



## Indhold i dette nummer

- Side 3. [Formanden har ordet](#)
- Side 4. [Afsked med Borregaard](#)
- Side 5. [Tak til bestyrelsen](#)
- Side 6. [Planlagte arrangementer](#)
- Side 7. [Årskort til jyske seværdigheder](#)
- Side 8. [Hartmann i Alperne – igen, igen](#)
- Side 11. [I Dolomitterne med MX-5](#)
- Side 12. [Bahnhof Uelzen](#)
- Side 14. [Hvorfor en MX-5? Svar 1](#)
- Side 16. [Hvorfor en MX-5? Svar 2](#)
- Side 19. [Autostadt i Wolfsburg](#)
- Side 21. [Five-Tour 2012 på Jyllandsringen](#)
- Side 23. [Harzenturen september 2012](#)
- Side 24. [Annoncer](#)
- Side 25. [Huskeliste ved kørsel i udlandet](#)
- Side 26. [Medbring ekstra udstyr til udlandet](#)
- Side 27. [Kontakt til klubben](#)

## Redaktionelle bemærkninger

### Roadstar nu i to versioner

Dette nummer af Roadstar er forsøgsvis udgivet i en version til trykning på papir og i en version i PDF-formatet beregnet for visning på en skærm.

Skærmversionen, som du nu ser på, er i Indholdsfortegnelsen overfor tilføjet hyperlinks, der ved et klik fører dig til en bestemt artikel. Mange steder i bladet kan du også komme tilbage til 'Indhold i dette nummer' ved at klikke på 'Indholdsfortegnelse'.

### Send et indlæg til Roadstar når som helst

Indlæg og billeder til kommende numre af Roadstar modtages meget gerne og de kan til enhver tid sendes til:  
roadstar@mx5club.dk

### Nyt websted for MX-5 klubben

Klubben fik et nyt websted i starten af 2012. Adressen er dog fortsat den samme:  
<http://mx5club.dk/>  
Brugere af det tidligere websted, skal oprette sig på ny, idet det ikke har været muligt at overføre de gamle adgangskoder til det nye websted. Husk medlemsnummeret ved oprettelsen  
F.eks. 2001xyzp

### Meget tekst og ikke så mange billeder

Klubbens medlemmer er heldigvis meget ordrige og deres tekst har fået en højere prioritet end deres billeder.

**Forsidebillede: Det underskønne Norge. Mogens Gemmer**

## Annoncering:

Bladet udgives i A4 format, og sendes til hovedparten af de ca. 480 medlemmer som pdf-fil pr mail. Der kan annonceres på 1/2 eller 1/4 side. Prisen er for indrykning i 3 numre (en hel årgang)

1/2 side kr. 1.000,-  
1/4 side kr. 700,-

Annoncen skal senest to uger før udgivelsen fremsendes til redaktøren i billedformat (jpg eller andet) eller som en MS Office Word – fil. Den kan ændres fra gang til gang, således at den hver gang er aktuel.

Redaktørens e-mailadresse er: roadstar@mx5club.dk

MX5 Club Denmark udsender klubbladet ROADSTAR tre gange årligt som anført nedenfor:

Medio marts • Medio juni • Medio oktober

## Formanden har ordet

Mange ting er ændret siden sidste nummer af Roadstar. En ny formand er kommet til på en trist baggrund.

Jens Borregaard valgte på grund af sygdom at overdrage hvervet til undertegnede.

Den 21. august gik Jens bort, dagen efter sin 70 års fødselsdag.

Fra klubben blev der sendt en sidste hilsen til Jens i form af en bårebuket.

### Klubbens liv

En del af klubbens medlemmer har for nylig været på en ganske succesfuld tur til Harzen; for 2. år i træk.

Turen var igen arrangeret af Helge Pedersen og i år var medlemmer fra den svenske Miata Club også inviteret med.

Personligt håber jeg på, at store udlandsture som denne kan være på programmet hvert år.



Der har også været afholdt diverse køreture rundt om i landet og her har medlemmer virkelig lagt sig i selen for at skabe interessante ture til stor fornøjelse for deltagerne.

Samtidig har vi også fået en "ø-gruppe", som fremadrettet vil stå for at koordinere arrangementer øst for Storebælt. Her vil jeg meget gerne gøre opmærksom på, at der afholdes et planlægningsmøde i øst den 3. november. Mød op og kom med jeres ideer til, hvordan spændende ture kan se ud i øst, når vi skal i gang med 2013 sæsonen.

I år blev der igen afholdt en banedag i samarbejde med [www.five-speed.dk](http://www.five-speed.dk) – arrangementet var en succes med mange glade deltagere og mulighed for at prøve bilerne af under sikre forhold. Alt i alt er der masser af arrangementer på kalenderen i løbet af sæsonen, så hold øje med kalenderen og kom med ud på asfalten. Det er her vi for alvor skaber klubbens liv!

### Klubbens fortsatte drift

I løbet af 2012 er der ændret lidt på klubbens drift. Den daglige administration af klubbens hjemmeside og redaktionen af Roadstar er nu skilt ud af bestyrelsesarbejdet.

Bestyrelsen koncentrerer sig så om andre dele af klubbens drift. Det er et fortsat mål at gøre bestyrelsesarbejdet lettere og mere effektivt.

I sidste nummer af Roadstar skrev Jens Borregaard følgende: *"... at det at komme ud og køre må være helt centralt i vore aktiviteter."* For at kunne gøre dette i klubregi og yde støtte til arrangementerne, er det vigtigt med en velfungerende bestyrelse.

Jeg vil derfor opfordre interesserede medlemmer til at bakke op om arbejdet med klubbens drift. Det tilstræbes at afholde tre bestyrelsesmøder om året, samt at samles en gang årligt til generalforsamlingen. Mest muligt af bestyrelsesarbejdet klares via mail og klubbens hjemmeside.

Næste generalforsamling er planlagt til at blive afholdt i marts 2013 – mød op og vær med til at præge klubben liv.

Morten Andersen, september 2012.

[Indholdsfortegnelse](#)



# Afsked med Jens Borregaard

Af Helge Pedersen



17. september 2011 kørte vi med på klubturen "Fyn er fin" da Jens ringede på mobilen og fortalte at lægerne havde konstateret, at han havde fået kræft. Det var lidt af et chok at få denne besked, og det lagde naturligvis en dæmper på humøret resten af turen.

Jens var meget åben om sin sygdom og i det hele taget positiv indstillet til den meget hårde behandling med kemoterapi og strålebehandling, som han måtte igennem inden han blev opereret i februar. Desværre viste det sig

ved en scanning i juni, at kræften havde bredt sig til leveren og dermed var håbet om at overleve sygdommen definitivt slut.

Vi besøgte Jens og Marianne nogle gange under sygdomsforløbet og sidste gang snakkede vi en del om det liv han havde haft, og det der nu lå og ventede på ham. Han havde mulighed for at komme på Hospice, men havde valgt at dø hjemme.

Overraskende var han meget interesseret i hvordan det kom til at gå med fjerde generation MX-5, nu hvor man havde besluttet sig for at samarbejde med Alfa Romeo. Det viste sig at han faktisk vidste en masse om Alfes tidligere sportsvogne og deres motorer. Men sådan blev man mange gange overrasket over den store viden, som Jens besad om utrolig mange ting.

Jens var meget afklaret om den korte tid, som nu lå forude; han fortalte at han stort set havde nået alle de mål han havde sat sig i livet og at han og Marianne havde haft et godt liv sammen. Så han kunne kun være tilfreds og se tilbage på et godt liv, men var naturligvis ked af at Marianne nu måtte se frem til at være alene.

Jens og Marianne havde glædet sig meget til at komme mere på langtur med deres flotte nye NC, nu hvor Jens endelig havde besluttet sig for at gå på pension, men sådan kom det desværre ikke til at gå.

Vi var nogle stykker fra klubben som deltog i bisættelsen af Jens, og det var helt fantastiske at se hvor mange som ønskede at sige et sidste farvel til Jens. Kirken var propfuld, der blev sat klapstole ind i hele kirken længe, de sidst ankomne måtte tage til takke med ståpladser i våbenhuset under hele højtideligheden.

Ud over de mange mennesker, så var kirken fyldt med et sandt hav af blomsterdekorationer og da det blev tid til at synge de valgte salmer, så istemte alle med sådan en styrke, at det var som hele kirken rungede. Jeg har aldrig oplevet noget lignende. Det kunne man nok kalde et ordentlig farvel fra vennerne til Jens.

Vi har nu taget afsked med Jens. Han vil blive frygtelig savnet af familien og de af os som nåede at lære ham at kende.

Vore tanker går i denne svære stund til Marianne og familien.

Ære være hans minde

[Indholdsfortegnelse](#)

## Tak til bestyrelsen

Af Sanne Kutscher

Først og fremmest tak fordi, I stiller op til en kørebane og ikke en holdeplads.  
Også tak fordi I gør og handler og ikke, som Erik Clausen siger om offentlige ansatte:  
"ligner fast løn i ansigtet og har en gangart, som om de er på konstant afspadsering".  
Det er vi MANGE som sætter pris på og nyder rigtig godt af.

Det sker jo så rigtig meget sjovt i MX-5 Club Denmark. Det handler om glæde, sjov og køreegenskaber, men mest om socialt samvær.

Her snakker vi ikke bare tekniknørderi, om hvordan reparerer bil hver weekend, konkurrencer om det tager 12 eller 15 minutter at slå kalechen op for 2 mand, praler af vores store værkstedsregninger eller nogen langt ude forklaringer på hvorfor vidunderet heller ikke kører i dag.

Vi går direkte til det der er sjovest! Vores biler starter HVER gang, så her handler det om at køre tur, at ha' det hyggeligt og sjovt og dele glæden med hinanden om den pokkers lækre MX-5, som udover de sublime køreegenskaber udmærker sig ved at se skide godt ud, uanset årgang!

Under 30 km/t. glider regnen af forruden og når ikke ind i kabinen og det det tager os under 1 minut at slå kalechen op, så vi når aldrig at blive rigtig våde. Og så er den både støjsvag, bruger ikke en farlig masse brændstof og vægtafgiften er også lav. Personligt har jeg endnu ikke mødt nogen anden åben bil med alle de kvaliteter.

Almindeligt vedligehold og en 4-hjulsudmåling, hvis du har været i et hul på landevejene eller over en kantsten, er som på enhver anden bil rigeligt.

Når kunder kommer hos os og vælger at købe Mazda MX-5 frem for et andet mærke og en anden model, er det ikke pga. mangel af bedre. Tværtimod! De kommer fordi, de nu er klar til sjov og fornøjelse, som rækker ud over enhver fatteevne for dem som kun kører bus, S-tog og Lada.

De bider ikke mærke i teknikarrangementer (hvem interesserer sig også for det), om der kommer udenlandske deltagere (hvorfor skulle det nu også være interessant) eller om kaffe og kage er inklusiv i abonnementet, når vi er på tur.

Kort og godt. Tak fordi vi har en bestyrelse som er til for at motivere til sjov og til at fremme lokale bekendtskaber blandt dem, som deler passionen for MX-5!

I er lige efter min smag!

Med venlig hilsen



[Indholdsfortegnelse](#)

## Planlagte arrangementer

Oversigten over planlagte arrangementer har været et fast indslag i de foregående udgaver af Roadstar, men der er ved redaktionens afslutning kun lidt at berette om.

Hvornår	Hvad	Hvem	Hvor
14-10-2012	Efterårsklargøring	Au2Fast	Vissenbjerg
27-10-2012	Vinterklargøring	MX-5 Specialisterne	Jelling
03-11-2012	Planlægningsmøde	Turgruppe Øst - Øerne	Maglesø
Marts 2013	Generalforsamling	Klubben	Vest for Storebælt
St. Bededagsferien 2013	Klubtur	Turgruppe Vest	Holstenske Schweiz
Kr. Himmelfartsferien	Klubtur	Turgruppe Øst - Øerne	Bornholm

Se en ajourført arrangementsliste på: <http://mx5club.dk/ture-og-arrangementer>

## Planlægning af aktiviteter for Turgruppe Øst, 2013

*Af Ole Collstrup. Turgruppe Øst, Øerne.*

Mød op i Maglesø lørdag den 3. november kl. 12 og vær med til at sætte dit præg på, hvad der skal ske på øerne i det kommende år.

Hvis du ikke vil deltage i frokosten, kan du vente til kl. 14, hvor mødet starter.

### Ø-gruppen byder allerede nu ind med disse arrangementer:

Gavnø autojumble  
2 svenskerture  
Kr. Himmelfartsturen til Bornholm

Vi kan måske sammen finde på meget mere.

Kom og vær med lørdag den 3. november.

## Bornholm - Kristi Himmelfartsferien 2013

*Af Turgruppe Øst, Øerne*

Sted: Storløkke Feriepark, Genvej 2 – 4, 3770 Allinge  
Tid: Kristi Himmelfartsferien, 9/5 – 12/5 2013

Vi har reserveret 20 huse i Storløkke Feriepark, og de går efter princippet 'først – til – mølle'.

<http://www.teambornholm.dk/storloekke>

Man kan vælge mellem tre hustyper, hvor priserne inkluderer el, varme og slutrengøring.

### Hustype 1, for 2 personer:

3 nætter med færgeoverfart Ystad-Rønne tur/retur for bil + 5 personer: 3.130,-

Ekstra nat ved tidligere ankomst eller forlængelse af ophold: 436,-

Ekstra bil, så der for hvert hus er 2 biler: 1.246,-

### Hustype 2, for 2 - 4 personer:

3 nætter med færgeoverfart Ystad-Rønne tur/retur for bil + 5 personer: 3.292,-

Ekstra nat ved tidligere ankomst eller forlængelse af ophold: 490,-

Ekstra bil, så der for hvert hus er 2 biler: 1.246,-

### Hustype 3, for 4 - 6 personer:

3 nætter med færgeoverfart Ystad-Rønne tur/retur for bil + 5 personer: 3.617,-

Ekstra nat ved tidligere ankomst eller forlængelse af ophold: 598,-

Ekstra bil, så der for hvert hus er 2 biler: 1.246,-

Man kan leje sengetøj, så det behøver vi ikke at have med i vores små biler. Team Bornholm, som står for feriehusene, oplyser, at der også er mulighed for indkvartering i Æblehaven, som er et feriecenter beliggende overfor Storløkke Feriepark, såfremt vi har brug for flere end 20 huse. Priserne i Æblehaven vil være næsten som overfor.  
<http://www.teambornholm.dk/aeblehaven>

Afregning af overfart/hytter, skal ske direkte til Team Bornholm.  
Se nærmere om betaling samt andre detaljer om turen på klubbens websted under Ture og Arrangementer.

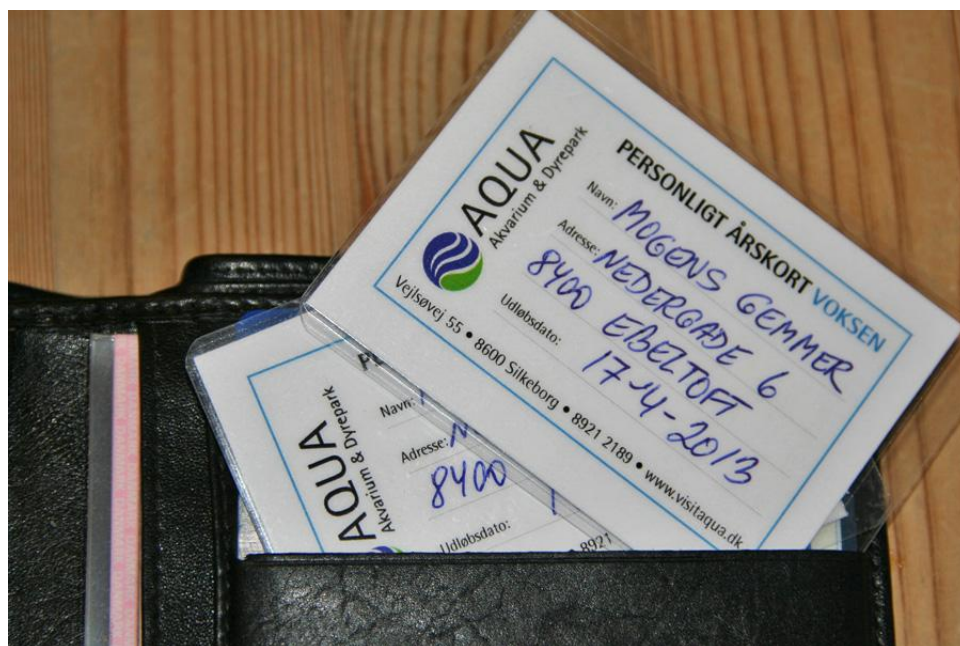
Sidste frist for tilmelding er 15. februar 2013.

For tilmelding samt turforslag vedrørende Bornholm kontakt:  
Lis Collstrup  
Mobil: 20 48 45 99  
E-mail: [lis@collstrup.dk](mailto:lis@collstrup.dk)

## Årskort til jyske seværdigheder

*Af Mogens Gemmer*

Danmark flyder over med seværdigheder, der ikke altid er gratis at besøge, men for nogle af dem kan det gøres lidt billigere med et årskort.



Årskort udstedt af Aqua mod et tillæg på kr. 100 oveni entreen. Giver i et år fremover gratis adgang til:

1. Aqua, Silkeborg
2. Kattegatcentret, Grenaa
3. Den Gamle By, Aarhus
4. Aalborg Zoo
5. Jesperhus Blomsterpark, Nykøbing Mors
6. Nordsøen Oceanarium, Hirtshals

[Indholdsfortegnelse](#)



# Alperne – igen, igen

Af Knud Hartmann

## Mand og maskine

Hvad er det dog med de bjerge og os sportsvognskørere? Ja, i min rene drengesjæl er der ingen tvivl, (måske burde jeg skrive "min rene drengerøvs-sjæl"). Kørsel i bjergene er den ægte vare. Der stilles max. krav til mand og maskine. Det er en selvfølge at der køres friskt, vi kører jo sportsvogn, det betyder næsten fuld ydelse fra maskinen og 100 % koncentration fra føreren.

Koncentrationen er der absolut ingen tvivl om, hvis den svigter, kan det gå helt galt. Med hensyn til den fulde ydelse fra maskinen er der selvfølgelig visse forbehold. Da vi kørte gammel sportsvogn, handlede det meget om temperatur og olietryk, en vis forståelse for mekanikkens funktioner er nyttig, det er jo ikke en "quater-mile" på tid, men mere en langdistance prøve. Den gamle stødstangsmotor var ikke nær så "rew-happy" som den moderne med 2 overliggende og 4-ventil teknik. Når den gamle kom væsentlig over 3000 omdr. i længere tid, følte man med den og glædede sig over den eftermonterede oliekoeler. "Den ny" derimod er først rigtig glad, når den kommer over 3-4000 omdr. og gerne pænt langt over.

For ikke så længe siden var der her i bladet artikel, der hed "Hvorfor sportsvogn"?

Man kunne også med god ret spørge - hvorfor ikke?

Der er tydeligvis en del klubkammerater, der ikke tænker på deres sportsvogn som en sportsvogn, men snarere som en cabriolet til udflugtsture.

Et udmærket formål og en dejlig anvendelse, men så melder spørgsmålet sig "Hvorfor egentlig sportsvogn"? Ved at vælge en almindelig cabriolet, ville man få mere komfort og måske endda for færre penge. Hvis man tillægger musikanlægget større betydning end lyden fra en veltunet udstødning, ja, så er man nok egentlig ikke sportsvognskører.

Til slut om dette emne: vigtigere end valget af den rigtige sportsvogn er valget af den rigtige makker. En medkører, der klamrer sig fast til dørhåndtag og andre fremspring med rædsel i øjnene, er jo ikke særlig fremmende for køreglæden.

Spøg til side, en god makker på livets landevej er selvfølgelig vigtigere end en nok så spændende køretur i bjergene. Salige være os, der har fået begge dele!

Nå – det var nu slet ikke det, denne artikel skulle handle om, men hvad hjertet er fuldt af, løber pennen som bekendt over med. Nej, dette er for at fortælle om nyfundne og delvis genfundne veje i Alperne, et par gode råd til rutevalg både for sportsvognskørere og udflugtsturister.

## En anderledes vej gennem Schweiz til de franske alper



Ned fra Grimsel Pass og op mod Furka Pass



Vi har for de sidste to ture til de franske alper, senest i september i 2012, valgt en anden og mere spændende rute gennem Schweiz.

Hovedruten ses på kortet herunder, hvor tallene 1 – 8 refererer til tekstens kantede parenteser.



Fra Lörrach (for selvfølgelig tager vi stadig autotoget, 850 km tysk autobahn er ikke interessant sportsvognskørsel) via Rheinfelden til Luzern [1], nord og øst rundt om Vierwaldstätter søen (og ikke som på kortet herover syd om søen) med den berømte Achsenstrasse og sydpå til Wassen [2].

Her begynder den rigtige alpetur med opkørslen til System Pass. Schweizerne er særligt stolte af dette pas, som er passet ind i naturen på den smukkeste tænkelige måde.

Når vi kommer til Innertkirchen [3] drejes igen mod syd til Grimsel Pass, der er karakteristisk ved sine 3 enorme dæmninger, vildt imponerende bygningsværker. Man tænker uvilkårligt – hvad nu hvis der sker noget med den øverste? Millioner af liter vand vælter ud og vil uvægerligt ødelægge den næste og den næste med deres millioner af liter vand. Nå – ok de der Schweizere plejer jo nok at vide, hvad de gør.

Umiddelbart efter toppen af Grimsel bør man lave et fotostop. Herfra kan man se alle nedkørselens hårnålesving ned mod landsbyen Gletsch [4] og samtidig se alle hårnålene op mod Furka Pass, det er bare flot og lige noget, der giver kløe i kørehandskerne. Vi gemmer Furka Pasa til den følgende dag og drejer til højre i Gletsch [4] til Glüringen [5], hvor vi overnatter hos en hollandsk familie, der har indrettet et lille hotel/pensionat "Walliser Sonne" i meget landlige omgivelser ([www.walliser Sonne.ch](http://www.walliser Sonne.ch)).

Her var godt at være.

Vi valgte 2 overnatninger med henblik på at lave en ekstra alperundtur dagen efter.

## En 1-dages udflugt fra Glüringen

Rundturen starter med et for de fleste ukendt pas Nuffenen eller Passo della Novena, (vi er i den italiensk talende del af Schweiz). Dette pas er det højeste interne pas i Schweiz og ikke særlig trafikeret. Vi mødte dog noget så usædvanligt som en vindmølletransport, en blokvogn med en kæmpevinge, men det havde man selvfølgelig helt styr på.

I Airolo begynder den nordgående opstigning til det kendte St.Gotthard Pass, som kan passeres på hele 3 forskellige måder. Den kedeligste og dyreste er tunnellen. Den mest interessante er den helt gamle pasvej, den kan dog ikke bruges hele vejen, men kan findes og bruges på delstrækninger. Som et minimum bør man dreje ind til den gamle pasovergang med hotel, museum og det berømte mindesmærke, hvis man benytter den ny vej over passet, et vildt imponerende stykke ingeniørkunst. Efter nedkørslen fra St. Gotthard kommer man til byen Andermatt, hvor man endelig skal prøve at finde frem til det kendteste stykke af den gamle pasvej nemlig "Teufel Brycke", i en snæver slugt i byens nordlige udkant på vejen mod Luzern. Ret dramatisk og vildt, en god demonstration af de vanskeligheder, der var forbundet med at passere alperne i bil for ikke så forfærdeligt mange år siden. Hvis der er tid, kan man lige smutte op i passet Oberalp og vende, før vi styrer mod Furka Pass med den omvendte udsigt af den fra Grimsel i går, ned over Furka og op over Grimsel. Vi kunne ikke styre os, men måtte en ekstra gang op ad Grimselvejen før turen gik hjem til hotellet efter det, vi kalder en rigtig bjergtur.



Foto: Rigmor Thomsen. 'Klar til det næste pas'.

## Tilbage til hovedruten mod de franske alper

Den følgende dag kørte vi via Martigny [6] over Store Sct. Bernhard, ned til Aosta [7] i Italien og op igen over Lille St. Bernhard (som ikke er spor lille og i år med en del vejarbejde) til Bourg-Saint-Maurice [8].

Dermed er vi, som nogle af jer vil huske, tilbage på Route des Grandes Alpes og det har vi jo skrevet en del om tidligere.

Der er for os ingen tvivl om, at denne rute gennem Schweiz er mere spændende end den nordlige del af le Route des Grandes Alpes og man får stadig den bedste del af denne rute sydpå.

Hvis du vil vide mere eller have tilsendt rutebeskrivelse, hotelliste eller tidligere artikler, skal du bare sende en mail til [bombolulu@mail.dk](mailto:bombolulu@mail.dk) eller gi' et ring på 86 92 93 33.

[Indholdsfortegnelse](#)



## På eventyr i Dolomitterne med MX-5

*Af Else og Knud Erik Madsen*

De, der ikke har kørt bjergkørsel med deres MX-5, skylder sig selv en oplevelse af de store. Har man først prøvet det, bliver man draget af det.

Vi har haft et utal af oplevelser med MX-5'eren, men kunne godt tænke os et besøg i de Italienske bjerge, nærmere betegnet Dolomitterne. Vi fik et par fif af Knud Hartmann, der har kørt et utal af ture i Alpelandet og Dolomitterne, og som også har holdt foredrag om emnet i Go West.

Disse råd har vi koblet med GPS ruter fra Kurvenspass, <http://www.kurvenspass.dk/kurvenspass-2011/rejseplan/>, som vi har tilrettet til vores brug.

Helge bød på en tur til Harzen, som vi også skulle deltage i, så det var da et stykke ad vejen derved. Normalt er vi tilhængere af biltog, så man undgår de lange tyske strækninger, men må denne gang nøjes med at tage toget til hjemturen.

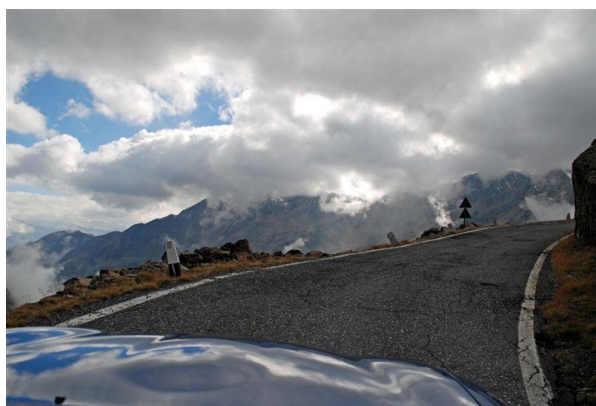
Vi havde 15 fantastiske dage, hvor vi kørte fra sted til sted. Det blev til 4.000 km i alt og for at skelne dagene fra hinanden, skrev vi hver aften dagbog.

### **Dagbogen, søndag den 23. september 2012. Stelvio og Gavio passene.**

Det tegner godt her fra morgenstunden. Har svømmet og hilst farvel til danskerne, som vi mødte på Hotel Kreuz her i Rifiano. Hotellet kan godt fungere som base en anden gang, man kommer på disse kanter.

Efter dalturen med de mange æbleplantager, kommer vi til Merano, hvor vi spændt svinger mod Stelvio passet. Der hænger nogle dystre skyformationer op ad bjergsiderne. Ikke noget der generer, men vi er lidt spændte på, hvad vi får at se når vi når længere op.

47 skarpe hårnålesving er der til toppen af Stelvio og navigatoren kan slet ikke finde ud af, om vi kørte den ene eller den anden vej. MX-5'eren kan godt klare sig i svingene over for de mange bikerne, når blot de ligger tæt nok. Så det går bare der op af, selv om den lugter lidt svedt. Her skænker man lige den japanske teknologi og grundighed en venlig tanke og er glad for at skidtet er skruet godt sammen. Vi når nu op og gennembryder skylaget og solen brænder ned over os og de smukke bjergtinder. Vi er heldige og får de bedste bjergoplevelser serveret lige over motorhjælmen. Fantastisk.



På toppen ser vi, at vi ikke er alene. Det vrir med biler og motorcykler og der er masser af liv ved boderne. Souvenirskrammel findes de mærkeligste steder, men hvem gider køre her op i 2760 meters højde efter en nøglering? Men sådan er det bare og vi nøjes med en kop Cappuccino. Historisk er der ikke noget at berette om, så vi kører ned igen, dog kun med 10 sving på den anden side.

Vi når nu ned til byen Bormio, hvor vi finder den skønneste plads til vores medbragte frokost ved Bormio Terme. Der er et flot springvand, omkranset af det flotteste blomsteranlæg og en lille tepavillon, hvor vi kan sidde.

Vores næste rute går oprindelig herfra og til Schweiz, men vejret er nu super med 24 grader, så vi vender snuden mod passet Gavia. Vejen her op er af dårlig beskaffenhed, så farten bliver der efter. Og godt det samme, for det er snart kun en gedesti med kløfter lodret ned. Langt ned og uden autoværn eller andet. Det bliver lige lovlig spændende, når to biler skal passere hinanden, men heldigvis er trafikken beskeden i forhold til Stelvio. Tanken melder sig: burde man have efterspændt hjulene inden man vovede sig her ud?

Vel oppe på toppen af Gavia passet ser vi på et mindesmærke over faldne soldater, men kan ikke tyde årstallet for begivenheden. Vi kommer godt over på den anden side og beslutter os for at tage den spændende tur tilbage til Bormio.



I Bormio søger vi efter Knud Hartmann's anbefalede logi, men det er desværre ikke åbent.

Vi får dog anvist hotel St. Anton med \*\*\*\*.

Prisen, ja den er i top, men vi booker. Den blå kommer i P-kælderen og der er gratis Wellness afdeling, som vi nyder i fulde drag. Nu er bjergstøvet vasket af og vi beslutter os for at spise en pizza ude i byen. Pizzastedet ligger lige om hjørnet, så det prøver vi. Ikke noget dårligt valg, da hele byen stimlede sammen der. Atter en god dag. I morgen må vi nok finde noget lidt tættere ved jorden.

Lyder det fristende så prøv selv at køre turen?

Fif og gode råd kan sikkert også fås hos flere af klubbens medlemmer, som har kørt i Alperne.

[Indholdsfortegnelse](#)

## Hundertwasser-Bahnhof Uelzen

*Af Mogens Gemmer*

I forbindelse med turen til Harzen i 2012 havde nogle af deltagerne været omkring Bahnhof Uelzen.

Vurderingen af banegården rakte lige fra et stort gab 'over et par kakler, der var limet på en mur', til at banegården var et absolut "must see".

Vi satsede på den sidste bedømmelse og lagde Uelzen ind som et stop på hjemturen fra Harzen og uanset, hvad man måtte mene om banegården, ser den ikke ud som nogen andre.

(Uelzen skal i følge sagkyndige (herunder tyskere) udtales som 'Yltzen').





Banegården blev i sin nuværende udformning indviet i 2000 efter en omfattende renovering, hvor linjerne blev lagt af den østrigske multikunstner Friedensreich Hundertwasser (1928 – 2000), som ikke gjorde megen brug af lineal og passer under udformningen af sine værker. Under ombygningen af banegården har han dog været begrænset af den eksisterende retvinklede bygningskrop, men overalt, hvor han kunne komme af sted med det, er de rette linjer og vinkler brudt af noget skævt.

Hundertwasser havde mere frie hænder under udformningen af småbygninger på perronerne, hvor begreberne for læskur og elevatorskakt skal udvides med en Hundertwasser-version.



## Tissetrang på Bahnhof Uelzen?

Uanset blærespændingen skal man ofre 1 € på et toiletbesøg.

Jeg kan ikke svare for dametoiletterne, men på herretoiletterne hænger selv affaldsstativet skævt og urinaler bliver aldrig det samme efter en vandladning på sådan et toilet.



Vi var på Bahnhof Uelzen i over en time og det havde ikke behøvet at koste mere end 2 € for toiletbesøg, men der er meget andet Hundertwasser, der lokker her, så styr dit (og måske især konens) VISA – kort.

## Hvor ligger Uelzen?

Uelzen ligger på hovedvej B4 mellem Lüneburg og Braunschweig og der skiltes omkring byen rigeligt med Hundertwasser-Bahnhof Uelzen eller blot Bahnhof.

For dem, som foretrækker koordinater, er de for banegården i Uelzen: 52°58'7"N og 10°33'8"E

## Indholdsfortegnelse

## Hvorfor en MX-5? Svar 1.

*Af Henning Nørlund Christensen*



Henning (ved rattet i bilen med nummer 77) har spurgt sig selv om hans og familiens valg af bil og hvad den bruges til.  
Her kommer svarene.



### **Hvorfor har du en Mazda MX-5?**

Jeg har altid interesseret mig for biler og læst mange tests og omtaler af MX-5 lige fra den kom på markedet. De seneste 5 års tid inden købet plagede jeg familien så meget om ønsket om at få en, at Iben (min kone) til sidst sagde, at nu måtte jeg se at få købt en eller også holde op med al den snak 😊.

### **Hvorfor valgte du ikke en af de andre roadstere på markedet?**

Jeg overvejede også kraftigt en BMW roadster. Bl.a. så vi på et par BMW Z4. Jeg kan godt lide kvaliteten i BMW og den fantastiske motorlyd fra den 6-cylindrede motor.

Jeg prøvede også flere forskellige MX-5'ere og blev begejstret for de fantastiske køreegenskaber og hvor sjov den er at køre så snart der er et par sving. Jeg blev også meget fascineret af, hvor sjov en MX-5 er at køre uden at man nødvendigvis kører voldsomt hurtigt.

En anden væsentlig årsag til at vælge MX-5 var MX-5 Club Denmark. Jeg fulgte i nogen tid aktiviteten på hjemmesiden og fornemmede tydeligt at der løbende er et bredt udbud af aktiviteter som man kan melde sig ind på. Efter at have anskaffet en MX-5 og indmeldt os i klubben, har vi bestemt ikke fortrudt dette. Vi har altid følt os meget velkomne til de arrangementer, hvor vi har deltaget og sætter pris på den gode stemning der er i forbindelse med arrangementerne.

### **Hvorfor har I valgt at købe NC-modellen?**

Vi valgte NC modellen da det var vigtigt for os at få så sikker en model som muligt – og herunder var udstyr som f.eks. airbags og ESC (antiudskridningssystem) af afgørende betydning. Desuden passer denne model os rigtig fint.

### **Hvad bruger I jeres MX-5 til?**

Den anvendes primært til kørsel i weekender og ferier, men anvendes også i dagligdagen som bil nummer 2. I forbindelse med købet af bilen solgte vi vores tidligere bil nummer to. Den bliver også anvendt til ture med MX-5 klubben. Da vi stadig har børn med på ferie, må evt. udlandsture vente nogle år endnu.

### **Hvordan fandt du din bil og hvilken slags er det?**

Det tog temmelig lang tid at finde bilen, men jeg var nok også lidt kritisk. Jeg ledte i over et år. Til sidst fandt jeg denne bil, der har kørt i Midtjylland i de første år af sit liv.

Det er en 2,0 Sport (i Tyskland kaldes den Expression), som ikke blev lagerført i Danmark, og, udover udstyret i de danske modeller, har den Bilstein undervogn, 6 trins gearkasse og xenon lygter. Vores har desuden bl.a. Bose anlæg, nøglefri betjening og alarm.

### **Har du fået foretaget ændringer/tilkøb til bilen efter du har købt den?**

Straks efter at den fik danske nummerplader, blev den undervognsbehandlet og har her i sommer fået en supplerende behandling. Desuden har jeg fået monteret beskyttelsestape på vangerne og stænklapper.

Der er også monteret filt som støjdemping i kabinen og endelig har jeg købt en hardtop til bilen. Generelt ønsker jeg dog at bibeholde bilen som original.

### **Hvor lang tid har I været medlem af MX 5 Club Denmark?**

Vores yngste søn Peter, Iben og jeg meldte os ind i klubben i sensommeren 2011.

Når I nu har valgt NC modellen med kaleche, mener du så, at dem som har valgt NC modellen med klaptag er nogle "klaphatte" og dem som kører i NA og NB modellerne kører i nogle gamle grimme biler?

NEJ!! Slet ikke. Alle MX-5'ere har jo grundlæggende det til fælles, at de har nogle rigtig sjove køreegenskaber. Det er sjovt at se de mange forskellige biler bl.a. når man er med på tur.

[Indholdsfortegnelse](#)

## Hvorfor en MX-5? Svar 2.

Af Lis og Ole Collstrup

Vores første bil købte vi i 1973 fordi den var smuk. Det var i hvert fald det reklamerne fortalte. En Renault 4 van. I dag kan jeg ikke helt huske hvad det var der gjorde den smuk. Måske var det prisen. Den var i hvert fald sjov at køre. Efter en tur i Norge opdagede vi, at vi kunne køre gennem Vasevej i Birkerød med 70 km/t.

(Red: Billedet herunder viser førsteudgaven Renault 4 L fra 1961 og altså IKKE en van, men med kofangere af bøjede støvsugerrør, hvor 'L' bl.a. indbefatter en siderude foran C-stolpen).



Billede: Medsendt af Collstrup.

Så udvidede vi familien og bilvalget blev endnu mere praktisk med bagsæde og stort bagagerum. Den var god indtil, den rustede sammen under os.



Lige på det tidspunkt var pengene temmelig små. Derfor blev afløseren en Morris Minor 1000. Den kostede 6.000,- og vi fik den på afbetaling! Bortset fra at den tabte forhjulet 2 gange og at vi på en tur til sommerhuset måtte ind på en nærliggende gård og hente vand til køleren, var den en stabil og praktisk bil. Når blot der ikke faldt sne. 1 cm var nok til at hjulene spandt. Ikke så meget bagageplads, men ifølge reklamerne fra dengang i 50'erne med rigelig plads til 6 voksne personer.



Billede: Medsendt af Collstrup.

Så fik Lis arbejde i Gørløse. Dengang en by uden trafikforbindelser, så vi købte en 2CV varevogn til hende. Fik syt nye sæder i skotskternet uld. Igen meget praktisk og kun lige det der var nødvendigt.

Efter at Morris'en og 2CV'en afgik ved døden hed det Land Rover. En 88" for at være nøjagtig. Vi meldte os ind i dansk Land Rover klub og oplevede det fantastiske at være sammen med mennesker, der er lige så sindssyge som en selv. Tænk at køre en bil ud i en sø, bare for i fællesskab at trække den op igen.

Og så arvede jeg min onkel!

I og med jeg ikke havde forventet at stå i testamentet, besluttede jeg at jeg for første gang i mit liv gøre noget totalt ufornuftigt: Jeg ville have en rød sportsvogn.

MGA var uden for arvens rækkevidde. MGB'eren også. Vi så på en MG Midget, der godt nok var hvid. Men typisk med engelske biler: Dørstolpen er tegnet før stolene blev sat ind, så man skal praktisere yoga for at kunne komme ind. Herudover er der selvfølgelig ikke power styring. Så rattet er bare blevet forstørret. Hvad man måske kunne i passagersider er nu helt umuliggjort i førersiden. Man har ikke taget konsekvensen af det som i den 3-hjulede Morgan, hvor man afmonterer rattet inden man sætter sig ind. Sidste englænder vi prøvede var en Austin Healey Sprite, den gamle model med frøjene. Den kom jeg slet ikke ind i. Her åbner man ikke dørene, men hopper lige ind.

Tilbage til yndlingsstolen med yndlingswhiskyen i hånden og tænke: hvad så?

Her var det jeg tænkte den store tanke, at hvis MG havde bygget en sportsvogn i dag, hvordan ville den så se ud? Ja se - nu er der jo ikke så langt, men for en sikkerheds skyld skænkede jeg endnu et glas op. Don't jump to conclusions.

Det var altså en MX-5'er vi skulle have.

Den første med klaplygterne ville jeg ikke have. NB'eren var i en prisklasse jeg ville være i. Vi så nogle på Sjælland og i Jylland, men næsten ingen på Fyn. Vi har været over broen et par gange og kørt skuffede hjem. En forhandler fra Holbæk havde været så ufornuftig at sætte bilen op på en rampe så den så sej ud, men så kunne man også kigge lige ind under den og her var den rød af rust overalt. En anden havde holdt på gaden i København og bar præg af misundelige blikke, der åbenbart kan være meget skarpe. Der var i hvert fald godt med ridser i lakken.

Efter en tredje ekspedition til Hovedlandet, hvor vi så på en NB'ere i Århus, Randers og Aalborg, sad vi skuffede hos en bekendt i Fredericia. Efter middagen sagde jeg, "må jeg låne din computer"? Tastede MX5 ind i den blå avis' søgefelt og fandt en jubilæumsmodel lige nord for Silkeborg. Vi ringede og aftalte at se på den dagen efter. Den var ikke rød men blå. (man kan jo ikke få alt) Den købte vi så. Sælger var mekaniker og havde selv vedligeholdt den i 2010 og 2011, men desværre var hustruen ved at blive gravid, så der var blevet dømt Berlingo. Ugen efter tog vi toget til Silkeborg. Nu var der skiftet tandrem, den var synet og den fik plader på.

Her fik vi så en bil, der var fuldt dokumenteret: Servicerapporter og regninger fra Auto Krüger GmbH i Dillenburg fra 1999 til 2004, fra TF auto i Dragør fra 2005 til foråret 2007 og fra Andreas (au2fast) fra 2007 til 2010.

Vi meldte os ind i MX5 klubben og har igen oplevet det sociale fællesskab der opstår, når man deler en fælles lidenskab. Men det kender I jo alle sammen, så det er der ingen grund til at skrive om.

Men tilbage til spørgsmålet: Hvorfor en MX-5?

- A) Jeg fik muligheden.
- B) Den bakkes op af en stor aktiv mærkeklub.
- C) Den ser britisk ud.

Jeremy Clarkson fra Top Gear er så begejstret for den lille roadster, at han slet ikke kan få armene ned. Det eneste, han er ked af ved MX-5'eren er, at den ikke er britisk!

Og det lever vi så med.

[Indholdsfortegnelse](#)

## Autostadt i Wolfsburg

*Af Mogens Gemmer*

Adressen er Stadtbrücke, D- 38440 Wolfsburg.

Stadtbrücke er en gangbro, som GPS'en måske ikke vil vise, men der skiltes ved alle afkørsler på A39 omkring Wolfsburg med vejen til Autostadt.

Ellers er koordinaterne for P-pladsen hos Autostadt: 52°26'4"N; 10°47'48"E.

Websted: [www.autostadt.de](http://www.autostadt.de) hvor man også kan vælge en reduceret engelsk version.

### Én dag i Autostadt er ikke nok

Autostadt er i alle henseender overvældende og de stedlige kendere siger, at det tager tre dage at komme igennem det hele. Entreen er på kun 15 € og for dette beløb får man desuden adgang til:

- En times tur på Weser-Elbe Kanal, der løber gennem Wolfsburg.
- En 2 timers rundvisning på det nærliggende Volkswagen Werk.  
(Gratis billetter for begge ture kan udstedes ved ankomsten eller senere).
- Adgang til terrænkørsel i VW Touareg/Tiguan eller Skoda Yeti til 25 € for 30 minutter

Hvis man kun kan afsætte 1 dag til besøget, kan man naturligvis plukke af tilbuddene, som man lyster, men dem med interesse for bilhistorie, bør prioritere Zeithaus Museum højt. Det er en bygning med 10 forskudte etager, hvor hver etage er tilegnet milepæle i bilhistorien; forhjulstræk, lav vindmodstand, motorteknik, mode og karosseridesign osv.



**Foto: Autostadt**

Hanomag 2/10 PS fra 1925 med centermotor og skærmene integreret i karosseriet (Pontonkarosseri).

Tiden var ikke moden for det indlysende karosserilayout fra Hanomag og i Europa skal vi helt op til 1953 før Mercedes-Benz genintroducerede pontonkarosseriet i deres model 180/190 (W 120/W 121).

Sådan er det med næsten alt det, vi i dag anser som selvfølgeligheder eller ligefrem moderne.

Det hele blev prøvet af i 1920'erne og 30'erne og herefter er de langtidsholdbare teknikker blot blevet forfinede. Automatgearkasse, forhjulstræk, tvangsladning, vindslikket karosseri osv. You name it.

## Der KdF Wagen

Tyskland har efter Nazitiden og nederlaget i 2. verdenskrig været prisværdigt åbne om landets brune fortid, men denne indstilling er ikke slået igennem i Autostadt.

Bilen herunder indgik i Hitlers program for Kraft durch Freude, der bl.a. skulle motorisere den tyske arbejderklasse ved en ugentlig indbetaling til deres kommende KdF Wagen.

Bilen kom aldrig i produktion, men indbetalingerne gik til krigsindustrien, der fremstillede en terrængående version af bilen; Kübelwagen/JEEP.

Det får man ikke meget at vide om i Autostadt og det samme forsigtige forhold til historien møder man også på Deutsche Panzermuseum i Munster.



Foto: Mogens Gemmer. 9749\_900x600.

Kopi af Ferdinand Porsches prototype fra 1936 af den senere VW Type 1. Käfer/Beetle/Boble.

Efter krigen blev produktionen af VW Käfer allerede optaget i 1945 og den stoppede først i 2003 efter produktion af over 20 mio. enheder. En rekord der senere er overgået af VW Golf.

Det var, hvad jeg fik ud af to af bilerne i Zeithaus Museum, men der er et par hundrede at gå i gang med, så god fornøjelse i Autostadt.

[Indholdsfortegnelse](#)



## Five-Tour 2012 – Banedag på Jyllandsringen

Af Morten "And"ersen



Efter sidste års vellykkede Five-Tour arrangement var der en vis forventning til årets arrangement. I år stod "slaget" på Jyllandsringen, en bane der ikke lige er tilgængelig for alle og enhver. Jeppe Rimmen havde gjort et stort arbejde for at line dagen op og sikre os både gode oplevelser og kompetent køreundervisning.

Til at hjælpe os med at få det bedste ud af dagen på banen var racerkører John Nielsen, journalist Flemming Haslund og sidelæns-kører Jakob Brasse.



Som altid lægger jeg hårdt ud med en stribe af problemer inden et større arrangement skal løbe af stabelen. Først og fremmest lykkedes det mig, på særdeles talentløs vis, at gokke hul i min nye IL Performance køler under montering. Nu stod jeg uden køler, men fik heldigvis uvurderlig hjælp af den "lokale" MX-5 pusher.

Dernæst havde jeg jo skiftet undervogn i efteråret og i forbindelse med dette var der ændret så meget på tingene, at bilen nærmest kørte som en skolebus på flade hjul – ikke optimalt. En tur forbi det lokale dækcenter fik rettet op på tingene – også selvom at min faste mand havde ferie. ;o)

Nåhr ja... så er jeg nok også lidt forfængelig, så bilen blev vasket to gange og dernæst fik den lige en omgang voks med indbygget monkey-shine. Så lignede bilen jo (næsten) en million igen. Nu var jeg lidt mere klar, en lille taske med værktøj blev pakket og så var jeg HELT klar.



Næste dag... eller nat, klokken lidt i fire stod jeg op, lavede kaffe og kom stille og roligt af sted. Det var en dårlig start – spildte kaffe ned af mig selv og fandt ud af, at det var så tåget, at de første 40 km gik med ca. 70 km/t... ØV! Nå men vel ankommet til Jyllandsringen klokken 0713... 2 min før deadline, så alt noget bedre ud. Jeg siger *IKKE* hvem, der skulle have V-Power 100 på sin hvide racer og en tur i vaskehallen!?!

Dagen blev indledt med morgenmad, briefing og introduktion til dagen på banen af vores instruktørteam. Der blev lagt vægt på, at det handler om køreoplevelser og i særdeleshed respekt for hinanden på banen. Vi blev inddelt i fire grupper, så der ikke var for mange på banen på samme tid. Grupperne var inddelt efter erfaring på bane.

Dernæst blev der linet op i pitten! Alle kom gruppevis ud på banen og fik lov til på skift at køre efter instruktøren, der så kunne vise hvordan banen skulle køres på den mest ideelle måde. Derefter blev bilerne sluppet fri – gruppevis. Banen tørrede hurtigt op og der var lagt op til både sjov og lærerig kørsel.



Mazda Danmark havde stillet deres MX-5 Cup racer til rådighed – den kørte næsten uafbrudt hele dagen til stor underholdning for de mange passagerer, der fik ture i den undervejs. Det var spændende at opleve hvor forskelligt de enkelte instruktører kørte i bilen. Det gav gode hints om, hvordan banen kunne køres på mange forskellige måder også med ekstra underholdning.

To gange i løbet af dagen blev banen reserveret til koner og kærestes. Dette var absolut en succes! Her fik pigerne også prøvet deres evner HELT af og kom tilbage med spil på læberne. En enkelt bil valgte endda at gruse banen lidt, så der blev også kørt til grænserne her.

Jeg fik også selv prøvet mine grænser af og kørt til mine grænser... ikke bilens. Der blev udvist en god respekt for hinanden på banen og derfor var der også plads til at lave kørefejl. Fejl på banen straffer ikke på samme måde som i trafikken! Så da jeg på vej ind i et sving, slap koblingen lidt for hårdt i 2. gear kunne jeg blot, efter en endt snurretur, grine imens jeg holdt stille og kiggede den anden vej.



Min største fejl i løbet af dagen var ikke kørefejl... men blot at jeg glemte alt om solcreme og skygge. Så da dagen var forbi, delte jeg en flot rød kulør på arme og i nakken med flere andre deltagere!

Til sidst vil jeg blot på egne og klubbens vegne sige en stor tak til Jeppe Rimmen, teamet af instruktører, FDM Jyllandsringen, Mazda Danmark og alle de glade klubmedlemmer.

Jeg kan kun anbefale andre medlemmer at prøve deres bil af på bane. Ved arrangementer som dette foregår det under trygge forhold og med gensidig respekt. Fra pålidelig kilde ved jeg at planlægningen til Five-Tour 2013 allerede er i gang. :o)

Tak for en fantastisk dag - den bedste banedag jeg har været med til!

#### [Indholdsfortegnelse](#)

## Harzenturen september 2012

*Af Mogens Gemmer*

Helge og Grete Pedersen havde ligesom i 2011 arrangeret turen til Harzen, men denne gang også med deltagere fra den svenske Miata Klub. I alt 44 biler med en ligelig fordeling af danske og svenske biler.

Der var lidt knas med hotellet, der efterfølgende fik Helge til at konkludere, at "Der sætter vi aldrig vores ben igen", men bortset fra det kørte de fleste af os glade hjem fra Harzen.

Klubturen til Harzen bliver nok ikke gentaget i de førstkommende år, men dem, som hverken deltog i 2011 eller 2012 eller aldrig har kørt deres MX-5 til Harzen, må se at komme af sted.

**Harzen ligger en dagsrejse fra Danmark og mange af vejene er ren guf for en MX-5.**

#### [Indholdsfortegnelse](#)



## Annoncer

# Så skal du kun 1 sted

Altid et flot udvalg af importerede MX-5 som leveres nysynet, med 1 års 100 % garanti på alle dele og med ny tandrem. Vi tager også biler af andre mærker i bytte.

Mange nye og brugte originale Mazda dele og lækkert alternativt tilbehør til din MX-5, som monteres hos os eller leveres til din hoveddør.

Her får du MX-5 erfaren serviceeftersyn, klargøring, reparation, air. con. service, 4-hjulsudmåling, synet bilen, undervognsbehandling, udbedret forsikringsskader, monteret dæk og fælg i alle mærker, Castrol eller alternativ olie, bagagebærer, måtter, bøjler, windbreaker, stof eller vinyl kaleche ... bare til en bedre pris!

Du bevarer fabriksgarantien på din nye bil efter service hos os ... uanset mærke!



Fårupvej 38 • Øvre Skovdal • 7300 Jelling • Tel. +45 75871263 • [info@mx5specialisterne.dk](mailto:info@mx5specialisterne.dk)

AU2FAST



### Salg og service af Mazda MX5

Au2fast har solgt og repareret MX5'ere til de danske veje siden 1998 og har derfor stor erfaring med de forskellige modeller og udstyr.

Alle MX5'ere sælges med 1 års 100% garanti.

Au2fast sørger gerne for transport af biler til og fra reparation & service.

Alle biler har været igennem vores mekanikers kyndige hænder, før de er sat til salg. Det sikrer, at du undgår ubehagelige overraskelser, når du køber bilen hos os.

Vi tilbyder professionel rådgivning, hvis du er i tvivl om, hvilken bil der er den rette til dit behov. Har du spørgsmål til forsikringer og garantier, hjælper vi naturligvis også med det.

Søger du råd og vejledning til bilkøbet, står vi altid klar med svar på dine spørgsmål, og vi giver gerne en professionel vurdering af, hvilken type bil der passer bedst til dine behov.

Læs mere om vores forretning på hjemmesiden eller kom forbi til en uforpligtende snak.

**Au2fast //** // Kådekildevej 15 // DK-5492 Vissenbjerg // Mobil: 40 31 74 08 //

**Link : [Au2fast.dk](http://Au2fast.dk)**



## **Faste oplysninger i Roadstar om kørsel i udlandet**

*Af Mogens Gemmer*

### **Huskeliste til ferieture i EU, Norge, Svejts, Andorra og Kroatien**

#### **Internationalt pas**

På trods af Schengen-aftalen bør turister altid medbringe internationale pas.

#### **Det gule sygesikringsbevis (Det blå er ikke nødvendigt på ferieture, men det skader heller ikke)**

Sygesikringsbeviset sikrer, at du kan modtage gratis lægebehandling, men det dækker ikke længere personlig hjemtransport, som med fly kan løbe op i flere hundrede tusinder kroner.

Vær vis på at personlig hjemtransport er sikret via dit forsikringsselskab, en særskilt rejsesygeforsikring eller f.eks. MasterCard Premium.

#### **Bilens registreringsattest**

Fotokopier accepteres ikke. Medbring originalen eller en kopi rekvireret fra Skat.

#### **Bilens forsikringsoplysninger**

Det røde SOS – kort er gunstigt, idet det indeholder telefonnumre for opkald fra forskellige lande og desuden kan udfyldes med policenummeret.

Det grønne kort er ved at have udlevet sig selv, men det kan rekvireres fra bilens forsikringsselskab.

#### **Internationalt kreditkort**

Hvis alt går galt, rækker et betalingskort som Visa ikke i udlandet.

Med et MasterCard eller et tilsvarende internationalt kreditkort er alt muligt.

(Leje af bil kræver f.eks. oftest et internationalt kreditkort).

#### **Motorvejsmærkater**

De skal være klistret i forruden ved kørsel i Svejts, Østrig, Rumænien, Ungarn, Tjekkiet, Slovakiet, Bulgarien, Montenegro og Slovenien.

De kan købes hjemmefra gennem FDM eller ved indrejse til det pågældende land.

#### **Miljømærkat i forruden i større tyske byer**

Et stort antal tyske byer har deres bymidte udlagt som miljøområde, Umwelt Zone

Man må derfor ikke køre ind i en Umwelt Zone uden en Umweltplakette placeret i forruden.

Miljømærkaten udstedes i farverne rød, gul og grøn, hvor grøn er bedst.

Den kan på forhånd købes i Danmark hos synsstederne under Applus+ eller hos FDM for ca. kr. 150.

#### **Ved nedbrud på franske motorveje (Måtte det aldrig ske)**

Ring til SOS eller bilens mobilitetsservice, som vil sørge for, at bilen flyttes til den nærmeste holdeplads udenfor motorvejen af den lokale franske operatør, der har eneret på denne bugsering.

Først herefter træder SOS eller bilens mobilitetsservice ind med reparation på stedet, bugsering til værksted, fremskaffelse af en erstatningsbil, taxa og/eller hotelophold.

#### **For teltcampister og for dem som kunne finde på at leje en campinghytte:**

##### **Camping Key Europe**

Kortet erstatter fra 2012 kortene Camping Card Scandinavia/International. Det koster kr. 110 og kan bestilles online fra mange danske campingpladsers websites, DCU og FDM eller ved første besøg på en dansk campingplads.

Kortet er nødvendigt, hvis man vil leje en campinghytte i Norge, Tyskland eller Nederlands, men især indeholder det en forsikring mod skader forvoldt mod tredjemand, hvis andre forsikringer ikke dækker.

**P(I)S: Tissepriserne på de tyske Autobahnraststätten ligger i 2012 generelt på 60 cent.**

[Indholdsfortegnelse](#)

## Medbring ekstra udstyr i bilen ved kørsel i udlandet

Kravene varierer fra land til land, men man er godt garderet, hvis man medbringer

- 2 gule sikkerhedsveste, som skal være tilgængelige fra kabinen
- En advarselstrekant
- 2 forlygtepærer
- Førstehjælpssække. (Kan skaffes gennem Falck eller Dansk Autohjælp)
- DK – skilt bagpå bilen, hvis DK ikke allerede fremgår af nummerpladerne
- Specielt for Frankrig fra 1. juli 2012: To (2!) alkoholtestere

De franske alkoholtestere er en udfordring, idet de næppe på forhånd kan købes herhjemme.

Opsøg derfor den første tankstation efter indrejse i Frankrig; mon ikke den har et par stykker.

Bøden for ikke at medbringe alkoholtestere er til at leve med: 11 €.

Desuden vil de franske myndigheder først for alvor håndhæve loven fra 1. november 2012.

## GPS alarm for fotofælder i Schweiz

Hvis man i Schweiz pågribes med en GPS, der er indstillet til at advare mod fotofælder/stærekasser, risikerer man en bøde. Jeg kender ikke bødetaksten og risikoen for pågribelse er nok heller ikke stor. Desuden aner de færreste nok, hvordan man slår funktionen fra i GPS'en, så lev med risikoen.

## GPS og sprogindstillinger

Nogle af de nyere GPS'er er for nogle sprog udstyret med digital udtale af vej – og bynavne og det er en god hjælp, hvis man er lidt usikker på udtalen af f.eks. tyske bynavne.

Samtidig får man også et lille tyskkursus i Rechts, Links, Kreisverkehr og flertalsformer for meter og kilometer.

Pas dog på med at skifte til f.eks. tyrkisk eller fransk med mindre, du er godt hjemme i disse sprog. Alt bliver uskiftet til kaudervælsk og så kan det være en svær opgave at finde tilbage til den danske sprogpakke.

## Højrevigepligt – pas på med den!

Højrevigepligten eller den almindelige vigepligt er næsten afgået ved døden i Danmark, men sådan er det ikke i mange af vore omkringliggende lande. Antag for en sikkerheds skyld, at alle, der kommer fra højre, forventer at du holder tilbage for dem. 'Rechts vor Links'!

## Fast grøn pil mod højre ved lyskryds i tyske byer

Hvis du ser sådan en, betyder det, at du under iagttagelse af ekstra opmærksomhed må svinge til højre selv ved rødt lys i lyskurven.

## Et godt kort over hele Europa

For at være nogenlunde håndterligt og overskueligt i kabinen på en MX-5 skal kortet være udformet som et hæfte eller ringbind og tæt på opløsningen 1:750.000, men de er svære at finde.

Et så groft kort indeholder ikke alle småvejene, men det giver et godt overblik på vej mod destinationen.

Den første, der byder ind med et sådant kort, får en Zippo lighter indgraveret med klubbens logo fra vores tilsyneladende udtømmelige lager af den meget eftertragtede vare.

[Indholdsfortegnelse](#)

## Klubbens bestyrelse og kontaktpersoner

### Formand

Morten Andersen  
formand@mx5club.dk  
2064 2102

### Næstformand

Helge Pedersen  
hp@mx5club.dk  
5932 6523 og 3025 6523

### Kasserer

Søren Zak  
kasserer@mx5club.dk  
2097 8866

### Bestyrelsesmedlem

Mangler

### Suppleant

John Erik Juel Pedersen  
jejp@mx5club.dk  
2278 3132

### Suppleant

Ole Collstrup  
4819 2299

### Revisor

Else Madsen

### Revisorsuppleant

Birgit Jul

### Webmaster

Ole Geismar  
webmaster@mx5club.dk

### Redaktør af Roadstar

Indlæg kan sendes til  
roadstar@mx5club.dk

### Go-West kontakt

Carl Erik Vadstrup  
4029 9100  
Allan Hansen  
6130 1175

### Go-East kontakt

Ole Colstrup  
4819 2299  
Lis Colstrup  
2084 2299

## Kontingenter for 2013

Post-medlem	Kr. 350	Modtager Roadstar i 4-farvetryk i A4 format
Email-medlem	Kr. 200	Kan downloade Roadstar som pdf-fil
Husstandsmedlem	Kr. 100	Modtager ikke Roadstar
Indmeldelsesgebyr	Kr. 75	Til dækning af bl.a. porto for en velkomstpakke

Indmeldelse, ændring af medlemskab, adresse, e-mail, bil oplysninger, ønske om anonymitet m.v. sker ved henvendelse til medlemsadministrationen: kasserer@mx5club.dk eller evt. 2097 8866

## Indlæg og annoncer i Roadstar

Materiale, som ønskes publiceret, bedes fremsendt som et tekstdokument (Word eller lignende).

Eventuelle fotos bedes medsendt som vedhæftede filer direkte fra kameraet eller scanneren. og de skal altså IKKE indsættes i dokumentet.  
Der skal i teksten blot anføres hvilke af de medsendte billeder, der skal indsættes hvor.

Bidrag fra medlemmerne og annoncører bedes fremsendt senest 2 uger før de anførte udgivelsestidspunkter til roadstar@mx5club.dk

MX5 Club Denmark udsender klubbladet ROADSTAR tre gange årligt  
Medio marts • Medio juni • Medio oktober



## Teknikgruppen

Teknikgruppen udgøres ultimo 2012 af følgende personer

### Teknikgruppe Vest

Axel Høgh, Ringe  
2084 3974

Jens Staugaard, Herning  
5918 6421

Morten Andersen, Svendborg  
2064 2102

### Teknikgruppe Øst

Finn Schmidt-Sørensen, Hillerød  
4826 6740 og 2269 7157

Flemming Nielsen, Frederikssund  
4731 5324

Karsten Gade, Ringsted  
4173 4013

John Laursen, København K  
2087 8044

## Turgruppen

### Turgruppe Vest – Go West

Allan Hansen  
6130 1175

Carl-Erik Vadstup  
8696 9082

### Turgruppe Øst – Øerne

Ole Collstrup  
4819 2299

## Om turgruppen

Dens funktion er at bistå med råd og vejledning samt koordinering af fælles køreture tilrettelagt af klubbens medlemmer.

Turgruppen har selv tilrettelagt nogle af de fælles køreture, vi har haft glæde af de sidste mange år, men en stor del af dem er tilrettelagt af medlemmer med et godt lokalkendskab, som senest Sort Sol i oktober 2012, eller af et medlem, der bare bliver ramt af en god idé, som Helge Pedersen gjorde for turene til Harzen i 2011 og 2012.

**Byd derfor ind med forslag til fælles køreture i 2013**



**Absolut Fair Trans for 44 danske og svenske MX-5'ere i Harzen 2012**

[Indholdsfortegnelse](#)