres ungdomsår. Nu blev han i alle tilfælde brugt til at ordne paragrafferne i den verden, som de nu befandt sig i.

I Østjydernes virkelige verden, var Frank Kvist Andersen den personificerede udgave af splatmand, og han levede også gerne op til det i ny og næ.

Bladprojektet stoppede samtidig med, at undertegnede stoppede som regionsleder for Østjylland i februar 1991, det sidste nr. udkom i april 1991. Den daværende bestyrelse havde ikke overskud til at fortsætte projektet.



# Fra STORE til små

Tekst: John Sørensen Foto: AB

En råkold søndag midt i marts, hvor foråret endnu lod vente på sig, og hvor en "normal" dansker nok hellere ville kravle under dynen! Havde jubiredaktionen sat tre personer, med en ting til fælles, stævne i det midt jyske.

## Land-Roverentusiaster

Den ene var Per B, som tog turen helt fra Fyn's land med en lille flot samling af hans lidt mere sjældne modeller, og det samme gjorde Frank P. Desværre var Bageren, som ellers lagde hus til, forhindret p.g.a kursus. Dette kunne kun lade sig gøre, fordi der er nogle Land-Roverentusiaster, som brænder

så meget for deres fælles hobby, at det at eje en Land Rover ikke er nok. Ej heller at de gang på gang møder op, når der er træf et eller andet sted i landet, for at de kan prøve deres kære Land Rovers grænser af, med den risiko for evt. at skulle ud at bore et hul i forlygterne, for at vandet kan løbe ud, eller diverse buler og knækkede bagaksler ej heller er ting, som disse mennesker holder sig tilbage for.

## Opfordring

Disse mennesker samler også på skalamodeller af deres kæreste eje. Der er ikke nogle tal på, hvor mange der har denne hobby,

så i den forbindelse kunne jeg hermed opfordre dem, som har en større eller mindre samling til at skrive en lille historie i OASEN om, evt. hvordan de startede, samt hvor mange de har og hvor i verden de har anskaffet dem. Men nogle af dem, som har været med fra den spæde start, kan fremvise en samling, som kan få enhver dreng fra 2 til 80 år, til at få øjne som møllehjul.

## Altid på jagt

En af dem har haft talt sin samling, til over 500 stk. Som samler er det ensbetydende med, at hvor man end gør holdt, det være sig legetøjsbutikken, tankstationer, døgnkiosker, stormagasiner så skal man lige tjekke legetøjsafdelingen for at se, om der skulle gemme sig en, man ikke havde i forvejen. Selv om de tre personer selvfølgelig hver især værner om helt unikke modeller, er de ikke blege for at købe et par ekstra stykker af nogle udgaver, som de ved at den anden ikke har, sådan er samlerånden også.

Jeg lagde mærke til en model, som umiddelbart lignede noget der var samlet af affald fra en maskinfabrik, og mindede meget, om de biler jeg selv legede med som lille, men som viste sig at være en af de modeller som lå meget høj i kurs. Der var udgaver, som både var støbt i tin og trykket i metal eller for den sags skyld også modeller i en form for hård voks. Størrelsesmæssig målte de mindste fra ca. 10 mm i længden, og i den anden ende af skalaen var der modeller op til 25 cm. Det man umiddelbart hæfter sig ved mange af modellerne er, at de er udført utrolig detaljeret. Både fjedre, kardanner, kølergrill, lygter er udført, så originaliteten er slående.

## Stor brugtvognsværdi

Eftermiddagen er ved at gå på held efter en masse hyggelig Land-Rover snak, og hvad jeg sådan set havde forventet kom vi først ved direkte henvendelse ind på, Hvilket beløb de ville ofre, hvis de faldt over en af de biler, der står høj i kurs. Man kunne ligesom fornemme at dette emne ville de helst ikke snakke om, efter lidt filen og høvlen, blev der nævnt priser omkring 750 - 1000 kr. Så det kan nemt gå hen at blive en dyr ferie, hvis man falder over den rigtige model.



*For dem af jer der har jubilæumsskriftet fra 1986, tjek lige hvor meget Poul Erik Andersens modelbilsamling er vokset. Ud over disse ligger der et par kasser på loftet som er pakket ned, da der ikke var plads. Poul Erik har talt dem op til 780 stk alt i alt.*



*Per B og Frank Pleman ses her med et udsnit af deres samling, Poul Erik Andersen som var vært var desværre ikke hjemme, men der er også nogle af hans modelbiler blandt disse.*

*fortsættes...*





*Der herskede ingen tvivl om, at redaktionen under det lille stævne med modelsamlerne var udsat for lidt "sort snak", men en model som faldt i vores ukyndige smag, var denne lermodel som var utrolig veludført, materialet taget i betragtning.*

Udover Frank, Per, og Poul Erik ville vi også gerne have haft Poul Brink Larsen fra Rødovre med, men på grund af omkostningerne for at krydse bæltet aftalte vi med Poul at han skulle sende os nogle billeder af sin samling. Poul sendte os en masse flotte billeder, med hjælp fra Poul har vi udvalgt 8 af hans favoritter, ud af hans samling på ca. 300 stk. Poul samlede fra starten på alt hvad han

kunne skrabe sammen, men efter at have samlet i ca. 10 år er han de senere år blevet mere kræsen. På side 47 kan I se Poul's udvalg med hans egne kommentarer. På side 48 og 49 er et udpluk af de modeller som vi tog billeder af på vores lille modeltræf. Også her har eksperterne selv fortattet-billedteksterne.



Grå stw. serie IIa lavet af SPOT-ON i Nord Irland. De lavede alle deres modeller i 1/42



SOLIDO lavede denne model til Camel Trophy i 1984. En af Poul's sjældne modeller



I starten af 1960 gik Dinky Toys og Hornby sammen. Dinky lavede modeller der passede til Hornbys tog.



Matschbox har købt navnet Dinky og der med udsendes denne model under dette navn.



CORGI 109" Daktari fra Engelsk TV serie om dyr læger i Afrika.



Forrest MEBE TOYS fra Italien. Bagest Nacorral fra Spanien de har vist misforstået et eller andet med akselafstanden.



POLISTIL STW. "Rally".

Foto: Poul Brink



109" Harte har lavet grundmodellen EEM har malet og dekoreret dem.

fortsættes...



Dinky Toys, serie I 80", produceret i perioden ca. 1950-54, her en af de første udgaver, materialerne er metal og gummi, ret sjældnen i DK.



Tv., DINKY DUBLO, tre udgaver af MORESTONE "A-A ROAD SERVICE", fra slutningen af '50 og sidst en LONESTAR, 109" serie II, alle sjældne i DK



DINKY TOYS, 109", serie III, her vist i "Falck" udgaverne, produceret fra ca. 1974 - 79, disse bilmodeller i forskellige udgaver er solgt i stort antal i DK



Tv. BOSTON MINT Tin model skala 1:43, 80" Serie I RHD, utrolig detaljeret, th. DINKY/ MATCH-BOX serie I, begge forholdsvis nyproduceret.



Håndmalet ler eller keramik, model fra Equador, laves i et utal af varianter, både i udrustning og farver. Meget sjældnen i Europa.



DINKY TOYS, LAND ROVER BOMB DISPOSAL UNIT, bilen indeholder det vi kender som en "Rullemarie" (forrest). 1/42 produceret ca. 1976-79.



ESCI, 1:24, 109" Seri III. Det Italienske byggesæt findes i forskellige variationer, alle er særdeles detaljeret, her er det i en militær udgave. Produceret fra ca 1982 og kan stadig findes i enkelte butikker



Tv., TRIANF, i England alm. blik legetøj, først en "Farmer" og dernæst en "Service" udgave th. LONE STAR serie I militær udgave. Sjældnen i DK



Tinmodel ??



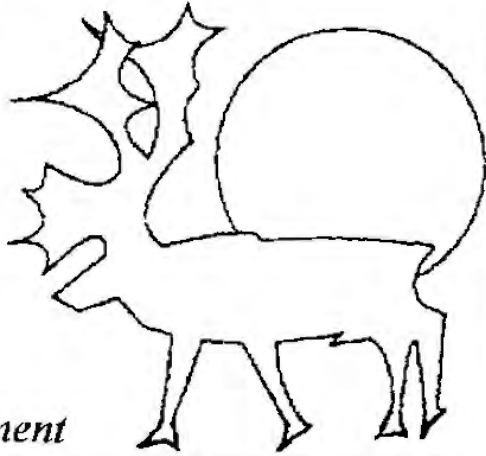
DINKY TOYS "MERSERY TUNNEL POLICE VAN" ca. 1955-6. Serie I, Den rigtige blev brugt til servering af nødstedte biler i Mersery tunnel i England, meget sjældnen model i DK.



GERGI TOYS, Serie I 109", Diskussionen har til tider gået på om det ikke er en 107" der har stået model til den, produceret fra ca. 1958 til første halvdel af tresserne, rimeligt stort antal i DK.

*Tillykke med de 20 år.*

**Cross Country Equipment**



Viborgvej 34 DK-8882 Faarvang 86 87 13 08 / 30 62 24 31

Import og fremstilling af specialudstyr & dele, klargøring til syn, rustarbejde & service

# Safari Land Rover

En uforbeholden hyldest til Land Roveren som rejsebil.

Af Søren F. Thomsen



## Der var engang!

Den 30 april 1948 er for os rejselystne folk en ret så vigtig dato. Det er nemlig dagen, hvor Land Roveren (LR) for første gang blev vist for offentligheden ved et motorshow i Amsterdam.

Hele LR konceptet som brødrene Wilks umiddelbart efter 2. Verdenskrig beskrev, skulle være et lille prisbilligt alsidigt køretøj, som kunne bruges til alt muligt. Efterkrigstidens rationeringer, mangel på råvarer og penge muliggjorde, at englænderne for en gangs skyld skabte en utraditionel løsning - Land Roveren!

Det er ikke nogen hemmelighed, at den amerikanske Jeep, der efter krigen fandtes i stakkevis i England, var den egentlige inspirationskilde til de første prototyper.

Lynhurtigt blev dette alsidige køretøj, der var specielt designet til at arbejde i landbruget, adopteret ind i yderst forskelligartede bran-

cher. I Jubiskriftet udgivet i 1986 i anledning af DL- RK's 10 års jubilæum fortælles historien om Brand Roveren. Men hvis man tænker på militæret, industrien, offentlige væsner og de små nicher alle mulige steder rundt om i samfundet, ser man tydeligt en succeshistorie.



*De to illustrationer på denne side viser rejsebilen med anhænger. I juli '54 bragte den 3 personer fra Hobart i Australien til London i løbet af 12 måneder*



## At flytte sig.....

Fra tidernes morgen har mennesket været nødt til at flytte sig. Nomader, jægere og de første svediebrugere måtte bevæge sig for at få fyldt maven. Apostlenes heste og hvad et menneske har kunnet bære, har til alle tider været en begrænsende faktor for menne-

skets bevægelsesradius. Tæmningen af dyr og disses optræning til at transportere gods har øget vores bevægelsesfrihed. Vores ubændige lyst til at udforske verden og besidde unike ting har dannet grobund for opdagelsesrejsende og handelsfolk. Menneskets opfindsomhed og tekniske formåen har sat os i stand til at udforske og leve under ofte ekstreme forhold. I dag findes der næsten ikke det sted på kloden og i universet, der ikke er udforsket og "besejret".

## Safari og ekspeditioner.

I 1951 var LR'eren blevet tilmeldt Cape Rally'et i Afrika og vandt førsteprisen. Gennem 50- og 60'erne kørte den ene LR efter den anden fyldt til bristepunktet med eventyrlystne mennesker på vej til Afrika, Indien eller overland til Australien, ud af London og andre europæiske byer. De overfyldte og godt læssede biler skabte voldsomme problemer i LR'erens opbygning, især for karossen.

Oberst Leblanc kørte i 1949 en 80" LR til mellemøsten. Han er nok den enkeltperson, der har gjort mest for udbredelsen af LR'eren især i de første år. I 1951 blev han ansat af Wilks og han startede med at opbygge et forhandlernet over alt hvor han kom frem. I feb. 1952 rejste Leblanc og ingeniør Roger McCahey fra Algeriet til Nairobi og op gennem Sudan tilbage til London. Selvom bilen ikke var afprøvet under disse ekstreme for-



*Britta og Mogens foran deres Land-Rover 109" 1969 som i 7 måneder var deres rullende hjem på rejsen Himalaya tur-retur*



hold, så gennemførtes turen ved Leblanc's stædighed og LR'erenes styrker. Vanskelighederne med mange punkteringer og adskillige brækkede fjederblade blev løst, for fjedernes vedkommende med medbragt snor. Leblanc skulle have sagt: "Om han så skulle skille bilen ad og lade den transportere på kamelryg hele vejen rundt, så skulle han nok få den bil tilbage til London". Leblanc elskede ørkenen, hungrede efter at rejse og gennemførte den ene ekspedition efter den anden helt frem til sin død i 1966. Han blev 78 år.

LR'eren har dannet skole for 4 gange 4 træk. I slutningen af 70'erne og især i 80'erne kom der et hav af japanske "træk på alle fire hjul" biler frem, inspireret af LR.

### Hvorfor en Land Rover?

Det var for min familie og jeg, to voksne og to børn, det ideelle valg i 1977, da vi købte en 109" Hard Top diesel LR. Størrelsen og

økonomien var passende og vognens alsidighed og udbredelse på verdenskortet var afgørende. Bilen har siden februar '77 været rammen om min families rejseliv. Vi har sammenlagt rejst rundt med vores LR i ca. 5 1/2 år. Den har givet os glæder i 54 lande rundt om i verden - især på det afrikanske kontinent.

Størrelsen på LR'en var ret afgørende, da vi besluttede os. Volumen har stor økonomisk betydning, når bilen skal fragtes med færger eller fragtskibe. Endvidere, som årene er gået og containertrafikken er steget, har vi snildt kunnet køre vores "rullende hjem" ind i en 20 fods container. Nogle uger efter har vi på et andet kontinent selv kunnet låse bilen ud. Størrelsen og vægten har af og til haft betydning, især når bilen skulle fragtes over floder på udhulede træstammer i Afrika. Jo mindre og lettere jo mindre besvær. LR'ens størrelse, ja selv 109" 'eren gør, at man ikke decideret kan bygge en såkaldt



*Forfatterens bil i safari-tøj fra en rejse sidst i 80'erne*



autocamper. Set med mine øjne er pladsen lige snæver nok. Dog har jeg set forskellige løsninger på pladsproblemet. Flere firmaer tilbyder forskellige former for "rejsninger" af taget. Sidehængslet tag med canvassider, pop-up tagløsninger med canvas og metal- eller træløsninger. Alle disse løsninger gør, at man får ståhøjde og sovepladser under taget. Man mister imidlertid muligheden for at påmontere en tagbagagebærer og udnytte

dennes stueplads. Enkelte kompenserer ved at tage en trailer med.

Alsidigheden ved en LR er kendt. I den tid, vi har kørt LR, har vi jævnligt efter behov lavet om på indretningen i bilen. Hele karrossen og chassisrammen er så enkel og logisk opbygget, at en ombygning til en offroad-camper er let at gå til.



*På denne side ses et pop-up tag i dets to positioner*



Udbredelsen af LR'eren gør den til et godt bilvalg. Der er ikke mange afsides små hjørner på vores klode, hvor man ikke har eller kender en LR. Dette sammenholdt med, at LR i det store hele ikke har forandret sig fra model til model gør, at der overalt står et potentielt reservedelslager, nemlig en op-hugget bil, hvor du kan få stumper. Sammenligner man med japanske eller tyske biler inden for denne kategori laves modellerne hele tiden om. Dette medfører, at man ikke umiddelbart kan bruge reservedele fra én model til én anden.

Udstyret til en LR laves og findes mange steder. Købere (militæret og forskellige "væsner") har gennem årene bestilt specielle opbygninger og udformninger af diverse ting til LR'er. Derfor er det let for os almindelige rejselystne folk, at forberede en "overlanderbil".

Vi har valgt at placere ekstra tanke til brændstof og vand i hulrummene mellem vangerne. Nogle tanke har vi fået lavet efter mål for at få større kapacitet. Nogle har vi



taget fra 88"eren. 2 jerrycans har vi placeret i fronten på kofangeren. En på hver side af bilen over baghjulene og en på bagdøren. Beslutningen om at anbringe alle væsker og tunge emner så tæt ved jorden som muligt har betydning for bilens tyngdepunkt, manøvreedygtighed og slitagen af LR's forholdsvis svage overbygning.

Svagheder og begrænsninger findes, selv når talen falder på en LR i safaritøj. Vi har gennem årene erfaret en del, som vi har taget højde for. Den allervigtigste faktor overhovedet er at man er tilbøjelig til at tage alt for meget udstyr med og at man derved overbelast bilen. Skær alt ned til et minimum. Serie III'ere's horn under forruden bør for-



stærkes med et påsvejet stykke fladjern på hornets yderside. Vinduesrammen bør forstærkes med påsvejsede trekanten i alle hjørner. Bagdøren bør have et ekstra hængsel på midten af døren, især hvis reservehjulet eller en jerrycan skal hænge på døren. Et hævet luftindtag med et cyklonfilter sparer på olie-skiftene i luftfilteret. Beskyttelse af lygter for og bag samt et grenfang (bushbar) bør være

*Fotografierne på denne side viser forskellige løsninger på at lave større ståhøjde i en rejse Land-Rover, med større og mindre held.*

standardudstyr. Grenfanget kan bruges som værkstedsbord bl.a. til skruestikket. Tagbagebæreren skal hvile i hele tagrendens længde, så trykket herfra fordeles mest muligt. Vinduer langs siderne af bilen bør kunne dækkes af gardiner indvendigt og af evt. sandtigger udvendigt for at forebygge indbrud. Alt hvad der hænges på bilen skal kunne aflåses. Brændstofdæksler og motorhjul skal ligeledes sikres. Chassisrammen skal være i god stand uden for mange rustangreb, da kørsel i uvejsomt terræn stresser og belaster.

Når vi er et med vores LR i Sahara eller vi kører ned af et regnvådt spor i regnskoven, priser vi bilens egenskaber. Ved hver eneste forhindring af blødt sand eller kæmpe vandpytter tager vi i ro og mag vores forholdsregler for at komme igennem. Vi ved, at selv for en LR er der begrænsninger og at en succesfuld safari afhænger af, om vi alle - også bilen, kommer igennem. Der er stor forskel på det at køre et Camel Trophy løb og et trail i Danmark med Falck og reservedele inden for rækkevidde og så det at være overladt til sig selv, sin egen dømmekraft og sin bils formåen out there.

### Når enden er god.....!

LR'ere's personlighed og udstråling rykker i enhver. Imaget er bl.a. fremkommet ved, at LR'eren ofte bliver afbilledet i ekstreme situationer. Tænk blot på hvilke forestillinger vi får, når vi ser billeder af The Pink Panther eller når vi ser filmstumper fra årets Camel Trophy løb fra et øde sted på vores kolde.

Dansk Land-Rover Klubs logo er en palme. Dette træ leder vores tanker og drømme hen på fjerne himmelstrøg i selskab med vores elskede Land Rover. Jeg håber på mange rejsetimer i vores bil i Nord- og Sydamerika om et par år. Vi ved godt, at disse kontinenter er kendt for andre biltyper, men vi kan ikke tænke os, at rejse i en anden bil.

På gensyn out there!!!!!!

### Kilder:

*Bøger*

"Land Rover" Chris Bennett

"Sahara Handbook" Simon and Jan Glen

"Land Rover" series one 1948-1958

## Autokøler Centeret

Hobrovej 392  
9000 Aalborg  
Tlf 98 18 54 66

- **Alt i Auto og traktor kølere**
- **Reparation af diesel og benzintanke**

*Brooklands road test books.*

"Land Rover" 1948-1973

"Land Rover 1958-1983

"Trans-Africa motoring" Colin McElduff

"The Land Rover"

» *Workhorse of the world*« Graham Robson

*Artikler:*

"Operation Roverland"

"Fra Himmelbjerget til Himalayabjergene"

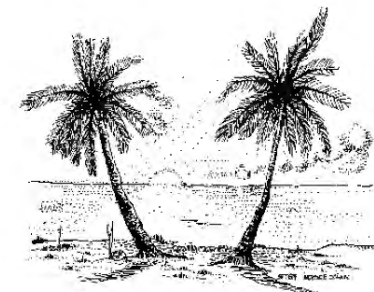
Søren F. Thomsen

"Himalaya tur-retur" (Lady Rover)

Mogens Rasmussen

Presse omtale fra Camel Trophy løb.

"Håndbog for rejsende i Vestafrika og Sahara Morten Kuni.



# Vandrepokaler

Af Claus A. Kjøller formand for DL-RK

Enhver klub eller forening med respekt for sig selv har mindst een vandrepokal og eller fortjenestemedalje.

Dansk Land-Rover Klub henslæbte de første 10 leveår uden nogen af delene, men i klubbens jubilæumsår, skete miraklet.

Land-Rover fabrikkerne sendte klubben en flot jubilæumshilsen. Dene hilsen blev led-saget af en tinmodel af en 110" stw.

Hovedbestyrelsen besluttede ( og fik senere Landsrådets velsignelse), at denne model skulle anvendes til noget specielt, nemlig som hæderstegn til det eller de medlemmer, der havde ydet en ekstraordinær eller særlig indsats inden for Dansk Land-Rover Klub.

Hæderstegnet skulle overrækkes på de ordinære Landsråd hvert år.

"Tinmodellen" har de seneste 10 år været tildelt:

1987 **Steen Ulrik Johannessen, redaktør af »Oasen«**

1988 **Infoudvalget »Kender Du«**

1989 **Erik Kehlet for sin indsats i klubbutikken.**

1990 **Ellen Jensen brændstofudvalget**

1991 ?

1992 **Søren Brink for sagen vedrørende afgifter på busser.**

1993 **Andreas Bekker på vegne af veteranudvalget.**

1994 **Ingen uddeling**

1995 **Allan Anov, afgående formand**

1996 **Bjarne Nielsen, afgående kasserer, samt Arent Dahlke, medlemslistebestyrer.**

## Trophystenen

Men... Et er et hæderstegn man bliver tildelt, noget andet er en vandrepokal man skal kæmpe om på bedste Land-Rover manér.

I forbindelse med jubi-arrangementet i Finderup 1986 overrakte formanden for Norsk Land Rover Klubb en hilsen fra alle i NL-RK. Denne hilsen bestod af en solid norsk klippeblok monteret med NL-RK's logo. Det var

*Trophystenen skænket af Nordmændene ved jubilæet i 1986 i Finderup*



nordmændenes ønske at »Stenen« blev brugt som vandrepokal ved en aktivitet under fremtidige landsarrangementer i DL-RK. Det blev straks besluttet at denne aktivitet skulle være »Trophy« og at »stenen« kun kunne vindes af et rent regionshold.

Hvis ikke de pågældende »Trophy« ikke blev vundet at et rent hold, skulle det højst placerede rene hold have udleveret »Stenen«.

Det var lige det der skulle til..

Siden den store dag har voksne mennesker grint, grædt, svedt, frosset, festet, trænet og brugt en masse tid og penge på at være med når der blev kæmpet om den eftertragtede »Steen«. Den har været årsag til kraftige følgesmæssige udbrud og handlinger, og det har ikke altid været nemt at fravriste »stenen« fra sidste års vinder når det var tid til kamp igen. Også ved dette års »Trophy« vil der blive kæmpet bravt for at få æren af at opbevare de 25 kilo fjeldside indtil næste år.

Der er forresten endnu en vandrepokal, minitrophy stenen. Men det er en helt anden historie der bedst fortælles over en læsedrik i fællesteltet.

# Sjelle Autoværksted

v/Marius Bertelsen Langelinie 49, Sjelle, 8464 Galten, tlf. 86954255

Sjelle Autoværksted er med sine 7 medarbejdere en dynamisk virksomhed centralt beliggende mellem Århus og Silkeborg, der omfatter et moderne værksted, stort lager af nye og brugte reservedele, tankstation, salgsudstilling og butik.

Firmaet blev etableret i 1970 i nyopførte bygninger med værksted og tankstation, som senere er udvidet flere gange i takt med tidens krav.

Marius Bertelsen har arbejdet i autobranchen siden 1962, hvor han stod i lære hos VW, som ligeledes havde import af Rover og Land Rover. Her blev interessen for de helt specielle og anderledes 4x4 biler skabt.

I årene indtil dato har Sjelle Autoværksted udviklet sig stærkt i takt med udviklingen. Med en stor interesse for Land Rover køretøjer har vi opbygget en stor erfaring og viden om disse biler, så på det grundlag er en god og solid kundekreds vokset op.

Vi har et miljø og teamwork, hvor det er den

personlige kontakt til kunden, som har højeste prioritet. Det er bl.a. derfor vi har en bred kontakt til en stor kreds af Land-Rover folk fra ind- og udland, som kontakter os for vejledning i bil- og køretekniske spørgsmål.

Igennem 25 års virke har Sjelle Autoværksted udviklet sig til et specialværksted for 4x4 køretøjer, og vi har de seneste 10 år været autoriseret Land Rover værksted. Der er udsprunget mange forskelligartede køretøjer fra vores værksted, som har vagt forundring i Land-Rover kredse.

Summen af arbejdet og idéerne er stadigvæk til stede. Har du en idé, så lad os prøve, om vi kan få den ud at køre!

Dette motto tiltrækker fortsat kunder fra hele Danmark og andre af vore europæiske naboer.

For at illustrere den store interesse for Land Rover kan vi til slut fortælle, at Marius Bertelsen er den lykkelige ejer af en samling ældre Land Rovere fra årene 1948 til 1965.

## SJELLE AUTOVÆRKSTED



v/Marius Bertelsen  
Langelinie 49, Sjelle  
8464 Galten  
Tlf. 86 95 42 55  
Fax 86 95 40 58

Autoriseret  
serviceværksted



**OVER 25 ÅRS ERFARING I SALG, REPARATION  
OG RESERVEDELE**

**Køb, salg og service af nye og brugte Land Rover.**

**Stort lager i reservedele til alle Land Rover modeller.**

**Specialist i ombygninger og reparationer.**

**JUBILÆUMSTILBUD  
PÅ KVALITETSDÆK FRA  
BRIDGESTONE, BF GOOD-  
RICH OG MICHELIN.**

**fra 850 kr.  
pr. stk. inkl.  
moms**

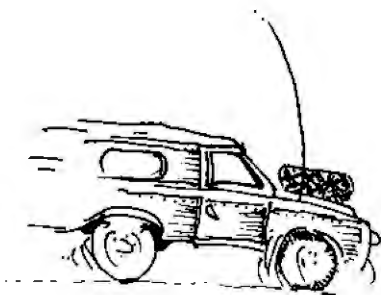


**Vi ses på vores stand i Finderup og i Sjelle!**



# Turbo- Intercooler

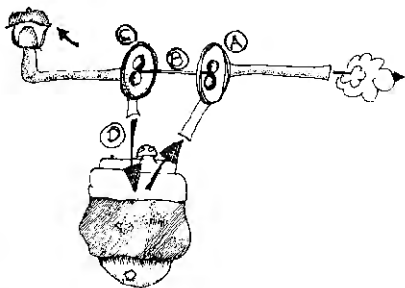
Tekst & illustrationer Søren F. Thomsen



*Principper, historie og erfaringer om indførelsen af turbo og intercooler på Land-Roveren.*

## Principperne i en turbo:

Udstødningsluften fra en motor ledes ind i et kammer »A«, der er påsat udstødningsstyret. I kammeret sidder et skovlhjul. Hjulet drejer rundt, når motoren arbejder. Dette drejningsmoment udnyttes gennem en aksel

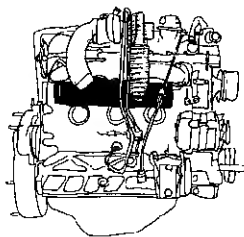


»B« i hvis anden ende, der er påsat et andet skovlhjul. Dette hjul sidder i et kammer »C«, igennem hvilket indsugningsluften kommer. Dvs. at jo flere omdrejninger motoren kører med, jo større mængde udstødningsgas og dermed større hastighed på turboens omdrejninger og større tryk på indsugningsluften »D«. Ordet indsugningsluft

er vel ikke det rette ord, når der er turbo på en motor, da luften bliver presset ind i cylindrene. Det normale vakuum bliver afløst af overtryk.

Akselhuset imellem de to kamre oliesmøres med motorolie.

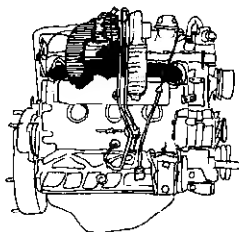
Når indsugningsluften er på det ønskede tryk, sørger en ventil og en trykstang for at noget af udstødningsluften bliver ledt ude om skovlhjulet.



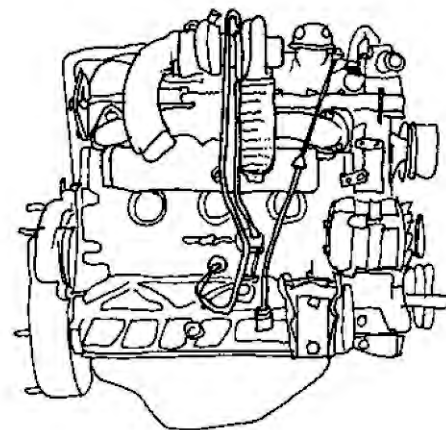
*Indsugningssiden af turboen er skraveret.*

Hvis trykket øges på indsugningsluften kommer der mere ilt til forbrændingen. Gennem en trykanordning går der ved et givent tryk besked til pumpen om at øge dieselmængden. Dette betyder, at der sker en større forbrænding, effekten i motoren øges med ca. 20%.

*Udsugningssiden af turboen er skraveret.*



Når man bruger udstødningsluftens kraft som trykforøger på indsugningssiden, betyder det, at turboen bliver varm, endda temmelig varm. 80 - 90 grader. Det betyder, at den luft, der skal bruges ved forbrændingen,



*Motor med turbo*

opvarmes. Varm luft indeholder mindre ilt, hvilket påvirker effekten fra motoren.

## Intercooleren:

For at modvirke effekttabet, når indsugningsluften bliver varm, kan man gennem en intercooler bringe indsugningsluftens temperatur ned. Intercooleren er en luft til luft køler og placeres forrest i motorrummet. Som en tommelfingerregel kan man sige, at motoreffekten øges med ca. 10%, hvis der er intercooler på bilen.

## LR med turbo og intercooler:

I 1987 fik diesel Land Roveren turbo. Countyen med turbo havde startvanskeligheder, idet de første modeller ikke havde turbostempler af en god kvalitet. (Turbostempler har lidt mere gods i toppen af stemplet, for at de bedre kan holde til varmen.) Intercooleren blev først indført noget senere.

*fortsættes...*

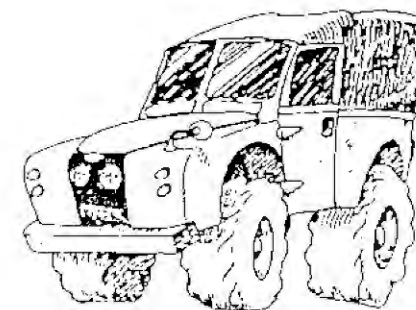
# BOX AUTO

v/ Jan Oxfeldt

**Land Rover - Range Rover - Værksted - Reservedele**

**Tlf. 45 82 81 90**

KØB - SALG - BYTTE



Motoren er i det store hele den samme som standard dieselmotoren, dog er der i topstykket sat ventiler og ventil sæderi, der kan arbejde ved højere temperaturer.

En ny turbo koster i '96-priser ca. 6000 kr. og ønsker man at sætte en turbo på sin alm. motor, skal man påregne ca. 11-12.000 kr. Udstødningsudstyret skal bygges om, toppen skal af for at diverse dele kan udskiftes og der skal nye stempler i motoren for at køre med turbo.

Turbo-enheden udvikles til stadighed. Akselhusets smøring er blevet forbedret med direkte smøring af lejerne.



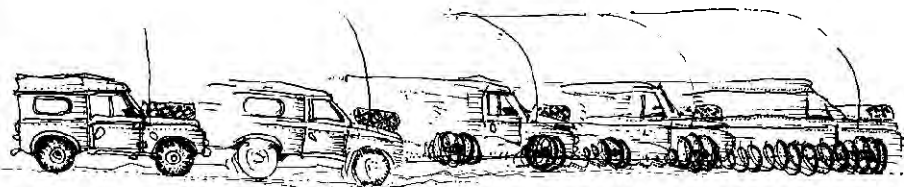
## Land Rover Turbo Diesel

I den netop introducerede Land Rover Turbo Diesel model har den hæderkronede engelske 4-hjulstrækker fået øget motoreffekten med 25% og drejningsmomentet med ikke mindre end 28%.

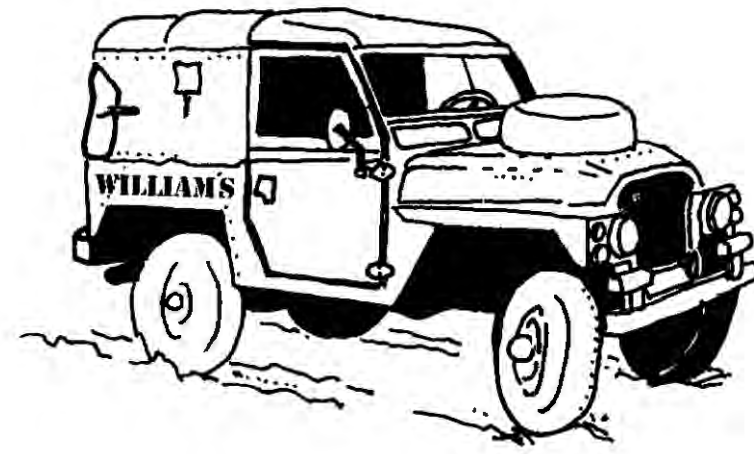
Den nye motor er en videreudvikling af den kendte og

robuste 2.5 ltr. diesel, som i den nye turbo-version yder 85 HK DIN (63.4 kW) ved 4.000 omdr./min., overfor den normale 2.5 ltr. diesel, der yder 68 HK DIN (51 kW), samtidig med at drejningsmomentet i den nye motor er øget fra 158 Nm til 203.7 Nm ved 1.800 omdr./min.

Pressemeddelelse fra 1987



# LAND-ROVER EJERE SE HER !



NÅR DU NU HAR DEN BEDSTE 4-HJULSTRÆKKER PÅ MARKEDET, HVORFOR SÅ NØJES MED MINDRE END DE BEDSTE RESERVEDELE (TIL EN FORNUFTIG PRIS) OG DEN BEDSTE SERVICE. ET GODT RÅD MED PÅ VEJEN KNIBER DET HELLER IKKE MED

OGSÅ DIN BEDSTE PARTNER:

# WILLIAM'S

86 66 76 77

ET GODT RESERVEDELSNUMMER!  
DIT ENESTE REELLE ALTERNATIV!

# Land Rover i 50 år

Af Leif Hemmsen

**Land Rover blev introduceret i 1948, og allerede kort efter fandt de første eksemplarer deres vej til Danmark.**

**Land Rover er verdens mest alsidige køretøj, uanset om du vælger Defender, Discovery eller Range Rover, får du et køretøj som kan klare alle opgaver.**

Vidste du, at Land Rover allerede i 1948 var de første med permanent 4-hjulstræk, - de første 80" var født med permanent 4-hjulstræk, -Land Rover var også de første, der kom med skruefjedre og skivebremser ved alle 4 hjul. Land Rover var også først med udviklingen af 4-kanals ABS bremseanlæg, Electronic Traction Control og dobbelt airbag, som også er virksomt i terræn.

Land Rover var også først med direkte indsprøjtning, det betyder, at vi i dag har en Dieselmotor med direkte indsprøjtning turbo og intercooler, den har et drejningsmoment på 265 Nm allerede ved 1800 o/m., hvilket er meget vigtigt, når der køres i terræn, eller når der skal trækkes en stor anghænger helt op på til 3.500 kg.

Ved udviklingen af den nye Range Rover har en række faktorer efter kundernes ønske haft afgørende indflydelse på den endelige mo-

del. Der er lagt stor vægt på højst mulig sikkerhed for fører og passagerer, på kørselskomfort med luftaffjedring - også her var Land Rover først. Ligeledes er bilen udstyret med et avanceret alarm, lås og sikringssystem, som gør det så godt som umuligt at stjæle bilen.

Vores aktiviteter er udvidet med en lang række biltyper, så vi i dag har et komplet program i 4-hjulstrukne køretøjer, som er det største program, der nogen sinde er blevet markedsført i Danmark, vi tænker specielt på 90" med originalt hard-top som nu også kan leveres med County Pack og Free Style Choice som indeholder: metallak - tonede ruder - side steps - rear step - alpine light - soltag - tagbeklædning i fuld længde - radio - indfarvet skærmforøger - alufælge med BF Goodrich 265/75 og krængningsstabilisator for/bag. Og den seneste nyhed er Discovery 3-dørs med hardtop og meget udstyr: dobbelt airbag og ABS er standard.

Land Rover Danmark ønsker Dansk Land Rover klub tillykke med de 20 år og håber, at i må få et godt jubitræf.



Hvem nyder ikke friheden ved at køre bil? Følelsen af at alverdens veje ligger åbne, og man selv er herre over bestemmelsesstedet. I en Land Rover Discovery bliver denne følelse mangedoblet. Med permanent 4-hjulstræk har du frihed til at køre, hvor ingen biler har kørt før. Powerstøring og ABS giver dig fuld kontrol over kørslen i selv det mest vanskelige terræn. Og med plads til næsten 2 m<sup>3</sup> bagage har du frihed til at køre på opdagelse, så længe du har lyst. Discovery fås fra kr. 500.000 og på gule plader for kr. 300.000. Ekskl. lev. omk.



Discovery: 3,9 l, V8, 181 hk og permanent firhjulstræk.



NOTHING ELSE IS A LAND ROVER

**SJÆLLAND:** Birkerød: Højby's Bil Center A/S Tlf. 42 81 78 08. København: Damgaard Nielsen Autovehikler AS Tlf. 76 47 11 00. København: Bilcentret Peer Glad A/S Tlf. 53 51 10 64. Roskilde: Jens Winthel Autovehikler ApS Tlf. 46 35 78 25. **FALSTER:** Nykøbing Falster: Niels Wilke Biler A/S. Tlf. 54 85 19 88. **FYN:** Odense S: Bilcentret Gørgen A/S Tlf. 65 91 89 89. **JYLLAND:** Herning: Ole Meldgaard ApS. Tlf. 97 12 50 11. Kolding: GI Biler v/Torben Gøvig. Tlf. 75 50 75 99. Vejle: Vejle Motor Compagni. Tlf. 75 82 21 00. Ålborg: Stihlert Nord A/S. Tlf. 98 16 55 55. Århus: Erik Jensen Århus A/S Tlf. 87 43 03 00. **FÆRDØRNE:** Thorshavn: P/F D.B. Biler Tlf. 00 298 15 800.



# Æresmedlemmer

Af Allan Anov formand 1986-95

*Her i forbindelse med klubbens jubilæum, hvor det på så mange forskellige måder er tid at se tilbage og genopfriske historien, skal jeg her omtale en af de muligheder, hvorpå vi kan takke for en stor indsats for klubben, nemlig muligheden for at udnævne æresmedlemmer. Hvilket ud over æren ved udnævnelsen også betyder, at personer modtager livsvarigt medlemskab af klubben.*

To gange i i klubbens historie har en enig hovedbestyrelse udnævnt æresmedlemmer. Første gang var i 1979 hvor æren tilfaldt den 80 årige Erik Weimar Olesen fra Visborg ved Hadsund. Erik Weimar Olesen havde på



*Erik Weimar Olesen med frue her fotograferet i 1982 hvor han vandt titlen "Årets Land-Rover Ejer 1982". Et initiativ som det daværende DOMI stod for.*

dette tidspunkt kørt Land-Rover (Serie I 1951) i mere end 20 år og det var for ham den helt rigtige bil som han på enhver måde støttede den rigtige anvendelse af. Dette vedblev Erik Weimar Olesen med til han af-



*Folkene bag Oasen her fotograferet ved landsrådet 1994 hvor de fik overrakt æresbeviset.*

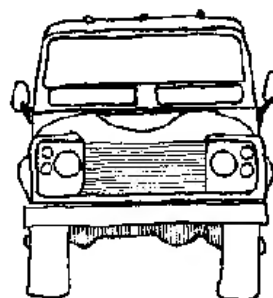
*Fra venstre ses Lars Skov, Steen Ulrik Johannessen og Poul Erik Andersen (Bageren). Jens Jørn Buus var ikke med ved landsrådet.*

gik ved døden i en alder af 92 år i vinteren 1990-91. Ære være hans minde.

Anden gang var ved Landsrådet 1994 hvor æren tilfaldt den samlede arbejdsgruppe bag OASEN, Klubbens medlemsblad.

Udnævnelsen blev bakket op af et fuldt enigt landsråd. Gruppen der på det tidspunkt gennem mere end 12 år havde sørget for at der hver måned var nyt fra Klubben ude hos medlemmerne bestod af: Steen Ulrik Johannessen, Jens Jørn Buus, Poul-Erik Andersen "Bageren" og Lars Skov. Alle, med undtagelse af Jens Jørn Buus der desværre i en alder af kun 51 år døde i maj 1995, ære være hans minde, er stadig med til at sikre OASENS produktion.

# Tohuse Auto



Få kilometer fra stenen som markerer Jyllands midte ligger i dag et lille autoværksted hvor Land-Rover står i højsæde. Mit første møde med Roveren fandt sted januar '75 med en læreplads hos Autogården i Tønder daværende eneforhandler i Sønderjylland,

Jeg faldt for Land-Roveren og de der tilhørende »freaks« efter vel overstået læretid og opstart af DL-RC/DL-RK tilbragte jeg en tid med at lave lastbiler, men vendte tilbage til Land-Rover i Tønder.

Efter en årrække gik det ikke så godt for Land-Rover i Tønder. Ejeren havde fået nye interesser. Der fulgte så et par år som pladesmed hos Tønder Dintrolcenter. Hvorefter turen gik til Vejen's Land-Rover Forhandler, Lars Kjær Jørgensen, sidste skridt før jeg blev selvstændig var hos Jørgensen og Jespersen. I 1991 startede jeg så eget firma under navnet Tohuse Auto.

LAND  
ROVER  
VÆRKSTED

A  
TOHUSE  
T  
O

Reparationer af:

- Motor
- Gearkasser
- Chassis
- Pladearbejde

V/Kjeld Nielsen Mønstedvej 56 Tohuse 7470 Karup  
Tlf. 86 66 20 87 Billetelefon: 30 95 03 15

# Pionerer

Ved Dansk Land-Rover Klub, region Nordvestsjælland's markering af 20 års dagen for grundlæggelsen af det, der i dag er Dansk Land-Rover Klub, har vi stillet et par spørgsmål til nogen af dem, der var med fra dengang, da det hele startede i 1976. En enkelt af deltagerne er dog ikke mere medlem af klubben, men tog alligevel mod indbydelsen. Det var Birger Neess medlemsnr. 001. Endvidere har 003 Peter Jørgensen, 005 Per Bærentzen og 010 Eli Birkemos velvilligt stået for skud til et lille interview, i øvrigt alle tre fortsat aktive ved regionens månedlige arrangementer.



**Birger Neess**, som var medstifter af Vestsjællands Land-Rover Klub i 1976 fortæller, at interessen for Land-Rover opstod, da han som mekaniker i slutningen af 1960'erne bl.a. reparerede Land-Rover. Tanken om at danne en klub i Danmark for interesserede indehavere af Land-Rover kom nok fra en del materiale om forskellige klubber, som Birger fik tilsendt, bl.a. fra klubber i England, Australien, New Zealand og andre steder i verden. Og det lykkedes jo ganske godt. Birger er ikke medlem af klubben mere og har ikke været det i mange år. Alligevel er interessen fortsat. Birger har da også fortsat et eksemplar af slagsen, en 109 III HT. Vi har spurgt Birger om han har overvejet at melde sig ind i klubben igen. - Det har jeg aldrig tænkt over. Jeg kender ikke klubben i dag, bortset fra nogle af dens medlemmer, som jeg fortsat har kontakt med. - fortæller Birger. Det var i 1971, at Birger anskaffede sin første Land-Rover, men den blev dog først indregistreret i 1972. Siden er det blevet til næsten 30 forskellige Land-Rovere.

Tekst og foto Erik Kehlet



**Peter Jørgensen** 003 oplyser, at hans interesse for Land-Rover opstod, da behovet for et firhjulstrukket køretøj meldte sig. Land-Roveren var prismæssigt inden for rækkevidde. Peter bruger sin Land-Rover hver dag. Han har i øvrigt 2 stk.

af slagsen. En 110" FWC, der bruges i forbindelse med hjemmевærnet og den er anskaffet i 1976, og en Serie III 88", der dog har Serie II A look. På spørgsmålet om hvordan en klub opstod, svarer Peter, at tekniske problemer og behovet for at møde mennesker med samme interesse var primært grundlaget for klubaktiviteter. Den nuværende region Nordvestsjælland er jo geografisk det område, hvor det hele startede. Peter var medstifter af Vestsjællands Land-Rover Klub i april 1976. Peter giver udtryk for, at han synes, at der i dag er alt for mange love og paragraffer. Men det fælles sociale liv i regionen, hvor Peter med familie fortsat er aktiv, sætter han megen pris på.

**Per Bærentzen**

005, fortæller om hvordan interessen for Land-Rover blev til. Efter i en periode at have kørt i en Volvo 145, som var noget af et problembarn, så han i 1973 i en annonce en Land-Rover 109 II, diesel fra 1962. Sådan en



må jeg have sagde Per til sig selv. Som sagt så gjort. Per mente, at en Land-Rover måtte være alle tiders solide og holdbare bil. Men selv en Land-Rover kan med tiden give problemer. Og netop dette ledte Per på sporet af andre med hang til Land-Rover og her måtte så være grundlaget for at danne en klub. Selv om Per til daglig kører Mercedes G. er interessen for Land-Rover bestemt ikke mindsket. I Pers garage breder stumperne fra restaureringen af en Serie I fra 1952 sig. Per har i øvrigt i tidens løb haft både Land- og Range-Rover. Per der til daglig er elektriker og smed på et avistrykkeri har også, når han har fri gang i et eller andet mekanisk. Per giver udtryk for, at det klubben i dag er vokset til er en passende størrelse for en bilklub i Danmark. Per med familie deltager fortsat i klubaktiviteter, når lejlighed byder sig.

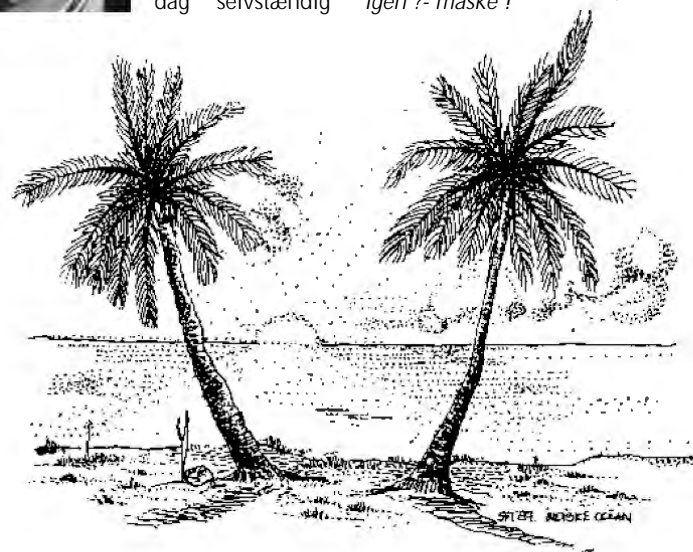


**Eli Birkemos**

010, fortæller, at interessen for Land-Rover opstod i 1973, da han skulle starte egen virksomhed og valget faldt på Land-Rover, som en robust vogn, der skulle kunne komme frem alle steder. Eli er i dag selvstændig

VVS-mand og Land-Roveren er fortsat en del af Elis dagligdag. Tanken om rabatter ved køb af reservedele og teknisk hjælpsomhed var indlysende grunde til at opsøge ligesindede og starte en klub. Eli kom med i klubben i april 1976 ganske kort efter det allerførste klubmøde. Eli er stadig aktiv i regionslivet og deltager ofte med begge sine Land-Rovere. Land-Roverens holdbarhed viser sig da tydeligt, den ældste af Elis biler er en Serie III HT fra 1973 og stadig i fuldt vigør. Og en 109 Serie III, V8 HT. fra 1980. Eli giver udtryk for, at han synes, at udviklingen i klubben gennem de mange år er sket i en positiv retning. Som mange af de øvrige medlemmer i regionen værdsætter Eli aktiviteter som terrænkørsel og ture til andre lande. Fællesskabet i klubben er også en del af det positive slutter Eli.

Vi har her givet et lille indtryk af nogle af personerne fra klubbens start. Om 20 år igen? - måske!



# Team Bertelsen ApS

Langelinie 49, Sjelle, 8464 Galten, tlf. 86954255

Team Bertelsen ApS blev etableret i 1990, idet der var en stigende efterspørgsel efter ekstraudstyr og reservedele af høj kvalitet til 4-hjuls trukne biler, pick-ups og varevogne. Vi gjorde det derfor til vores speciale at levere udstyr og udføre ombygninger i de situationer, hvor kunden ønsker at få det maksimale ud af sit køretøj for så vidt angår lang holdbarhed, god komfort og høj sikkerhed.

Vi har gennem det daglige samarbejde med Sjelle Autoværksted mange års god erfaring og viden inden for 4x4 biler, specielt Land Rover, Toyota og Suzuki.

Vores kvalitetsprodukter kommer fra de førende producenter i hele verden, her kan bl.a. nævnes ARB Corporation Ltd. i Australien og WARN Industries, Inc. i USA.

ARB Bull Bars og Winch Bars, Old Man Emu affjedringssystemer, Air Locker differentialespær, Safari snorkler, Safari Turbo kits, WARN Black Diamond hævnings sæt, AVM friløbsnav, WARN spil og diverse bjergningsudstyr er et udsnit af vort store produktudbud.

Vi tester selv en meget stor del af dette udstyr bl.a. gennem deltagelse i motorløb un-

der forskellige, ekstreme, geografiske forhold i både ind- og udland, således at vi kan stå inde for kvalitet og funktion.

På den måde sikrer vi, at vores produkter lever op til kundernes forventninger og krav og kan anbefale den ideelle opbygning af bilen.

Vi er leverandør af totaloplysninger, hvilket indebærer, at vi tilbyder levering af biler og opbygning baseret på kundens individuelle behov og ønsker om bedre komfort, større sikkerhed og høj ydeevne.

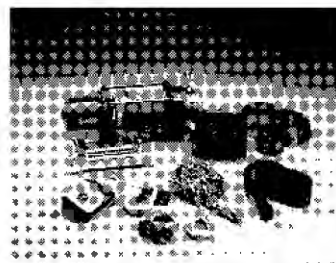
Du er altid velkommen til at besøge os for at få en tur i en demobil, som er udstyret med vores produkter. Ydermere har vi et udstillingslokale, så man kan danne sig et indtryk af vores produkter.

Når du kontakter os, vil du komme til at tale med Per, Jan eller Marius, som står til rådighed med salg, service, rådgivning og information.

Vi ser frem til at møde dig på vores stand i Finderup samt i firmaet i Sjelle!

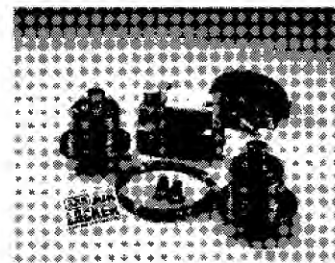


**De bedste resultater opnås med det rigtige udstyr...**



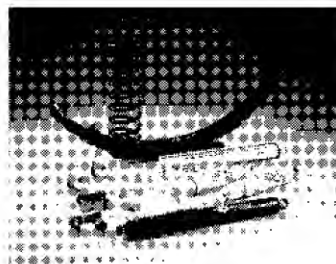
## **BJERGNINGS-UDSTYR**

WARN-el- og hydrauliske spil fra 900 til 5400 kg.  
ARB trækstroppe, kæder og kasteblokke.  
Hi-Lift Jack donkrafte.  
Sandstiger i aluminium og stål.



## **ØVRIGT UDSTYR**

ARB tagbagagebærer  
AVM friløbsnav  
ARB Turbo sæt  
KN Luftfilter  
Safari Snorkler  
Bestop soft toppe  
Gem Hardtoppe  
IPF Lamper og spots  
Skærmkanter  
Anhængertræk  
ARB Bull Bars



## **ARB AIR LOCKER**

Giver dig mulighed for ved et tryk på en knap at få 100% differentialespærring på kun 1/10 sekund. Kan monteres på varevogne, pick-ups og 4x4 biler.

*Vi tilpasser bilen individuelt efter ønsker og behov og rådgiver i alle situationer.*

*Stort lager i nye og brugte reservedele til 4x4 biler, specielt Land Rover og Suzuki*

## **OLD MAN EMU**

Affjedring til ethvert formål. Kendt for sin gode komfort, store sikkerhed og høje kvalitet.  
Gasstøddæmpere. Gasstyretøjsdæmpere.  
Blad- og skruefjedre. Polyurethan bøsninger.

## **WARN BLACK DIAMOND**

Affjedring og hævnings sæt. Karosserihævnings.  
Gasstøddæmpere. Undervognshævnings.



# TEAM BERTELSEN ApS

Langelinie 49 · Sjelle · 8464 Galten · Tlf. 86 95 42 55 · Fax 86 95 40 58





*Vi ses i Finderup  
i uge 28  
fra den 8. - 14. juli*



## DANSK LAND-ROVER KLUB

Formand: Claus Kjøller, Gl. Hellebækvej 61B 3000 Helsingør ☎ 70 20 19 76  
 Sekretær: Merete Kneis, Strandvejen 200, 5500 Middelfart ☎ 64 40 19 74  
 Kasserer: Jens Hesseldahl, Odensevej 26, 5690 Tommerup ☎ 64 75 22 59  
 Med.reg.: Poul E Andersen, Mejlbyvej 43, 8370 Hadsten ☎ 86 99 97 23

### REGIONSLEDERE 1996

#### ØSTSJÆLLAND

Torben Jensen, Violvej 1  
2600 GLOSTRUP ☎ 43 45 07 78

#### NORDSJÆLLAND

Christian Holten, Overskousvej 9,2.th  
2500 VALBY ☎ 42 24 20 12/36 46 20 24

#### SYDSJÆLLAND

Henrik Eisvang, Fulbyvej 27  
4180 SORØ ☎ 53 64 55 61

#### SØNDERJYLLAND

Tommy Petersen, Ravsted Hovedgade 99  
6372 Bylderup Bov ☎ 74 64 74 47

#### MIDTJYLLAND

Hartley Nielsen, Jyllandsvej 20  
5500 Middelfart ☎ 64 41 31 32

#### ØSTJYLLAND

Jan Christensen, Krogryggevej 4  
8410 RØNDE ☎ 86 36 51 49

#### VESTJYLLAND

Morten Nielsen, Østergade 2 A  
7790 THYHOLM ☎ 97 87 20 29

#### NORDJYLLAND

Henning Nielsen, Vangen 4  
9800 HJØRRING ☎ 98 90 25 16

#### FYN

Per Hansen, Hedelundvej 3  
5270 ODENSE N ☎ 66 18 66 01

#### LOLLANDFALSTER

Jane Rasmussen, Plantagevej 8  
4892 KETTINGE ☎ 53 87 36 53

#### NORDVESTSJÆLLAND

Arne Pedersen, Istebjergvej 29  
4400 KALUNDBORG ☎ 53 50 73 45

#### BORNHOLM

Hans Georg Novrman, Fejlerevej 4  
3782 KLEMENSKER ☎ 56 96 62 80

### OASEN

#### REDAKTIONS ADRESSE

Steen Ulrik Johannessen  
Niels Pedersens Vej 9A  
2670 Greve  
☎ 43 69 00 30  
e-mail: thaulow@inet.uni-c.dk

#### ØKONOMI & DTP

Lars Skov  
Damvej 6 Vester Stødam  
3400 Hillerød  
☎ 48 28 50 99

#### ANONCER & PRODUKTION

Poul-Erik Andersen  
Mejlbyvej 43. Røved  
8370 HADSTEN  
☎ 86 99 97 23

#### ARTIKLER & ANONCEMATERIALE

Skal være redaktionen i hænde  
senest den 25.

