



MG CarClub

DENMARK

2 MARTS 2020



Husk at bruge din MG
- side 5



Brug Gummi
- side 19



MG Sport
- side 36



www.classic-center.dk

Billig dag-til-dag levering med GLS*
Kun 45kr til pakkeshop*
Gratis levering på køb over 1000kr*

*Særlige regler gælder



Beklædning & udstyr Reservevedele Biltilbehør Skilte Olier

Nyhed til
MGA



Nyt fra Bestyrelsen

Foråret nærmer sig

Vi går og glæder os i denne tid. - Når dette blad er kommet på gaden, er vi inde i første forårsmåned. Det lysner, og vi kan begynde at se frem til at komme ud at køre i vores MG'ere. Rigtig mange har allerede travlt med forårsklargøringen. Et Kim Larsen citat kunne passende bruges her "Vi be'r bare guderne om godt vejr".

Heldigvis har vi nogle meget aktive medlemmer, som har arrangeret en række spændende mesterskabsløb henover de kommende måneder. Ligeledes har MG sport også i år en udfordrende sæson foran sig. Husk at se de annoncerede tilmeldinger her i bladet og på vores hjemmeside.

Rejseudvalget melder udsolgt til Lolland – i alt 25 tilmeldte biler. Det er flot. Midt i august bliver der arrangeret en 3 dages tur til Bremen området – se side 48.

Som omtalt andet steds, har vi besluttet at oprette en camp i forbindelse med Automania i Silkeborg (i Lunden) sidste weekend i august. Det bliver rigtig hyggeligt og i år vil flere Midget'er være til start. Så afsæt allerede dagen i kalenderen.

Hjemmesiden

Vores nye hjemmeside er blevet positivt modtaget. Specielt har den nye kalender fået gode anmeldelser. Indtil alle koordinatorene i pubområderne selv kan foretage opdateringer, vil Carsten Wiwel og Ib Lyngø fortsat være behjælpelig med opdatering af kalenderen og rubrikmeddelelser.

I øjeblikket arbejdes der på at få udviklet en ny medlemsdatabase, vi kan anvende på hjemmesiden. På den måde kan hvert medlem nemt og overskueligt ændre adresse, mail, telefonnummer mv. Og også vigtigt i denne sammenhæng, at få opdateret og ajourført alle data på vores biler.

Nyt er, at der nu er et login i øverste bjælke på hjemmesiden. Vejledning hertil fremgår når man trykker sig ind. Eneste krav er, at man kan huske sit medlemsnummer. Hvis ikke, må man gerne skrive en mail til en af os fra bestyrelsen og få det oplyst. I første omgang anvender vi en medlemsliste i alfabetisk rækkefølge. Den vil senere blive udvidet jvf. ovenstående.

Medlemsbladene vil ligeledes fremover være at finde under login. En del af kontingentet dækker udgifterne til bladet; som derfor ikke skal være gratis at læse for alle.



Mere teknik i bladet

Der er blevet lyttet til ønsker om flere tekniske artikler. Redaktøren har samlet en række artikler til os, og Mathias fortsætter selvfølgelig med sine fine og informative artikler.

Generalforsamling

Vi håber, der også i år vil komme mange til vores årlige generalforsamling den 29. marts på Aarslev Kro. Nærmere omtale og tilmelding til buffet se side 10.

Vel mødt og alt godt fra os i bestyrelsen

Finn Pedersen



MG Car Club DENMARK

Medlemsblad for
MG Car Club Denmark

Bladet udkommer

Januar - marts - maj - juli - september - november

Artikler og optaget stof dækker ikke nødvendigvis
MG Car Club Denmark's meninger og synspunkter.
Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt
materiale.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra
redaktionen.

Ansvarshavende redaktør:

Anders Øster
Egeskovvej 4
9800 Hjørring
29723617
mg-bladet@mgcc.dk

Bladredaktion:

Bjarne Rother Jensen, e-mail: rother@mgcc.dk
Carsten Thorgaard, e-mail: carsten@mgcc.dk
Marlene Jørgensen, marlene@troldborg-design.dk

Invitationer/annoncer:

Invitationer til MG arrangementer omtales gratis så længe
annoncering ikke har karakter af reklame. Har invitationen/
annoncen reklameværdi, anses den som en kommerciel
annonce, og må betales på lige fod med øvrige annoncer i
bladet.

Annoncer:

Professionelle annoncer skal leveres reproklare

Klubbens adresse:

E-mail: mg@mgcc.dk
Internet: <http://www.mgcc.dk>

Deadline:

Den 5. i de lige måneder.

Tryk:

Tarm Bogtryk

Lay-out:

Aaens Grafiske Hjørne

Oplag:

1.375 stk.

OBS:

MG klubben gør opmærksom på, at man ved deltagelse
i klubbens arrangementer kan optræde på billeder i klub-
bens blad og på klubbens hjemmeside

Indhold:

Nyt fra bestyrelsen	side 3
Husk at bruge din MG.....	side 5
Indkaldelse til generalforsamling	side 10
Motorhistorisk Samråd	side 11
Alt om S.U. karburatoren	side 12
Noter fra MG Car Club European Conference	side 18
Brug gummi.....	side 19
Kalender	side 26
Hvem er vi?.....	side 30
MG Sport	side 31
Kimber House News	side 33
Klubshoppen	side 35
MG Sport	side 36
Matthies' Garage	side 38
Invitationer til Pubmøder	side 42
Invitation til arrangementer	side 44
Bestyrelse og kontaktpersoner	side 50
Nye medlemmer	side 51

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

mogens@mgcc.dk

Forside:: Vermund Krog – i sin MGB V8 automatic til MG Sport.

Husk at *bruge* din MG



På vej

Af Karsten Pedersen

I sommeren 2019 havde vi besluttet at køre på ferie i vores MGB, som jeg har total restaureret og fik ud at køre i foråret 2014.

Bilen blev kigget godt efter og smurt de steder, der nu kan smøres og olien blev skiftet på gearkassen. Motorolien var skiftet, inden den var sat hen for vinteren, så alt skulle være klar. Alligevel pakkede jeg en lille kasse med diverse reservedele og værktøj, hvis nu noget skulle ske.

Søndag formiddag startede vi fra Hedensted og kørte sydpå ad motorvejen mod Hamburg med kalechen oppe, da vejret ikke var alt for godt og det suser for meget ved motorvejsfart. Ved Hamburg var der et større vejarbejde, inden vi kunne køre ind i tunnelen, så det var temmelig lang tid med stop and go kørsel i sneglefart. Jeg var glad for, at jeg havde monteret en elblæser på køleren, så den blev ikke for varm, men når den kører i tomgang i så lang tid, kan tændrør godt sode lidt til. Da vi var på vej ud af tunnelen igen, kunne jeg mærke den begynde at gå ujævn og det blev værre og værre, så vi fandt et sted, hvor nødsporet var ekstra bredt, så vi kunne holde i sikkerhed.

Efter at den fik 4 nye tændrør fra det medbragte lager, kørte den fint igen og vi fortsatte mod Hannover. Lidt før Hannover skulle der tankes og vi besluttede at finde et sted syd for Hannover, hvor vi kunne overnatte. Efter lidt søgning på nettet fandt vi et hyggeligt sted til fornuftige penge i en lille landsby, så det blev reserveret og vi havde en adresse at køre efter.

Der var en privat p-plads, hvor vi havde selskab af en gammel London Taxa og en boble cabriolet.

Næste dag blev kalechen slået ned og GPS'en blev indstillet til at undgå motorveje og så gik turen gemmen flotte naturområder ad små veje og almindelige landeveje mod Bonn, hvor vi ville tage næste overnatning. Det passede lige med, at vi ankom sidst på eftermiddagen. Vi stillede bilen ved hotellet og gik ind til byen og så os lidt omkring, inden vi fik en god middag med en stor øl til.

Næste dag fortsatte turen mod de belgiske Ardenner, men på vejen ville vi gennem Eifel nationalparken med stop i den gamle by Monchau.

Det var en rigtig flot og hyggelig by, som var klemt mellem bjergene.

Efter lidt sightseeing og frokost fortsatte vi mod Belgien og Ardennerne.

Næste overnatning blev i La Roche-en-Ardenne, som ligger rigtig flot i Ardennerne. Vi fandt et værelse på et hotel, som



Første overnatning



Kø færge over Elben

lignede et helt slot og med en stor privat P-plads, hvor MG'en blev kørt ind i et hjørne længst væk fra andre biler. Næste dag gik turen stille og roligt nordpå mod Holland, da vi havde billetter til en André Rieu koncert dagen efter på torvet i Maastricht. På vejen prøvede vi at køre forbi racerbanen Spa, men det var ikke til at komme ind og se noget, så vi kørte i stedet ind til byen Spa og kiggede lidt og fik en god frokost. Efter Spa fortsatte turen mod Maastricht gennem et flot bakket landskab. På et tidspunkt kørte vi langs en højderyg i landskabet og kom forbi en af de store kirkegårde med faldne soldater fra 2. verdenskrig. En påmindelse om de store slag, som har været kæmpet i dette landskab og alle de soldater, som gav deres liv, for at vi i dag kan leve i frihed. Lidt udenfor Maastricht fandt vi vores bed and breakfast for 2 dage. Det var det eneste, vi havde booket hjemmefra. Det var et rigtig hyggeligt sted i en lille by på landet hos et ældre ægtepar. Hun havde selv haft en MGB GT som ung og han var musiker og spillede klaver for os, mens vi spiste morgenmad. Om aftenen og næste dag tog vi ind og kiggede lidt på Maastricht inden vi skulle til koncert. Vores vært var så venlig at tilbyde, at han ville køre os ind til



Luxemburg

koncerten og hente os igen for et mindre beløb. På den måde kunne MG'en blive holdende ude hvor vi boede, mens vi var til koncert. Vejret var heldigvis rigtig fint og varmt og det var en dejlig koncert, hvis man er til den slags musik. Som afslutning på koncerten kom Village People ind og gav et par numre fra dengang vi var unge. Fantastisk stemning hvor alle synger med. Efter en dejlig gang morgenmad, var vi på vej igen sydpå mod Belgien og Ardennerne ad en lidt anden rute. Vi havde besluttet, at vi ville tilbage til La Roche-en-Ardenne og have en overnatning der igen, inden turen næste dag gik mod Luxembourg. Vejret var rigtig fint, men da vi nåede La Roche-en-Ardenne kunne vi se det trak sammen til tordenvejr, så kalechen måtte op. Efter et lille hvil på værelset var regnen ved at stoppe og vi ville ud og finde et sted, hvor vi kunne spise. Jeg ville lige have en jakke med fra bilen inden vi gik, men jeg kunne ikke få bagklappen op lige meget hvad jeg gjorde. Jeg prøvede flere gange uden held og kiggede på nettet efter gode råd, men lige lidt hjalp det. Jeg var ved at forberede mig på, at jeg skulle låne eller købe en boremaskine og bore låsen ud, men efter morgenmaden



Bestem selv

Hvad du monterer på din bil. Det er ikke noget, vi skal blande os i.
Man kan nemlig have rigeligt at se til, når man har en veteranbil.
Derfor skal der ikke være bøv! med din forsikring.
I hvert fald ikke hos os.

arøs
Veteranbilforsikring
7060 2601

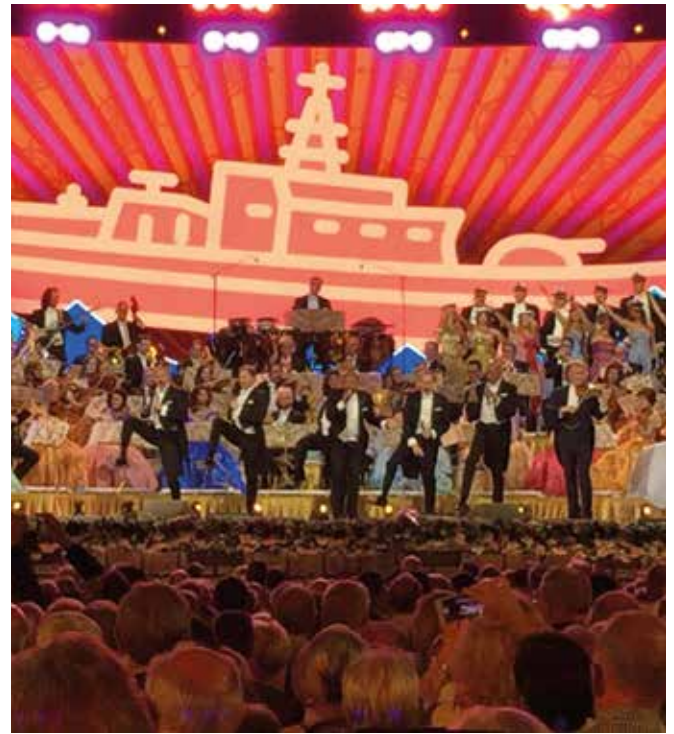


Munchau

næste dag skulle jeg lige have et sidste forsøg. Efter at have tænkt mig lidt om trykkede jeg på bagpanelet lige over nummerpladen samtidig med at jeg trykkede ned på knappen. Endelig succes, klappen kom op og vi kunne komme videre mod Luxemburg.

Da vi havde kørt lidt var kalechen tør igen og resten af turen kunne fortsætte topløs.

I Luxemburg fandt vi et hotel med garage under så MG'en kunne puste ud de 2 nætter, vi havde valgt at blive der. Vi kunne så gå rundt og se på den flotte by med den imponerende dal midt gennem byen samt kigge på de huler i klipperne,



Koncert Village People



Frokost Heidelberg-Hildesheim

som havde været brugt som forsvarsværk gennem tiden. Så var tiden kommet til at begynde hjemturen, men først ville vi forbi Heidelberg og have 2 overnatninger der. Den ene dag brugte vi til en udflugt til teknisk museum i Speyer. Det har tidligere været centrum for et MG event of the year. Det kunne jeg huske fra vores glimrende MG klubblad, så da vi nu var i nærheden var det jo oplagt.

Det var meget interessant med en stor udstilling af biler, motorcykler, fly, både samt rumfart.

Der er blandt andet udstillet en Jumbojet i fuld størrelse samt den russiske rumfærgen Buran og meget andet.



Speyer



Speyer Buran rumfæрге

Da vi kørte fra Heidelberg fulgte vi Rhinen så langt som muligt og fortsatte gennem den flotte natur ad mindre vej mod Hildesheim, hvor vi ville have den sidste overnatning.

Det stod på nettet, at hotellet i Hildesheim havde en privat P-plads, men det var bare nogle få pladser på en offentlig p-plads et stykke fra hotellet og med en bom for. Der turde vi ikke lade bilen stå natten over, så vi fandt et P-hus i nærheden, hvor vi følte, den stod mere sikkert.

Fra Hildesheim ville vi køre hjem, men for at undgå vejarbejdet ved Hamborg kørte vi ud og tog den lille fæрге over Elben,



Stop for proviant

men det var der mange andre, der også gjorde, så der var et par timers ventetid, inden vi kom over og kunne fortsætte hjem til Hedensted.

I alt blev det til ca. 2500 km og eneste problem var de udsættede bilen havde efter Hamborg på turen derned. Så det kan sagtens lade sig gøre at køre langt i jeres MG.

Generalforsamling

på Aarslev Kro søndag den 29.03.2020



Vi starter kl. 12.00 med buffet.

Generalforsamlingen starter kl. 14.00.

Dagsorden for generalforsamlingen

1. Valg af dirigent.
2. Formanden aflægger bestyrelsens beretning.
3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Evt. valg af formand.
6. Valg af bestyrelsesmedlemmer.

På valg

Mogens Petersen – modtager genvalg

Casper Jørgensen – genopstiller ikke

7. Valg af 2 suppleanter til bestyrelsen.

Suppleanter:

Bøje Hansen – modtager genvalg

Jonathan Madden – modtager genvalg

8. Valg af 2 revisorer.
9. Eventuelt

TILMELDING til buffet kl. 12.00 skal ske til Finn på flg. mail adresse finnmg67@outlook.dk – senest den 15. marts. Buffeten er gratis, men man betaler selv for drikkevarer.

I vil efterfølgende få en bekræftelse på tilmelding. Har I 5 dage efter tilmelding ikke fået en bekræftelse – ring til Finn på 21443651. Eventuelle afbud senest den 25. marts. Glemmer man at afmelde buffet, får man tilsendt regning på buffeten.

REGISTRERING: Forud for generalforsamlingen skal man registreres og herefter får man udleveret stemmesedler. Bestyrelsen opstiller en bemanded velkomststation til formålet.

Vel mødt til generalforsamlingen.



En nytårshilsen fra din paraplyorganisation

Godt Nytår - og tak for opbakningen
Efter et på alle måder vel overstået årsmøde i november er det mig en stor glæde at ønske alle læsere et rigtig Godt Nytår - med stor tak for det gamle år. Jeg kan ikke undlade at takke for den store positive tilkendegivelse, der kom fra alle de delegerede, både med hensyn til den måde Lisa Mikkelsen forvalter vores økonomi, accepten af en minimal kontingentforhøjelse til næste års årsmøde samt en tilfredshed med den måde bestyrelsen og Johnny Rasmussen bestyrer forretningen. Tak for opbakningen!

Gamle og nye projekter i 2020

I det nye år har vi til overmål mange nye og gamle projekter. Starter vi med de projekter, der er til at se en ende på vil jeg nævne udvidelsen af muligheden for at få resten af de emaljerede nummerplader. Også til traktorer. Det håber vi, at det vil få en afsmittende virkning på traktorklubberne, der endnu ikke er medlemmer i MhS. Og de skal vide, at med de kontakter vi har på Christiansborg, er der også andre problemområder vi sikkert kan hjælpe med at løse. Men vi skal jo lige vide det først. Der er et andet segment, hvor MhS udmærket godt kender problemområderne. Det er nemlig de samme, som medlemsklubberne også har. Dette segment er de klubber, som endnu ikke er medlem af MhS. De nyder godt af det arbejde vi gør for de penge medlemsklubberne betaler. Vi vil i 2020 søsætte en storstilet kampagne og skrive til samtlige klubber, som endnu "mangler" at melde sig under fanerne, og håber derigenem at kunne blive endnu stærkere og blive støttet af samtlige klubber, der omfatter historiske biler, motorcykler, knallerter og alt andet motordrevet samt museer, som beskæftiger sig med dette.

Mere fokus på tre ministerier

Der er tre ministerier vi mere eller mindre har ladet i stikken i 2019. Det er transportministeriet, miljøministeriet og kulturministeriet. Transportministerier, hvorunder synshallerne hører, sender høringer til ændringer af f.eks. synsvejledningen. Vi svarer på dem alle, men føler ikke altid, at vores velbegrundede svar bliver hørt. Det vil vi fokusere mere på i det kommende år. Det samme gælder miljøministeriet, hvor skrotningspræmien - 84 kr. om året - er lidt af en torn i øjet, eftersom historiske køretøjer jo netop ikke ophugges. Beløbet bliver betalt via forsikringen og det gælder alle biler - ikke motorcykler. Hvis en bil lever i 15 år er der blevet betalt 1260 kr. For at skulle kunne dække de 2200 kr. skrotningspræmien udgør i dag, skal der betales i godt 26 år for at regnestykket går op. Hvor mon resten af pengene kommer fra? Vi har inviteret fungerende kulturminister

Rasmus Prehn til Nærum for at få en god snak om vores levende kulturarv. Det tillod hans kalender desværre ikke, men vi håber, at han overlever invitationen til Joy Mogensen, når hun kommer tilbage. Internt i MhS går vi for øjeblikket og koger på en pjece om netop det kulturhistoriske element som omhandler alt motoriseret her i landet gennem de sidste 120 år. Den vil blive udgangspunktet for de kommende drøftelser med kulturministeren.

Godt samarbejde med Motorstyrelsen

Meget af sekretariatets tid går med skriftlige og telefoniske forespørgsler, vi får fra alle ender af landet. Mange af de ofte uforståelige afgørelser ender i en synshal, ved afgiftsfastsættelse i Motorstyrelsen eller i forbindelse med SKAT's kontroller ved træf og andet, samler vi sammen efter aftale med Motorstyrelsen, og drøfter dem i de møder vi har med centrale aktører. Motorstyrelsen har bedt os om at samle disse eksempler sammen, i anonymiseret form, for derved at give dem et bedre indblik i, nøjagtigt hvor problemerne er. Dette arbejde, og for at tydeliggøre reglerne, vil manifestere sig i både foldere, pjecer og nyhedsbreve, som vi har lovet at samarbejde med Motorstyrelsen om. Endnu et spændende tiltag i 2020.

Følg med i vores nyhedsbreve

Dette var nogle af de store isbjerge, vi forsøger at nedsmelte i den kommende tid. Hold øje med vores månedlige nyhedsbreve, og abonnerer du ikke allerede på dem, så kan du tilmelde dig på hjemmesiden, og få det i din inboks ca. hver den 1. i måneden.

Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd

Forsat dialog om originalitetskravet

Organisationerne i hobbykøretøjsnetværket holdt møde først i november, hvor man enedes om en fjernelse af det urimelige originalitetskrav, der fortsat består for veterankøretøjer i registreringsafgiftsloven, som er det altoverskygende problem, som veterankøretøjssejere imødeser når sæsonen 2020 atter slår i gang.

Det understreges af, at Motorstyrelsen, trods den gode dialog med organisationer, fortsætter med en bekymrende detaljeringsgrad, blandt andet for de køretøjer, der blev stoppet i Øster Hurup. Motorstyrelsen er netop begyndt at udrulle deres forslag til afgørelser i forbindelse med træffet i Øster Hurup, og med baggrund i detaljer som brede dæk, anden lakering og forkerte forsæder, afgør de, at det er nok til at påføre en veteranbil en ny afgift på over 70.000.

Heldigvis er de første politiske samtaler, om det der også er kaldet 'Veteranbestemmelsen' efter registreringsafgiftslovens §10, stk. 4, sat i gang. Fredag den 22. november mødtes MF Rene Christensen (DF) således med Skatteminister Morten Bødskov første gang, for at drøfte emnet.

Motorhistorisk Samråd og organisationerne har siden modtaget en skrivelse fra Skatteminister Morten Bødskov, som er klar på en drøftelse, og som i brevet åbner op for en mindre tilretning af den strikse paragraf med den meget høje strafafgift på.

Organisationerne skal nu have formuleret en respons, og vi skal have bedt os selv til møde med ministerens embedsfolk, for at komme tættere på en løsning. Vi kan kun håbe, at der findes en løsning, og at den kommer til veteran-Danmark før foråret gør.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder
Motorhistorisk Samråd

Produktion af historiske nummerplader skal i nyt udbud

(Orientering fra Motorstyrelsens direktør, Jens Otto Størup)

Som bekendt har Motorstyrelsen de seneste måneder været i gang med at konkurrenceudsætte produktionen af nummerplader (inkl. historiske nummerplader) gennem et udbud. Der har været et tæt samarbejde med Motorhistorisk Samråd omkring kravspecifikationen af de historiske nummerplader. Efter at udbudsprocessen var afsluttet har Administrations- og Servicestyrelsen - som gennemfører udbuddet på vegne af Motorstyrelsen - annulleret udbuddet fordi man har modtaget en klage over udbudsmaterialet. Administrations og Servicestyrelsen vil nu tilpasse udbudsmaterialet og genudbyde opgaven.

Motorstyrelsen beklager meget, at vi er kommet i den situation, at udbuddet skal gå om, men der arbejdes naturligvis for, at en håndtering af de nye historiske nummerplader kan være på plads hurtigst muligt. Vi kan ikke sige mere pt., men der kommer yderligere information, når vi kender forholdene og tidsplanen vedrørende det nye udbud.

Venlig hilsen
Jens Otto Størup
Styrelsesdirektør
Motorstyrelsen

Alt om S.U. karburatoren

Klubbens medlemmer efterspørger ofte danske artikler med et teknisk indhold, og indrømmet, det er bestemt heller ikke et emne, der har domineret siderne i MG bladet. Det vil vi i redaktionen gerne råde bod på, så vi lægger ud med at bringe en længere artikelserie om S.U. karburatoren.

Artiklen "Alt om S.U. karburatoren" stammer fra DOMI-servicebladet nr. 9 i 1955 og som DOMI i sin tid selv beskrev det, er der tale om en "komplet beskrivelse og detaljeret anvisning på justering af S.U. karburatoren". Så hvis du ikke er ekspert i forvejen, er du måske godt på vej, når du har læst denne artikel. God læsning.

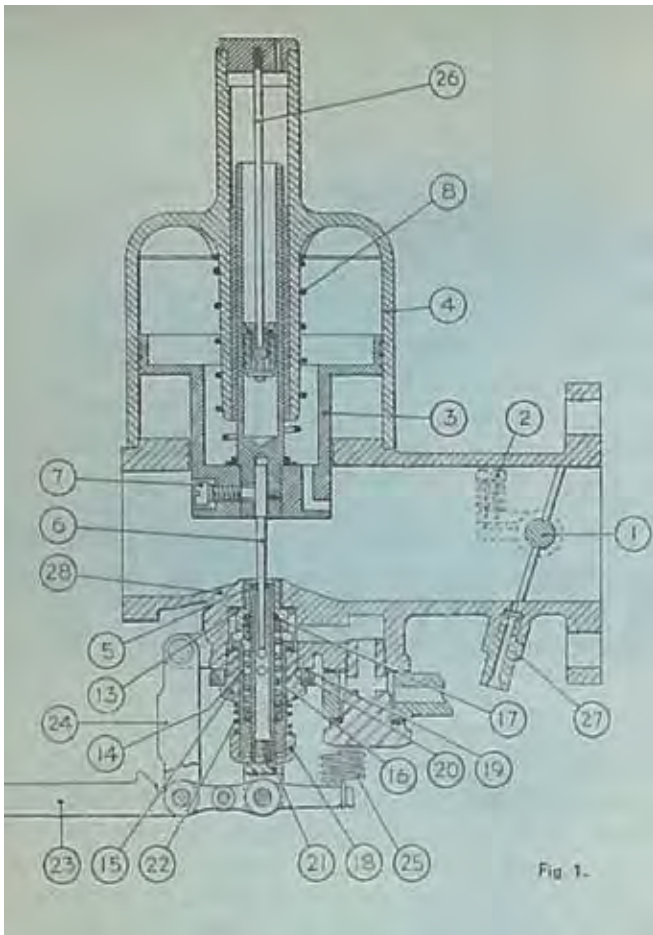


Hermed bringes den første af en serie på fire artikler, som omfatter en komplet beskrivelse og detaljerede anvisninger på justering af denne velkendte og meget anvendte karburator.

S.U. karburatoren har automatisk varierende luftdyse, hvilket vil sige, at luftens gennemstrømningsareal i indsnævringen ud for strålerørets munding kan ændres, og at denne ændring

sker automatisk i henhold til motorens krav og bestemmes af gasspjældets åbning, motorens hastighed og den belastning, motoren arbejder under.

Den særlige egenskab for denne karburatortype er, at luftens hastighed og dermed undertrykket ud for strålerøret praktisk taget altid er konstant. Luftens hastighed afpasses sådan, at



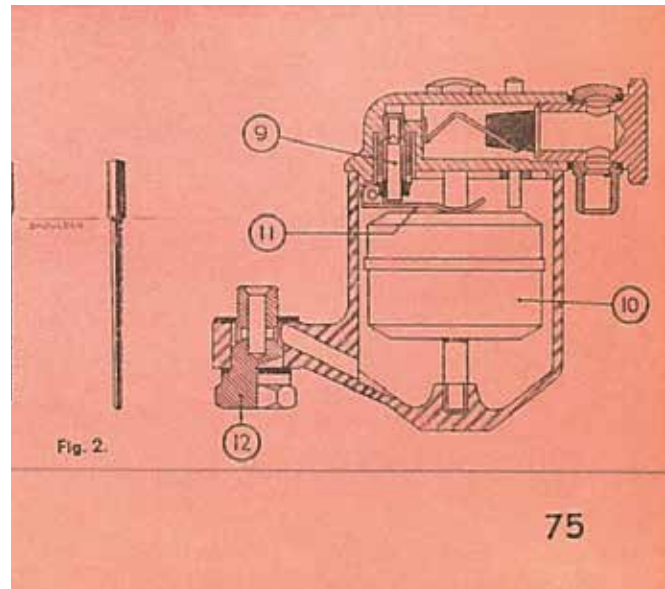
Figur 1

den luftstrøm, motoren kræver for at præsentere sin største ydelse, ikke modvirkes, men at der sker en god forstøvning af benzinen under alle hastighedsforhold og belastninger. Opretholdelsen af en konstant lufthastighed forbi strålerørsmundingen selv under tomgang overflødig gør anvendelsen af et specielt tomgangsstrålerør. S.U. karburatoren har kun et strålerør.

Hovedprincippet i karburatorens konstruktion er i sin enkleste form vist i figur 1 og 2, som illustrerer en typisk sidestrøms karburator. Disse tegninger viser karburatorhuset, gasspjældet, den automatiske varierende luftdyse og det regulerbare strålerørsarrangement. Man ser endvidere, hvorledes stålørret kan sænkes ved en manuelt betjent kontrolanordning, således at motoren tilføres en federe blanding ved start og i opvarmingsperioden. I figur 2 er endvidere vist svømmerhuset, som er af den normalt anvendte type.

Vender man tilbage til figur 1, vil man se, at gasspjældet, som er monteret på akslen (1), er anbragt i gennemstrømningsrøret nærmest fastspændingsflangen ved motoren. Der er tillige en indstillelig tomgangsskrue (2), som skal forhindre gasspjældet i at lukke helt og således regulere strømmen af benzin-luftblanding fra karburatoren, når motoren går i tomgang, efter at speederen er sluppet.

Mod den anden ende af gennemstrømningsrøret er stemplet (3) anbragt, og dets nederste ende virker som et spjæld, der, efterhånden som stemplet sænkes, begrænser luftens gen-



Figur 2

nemstrømningsarealet ud for strålerøret (5). Dette stempel er i sin øverste ende udvidet, således at det danner en sugeplade af væsentligt større diameter end selve stemplet. Denne sugeplade bevæger sig aksialt i sugekammerets (4) indvendige hulrum, og i den nederste ende af stemplet er monteret en konisk nål (6), som fastholdes ved hjælp af en sætskrue (7).

Stemplet (3) bæres af en styreaksel, som er monteret således, at den glider i en bøsning i det rør, der danner den midterste del af sugekammeret. Se de enkelte dele, som er afbildet på figur 3.

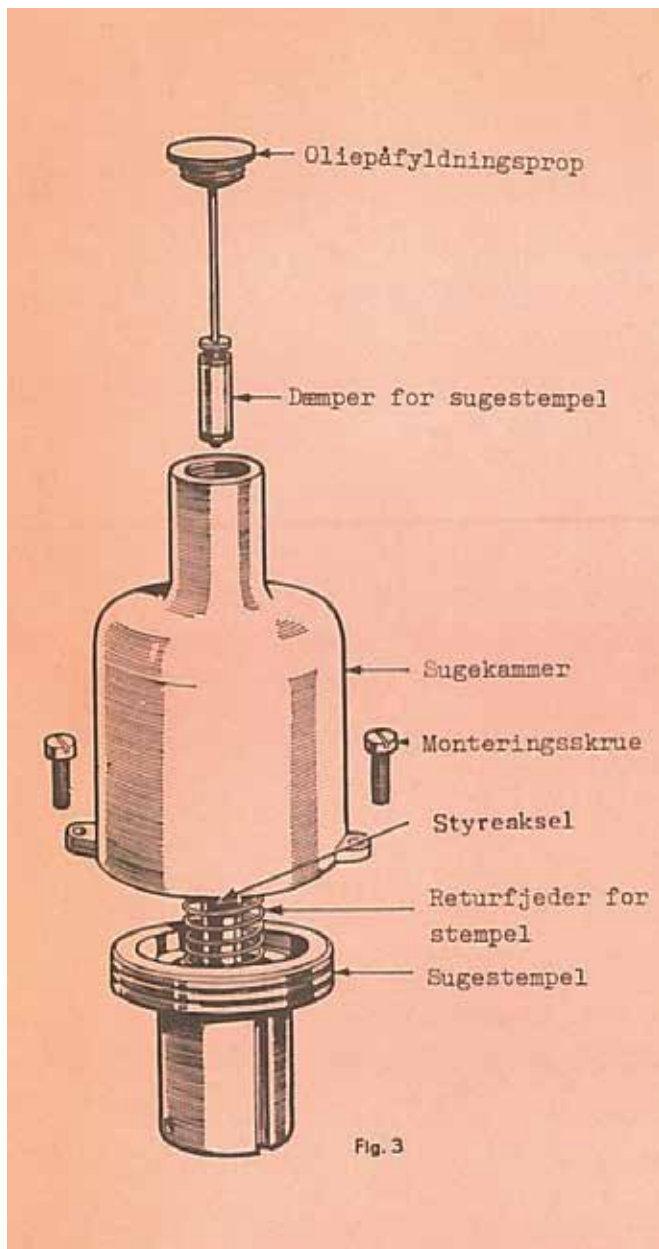
Styreakslen er tilpasset meget nøjagtigt i bøsningen i sugerøret, således at sugepladen ikke kan komme til at berøre de indvendige vægge i sugekammeret, selv om den passerer op og ned langs disse med et lille spillerum. På lignende måde er nålen (6) hindret i at berøre strålerøret (5), gennem hvis munding den bevæger sig aksialt i overensstemmelse med løftningen og sænkningen af stemplet.

Stemplets bevægelse

Det vil fremgå, at når stemplet løftes, bliver gennemstrømningsåbningen ud for strålerøret større, og der kan passere en større luftmængde. Da nålen (6) har en tilpasset konisk form, vil dens løftning i strålerørsåbningen (5) sikre, at motoren får den nødvendige benzinmængde i forhold til stemplets givne stilling og dermed den givne luftstrøm.

Stemplet vil under indflydelse af sin egen vægt og i særlige tilfælde ved hjælp af en let fjeder (8) søge at indtage nederste stilling, hvor de små fremspring i stemplets nederste flade berører et plan i den nederste del af gennemstrømningsrøret ud for strålerøret. Dette plan er løftet lidt over bunden af gennemstrømningsrøret i karburatoren og kaldes i almindelighed "broen" (28).

Løftningen af stemplet sker ved hjælp af vakuum fra motorens indsugning, som virker indvendigt i sugekammeret på den



Figur 3

øverste flade af sugepladen. I den nederste del af stemplet er der boret kanaler, som danner forbindelse mellem sugekammerets øverste del og området mellem stemplet og gasspjældet. Det rum, der findes i sugekammeret under sugepladen, står i forbindelse med den fri luft gennem kanaler, som ikke er vist på tegningen.

Svømmerhuset

Det vil forstås, at da stemplets vægt er konstant, og det yderligere tryk fra fjederen (8) også er omtrent konstant, må der nødvendigvis være et ensartet undertryk i sugekammeret og som følge deraf også i området mellem stemplet og gasspjældet for enhver given højde af stemplet indenfor yderpunkterne af dets bevægelse.

Det fremgår heraf, at denne frie bevægelse for stemplet vil tilpasse sig luftstrømmen efter de givne krav grav, som følger af gasspjældets åbning, motorens hastighed og belastning, idet et lille fald i stemplet vil medføre en større begrænsning



Figur 4

af luftstrømmen i gennemstrømningsåbningen mellem stemplets underside og broen, og dette vil igen forårsage en tilsvarende forøgelse af vakuummet mellem stemplet og gasspjældet, som øjeblikkelig overføres til sugekammerets indre, hvor den med det samme virker regulerende ved at løfte stemplet til en passende højde.

Svømmehuset, som er vist på figur 2, er af den sædvanlige type og omfatter en nåleventil (9), der sidder i et specielt sæde, som er skruet ind i svømmerhusets dæksel, og en svømmer (10), som efterhånden som benzinstanden stiger bevæger sig opad og til sidst gennem en gaffelformet vægtstang (11) bevirker, at nålen trykkes mod sit sæde.

Det vil sige, at svømmerhuset er en selvstændig enhed af karburatoren og er fastgjort til dennes hus ved hjælp af bolten (12). Gennem særligt borede kanaler ledes benzinen fra den nederste del af svømmerhuset ind i rummet omkring strålerøret. Svømmerens flydeevne i forbindelse med formen på armen (11) er afpasset således, at benzinstanden holdes ca. 1/8" under

broen ved strålerørets munding (figur 1). Dette kan let iagttages, når sugekammeret og stemplet afmonteres, og strålerøret derefter sænkes til den nederste stilling. Benzinstanden kan i øvrigt sænkes indtil 1/4" nedefter, uden at det har nogen uheldig indflydelse på karburatorens funktion.

Strålerøret

De eneste dele af betydning i figur 1 og 2, som endnu ikke er beskrevet, er de dele, som udgør strålerørssamlingen, hvis enkelte dele er vist i figur 4.

Når motoren går i tomgang, er stemplet i sin nederste stilling, hvor det understøttes af de to små fremspring, der findes på nederste flade, og som er i kontakt med broen (28). Den smalle åbning, der således dannes mellem stemplet og broen, giver passage for tilstrækkelig meget luft til motorens tomgang, uden at der dog dannes så stort et undertryk på indsugningssiden, at stemplet løftes.

Benzinudstrømningen fra strålerøret er under disse forhold meget ringe, idet diameteren af den del af nålen, som nu er helt nede i strålerørsmundingen, er omtrent lige så stor som selve mundingen. I produktionen er det ikke praktisk muligt straks at samle karburatoren med en sådan nøjagtighed, at nålen og strålerørsmundingen er fuldstændig koncentriske, og der bliver derfor foretaget en individuel justering af denne vigtige centrering.

Det vil ses, at strålerøret ikke er monteret direkte i karburatorhuset, men er anbragt i delene (13) og (14), som kaldes strålerørsløbsninger eller strålerørsløjer.

Den øverste strålerørsløbsning er forsynet med en flange, som presses op mod en reces i karburatorhuset, medens den nederste løbsning har en lignende flange, der tætnes mod den øverste side af den hule, sekskantede fastspændingsskrue (15).

Delene er konstrueret således, at til spænding af den hule, sekskantede fastspændingsskrue vil fastholde strålerøret og dets løbsninger. Der er imidlertid et vist spillerum for sideværts bevægelse mellem strålerørsløbsningerne og udboringerne i karburatorhuset samt fastspændingsskruen. På denne måde kan strålerøret bevæges lidt til siderne, indtil strålerørsmundingen og nålen er fuldstændig koncentriske. Det er nødvendigt, at fastspændingsskruen (15) løsnes, for at strålerøret kan bevæ-

ges. Denne operation kaldes "centrering af strålerøret", og når den er udført, er det nødvendigt, at fastspændingsskruen (15) skrues fast til.

Foruden denne justering af strålerørets og nålens centrering kan der foretages en aksial indstilling af strålerøret med henblik på regulering af tomgangsblendingen. Da nålen er konisk i hele sin længde, er det tydeligt, at en løftning eller sænkning af strålerøret i dets løbsninger vil ændre den effektive åbning i strålerørsmundingen og dermed benzinudstrømningens størrelse. For at muliggør denne indstilling er strålerøret monteret således, at det kan glide op og ned i sine løbsninger, og forsynet med de nødvendige tætningsringe.

Der er tillige en trykfjeder (16), hvis øverste ende sammenpresser den lille tætningsring (17) og således hindrer utæthed mellem strålerøret og den øverste strålerørsløbsning. Den nederste ende af denne fjeder hviler mod en tilsvarende tætningsring og skaber derved tæthed mellem strålerøret og den nederste løbsning.

Både foroven og forneden er der anbragt en messingskive mellem enden af fjederen og tætningsringen. For at skabe tæthed mellem strålerørets fastspændingsskrue (15) og karburatorhuset er der monteret en yderligere tætningsring (19) sammen med en konisk messingskive (20).

Det vil ses af tegningen, at strålerørets opadgående bevægelse begrænses af dets justeringsmøtrik (18), idet strålerørshovedet (21) under den opadgående bevægelse vil støde mod justeringsmøtrikken, når strålerøret er i øverste stilling, hvor det giver den magreste blanding.

Højden af justeringsmøtrikken (18) bestemmer derfor forholdet i karburatorens benzin-luftblanding, når motoren i varm tilstand går normal tomgang. Justeringsmøtrikken er sikret mod at komme ud af indstillingen ved hjælp af en fjeder (22). Strålerørets kontrolanordning for start og opvarmning af motoren består af en vippearms (23), der er fastgjort til karburatorhuset ved en ledforbindelse (24) og ved hjælp af en splitboldt forbundet med strålerørshovedet (21). Der er endvidere monteret returafjeder (25), som skal trække kontrolanordningen tilbage til den normale stilling. Gennem en kabelforbindelse er den yderste ende af vippearmen (23) forbundet med en kontrolknop på instrumentbrættet.

Udborede kanaler i svømmerhusets nederste fastspændingsbolt (12), karburatorhuset og strålerøret (5) samt åbninger i den øverste strålerørsbøsning (13) leder benzinen fra svømmerhuset til strålerørsmundingen.

Dæmpeanordningen

Af figur 1 fremgår endelig endnu en egenskab ved S.U. karburatoren. Det vil ses, at styreakslen, på hvilken stemplet (3) er monteret, er hul, og at den omslutter et lille fastsiddende dæmpestempele, der er fastgjort til messingproppen på sugekammeret ved hjælp af en spindel (26). Styreakslens indvendige hulrum indeholder en lille mængde tynd motorolie, og denne oliemængde forårsager en mærkbar modstand mod stemplets opadgående bevægelse, hvorved blandingen for et øjeblik bliver federe, som det kan ønskes, når gasspjældet pludselig åbnes. Dæmpestemplet er konstrueret således, at det virker som en kontrolventil og således kun giver en ganske lille modstand mod oliens passage, når stemplet går nedad. Se iøvrigt figur 3.

Forneden i gennemstrømningsrøret er der ved kanten af gasspjældet anbragt en forskruling (27), som kan bruges i forbindelse med vakuumreguleret tændingskontrol på vogne, hvor denne form for tændingsregulering er anvendt.

Det oprindelige valg af nålen (6 på figur 1), der passer til behovet for benzin-luftblanding til en given motortype, er fra begyndelsen gjort ved en omhyggelig kontrol af kraftydelse og brændstofforbruget under kørsel på prøvebænk. Det er derfor ikke i almindelighed nødvendigt, at en nål kan udskiftes med en af en anden form, når mærkningen på nålen stemmer overens med fabrikkens forskrifter. Hvor der hersker nogen tvivl om, at den rigtige nål er monteret, må nålen udtages, hvilket kan ske, når sugekammeret (4) afmonteres, og sætskruen (7) løsnes, således at nålen kan trækkes ud. Nålens type er angivet ved tal eller bogstaver, der er stemplet på nålen. For hver motortype specificerer fabrikken tre nål typer: standard, fed og mager. Normalt er karburatorerne forsynet med standardnålen, men der er altså en mulighed for at opnå enten en federe eller en magere blanding ved montering af en af de andre nåle. Liste med fortegnelse over nål typerne til de vogne, der anvender S.U. karburator, kan fås gennem DOMI-forhandlerne.

Ved montering af nålen er det vigtigt, at brystet eller overgangen mellem det parallelle skaft og den koniske del flugter med den nederste del af stemplets styreaksel, som den indsættes

i. Efter montering af den rigtige nål er det nødvendigt at foretage en justering af karburatoren for at opnå den rigtige tomgang. Denne justering foretages ved hjælp af tomgangsskruen (2 på figur 1) og strålerørets justeringsmøtrik (18 på figur 1). Det er vigtigt, at motoren har nået sin normale arbejdstemperatur, inden tomgangsjusteringen foretages. Gasspjældet skal gradvis lukkes ved hjælp af tomgangsskruen (2), indtil den lavest mulige tomgangshastighed er opnået. Tomgangsblendingen skal derefter reguleres ved en op- eller nedadgående bevægelse af strålerørshovedet (21), det vil sige, at vippearmen (23) for kontrolanordningen bevæges.

Justering af tomgangsblending

Det, man skal søge at opnå, er det blandingsforhold, der med den foretagne indstilling af tomgangsskruen (2) giver den største tomgangshastighed og samtidig giver motoren en jævn gang. Det letteste er, inden justeringen foretages at skruer strålerørets justeringsmøtrik (18) op i øverste stilling (magreste blanding), idet den herunder skrues væk fra strålerørshovedet (21). Det letter også arbejdet, hvis man under dette afmonterer retur fjederen til vippearmen (25 på figur 1), således at man lettere kan komme til justeringsmøtrikken og kan bevæge strålerørshovedet frit.

Når man har fundet den stilling af strålerørshovedet (21), som giver den bedste tomgang med gasspjældet i den givne stilling, er det muligt, at tomgangshastigheden findes at være for høj. I så tilfælde bør gasspjældet lukkes lidt mere ved hjælp af tomgangsskruen (2), indtil man opnår en passende tomgangshastighed. Det kan på dette tidspunkt være fordelagtigt at foretage en endelig efterjustering af strålerørshovedets stilling. Til slut skrues strålerørets justeringsmøtrik nedad, indtil den netop berører den øverste del af strålerørshovedet, uden at den foretagne indstilling ændres.

Det kan i visse tilfælde være umuligt at opnå en tilstrækkelig mager tomgangsblending, selv om justeringsmøtrikken er skruet helt op til sin øverste stilling og strålerørshovedet hævet helt op til den. Omvendt kan det ske, at den rigtige tomgangsindstilling kun kan opnås, når justeringsmøtrikken skrues adskillige omdrejninger ned fra øverste stilling.

Montering af nål

Det første af ovennævnte tilfælde tyder på, at nålen er sat for langt op i stemplets styreaksel, og i det andet tilfælde er nålen sikkert ikke sat tilstrækkeligt højt op.



Mogens H. Damkiers bog "Min bil og jeg" er en lille overset perle, for folk med bilteknisk interesse, og med hensyn til S.U. karburatoren. Der er 15 siders beskrivelse.

Man må gøre sig klart, at den effektive åbning af strålerørsmundingen afhænger af to ting, nemlig nålens anbringelse i stemplet og højden på strålerøret. Af den grund må der udvises særlig omhu for at sikre, at nålen monteres således, at dens bryst er i plan med den nederste flade på styreakslen, således som det allerede er omtalt (se figur 1A og figur 5).

Det kan ikke understreges kraftigt nok, at andre justeringer end de omtalte, dvs. andre justeringer end den der er nødvendig for at give den bedst mulige tomgang, er fuldstændigt nytteløse med hensyn til opnåelse af en federe eller magrere blanding under større hastigheder og belastninger, altså under normale kørselsforhold.

Hvis tomgangsblendingen er omhyggeligt justeret som beskrevet ovenfor, og blandingen under almindelige kørselsforhold synes at være mager, f.eks. hvis motoren trækker dårligt, eller er for fed, hvilket viser sig ved for stort benzinforbrug, er den eneste forholdsregel herimod at montere en anden nål.

Før man fastslår, at en udskiftning af nålen kan anbefales eller er nødvendig, må man foretage en omhyggelig undersøgelse for at finde frem til andre mulige fejl i karburator, tændingssystem eller motorens øvrige mekaniske tilstand.

Det må bemærkes, at hvor en ændring i blandingsforholdet mellem benzin og luft er nødvendig, skal nålen udskiftes, idet strålerøret har den samme størrelse for en given type og størrelse af karburator.

Som følge af den konstante lufthastighed i området omkring strålerørsmundingen og det heraf følgende konstante vakuum i dette område er S.U. karburatoren forholdsvis ufølsom overfor benzinstanden i svømmehuset, og denne behøver derfor ikke nogen særlig finjustering.

Endelig skal nævnes en vigtig fordel, som beror på karburatorens virkemåde. Er vognen forsynet med en luftrenser eller indsugningslyddæmper, kan denne enhed tillige med røret, der forbinder den til karburatorens indsugningsåbning, uden videre fjernes eller udskiftes med en luftrenser eller rør af en anden type, uden at udskiftning af karburatorens nål er nødvendig.

Dette var første del af en artikelsekvens på fire om S.U. karburatoren.

Som en lille tilføjelse, har klubbens boghandel et eksemplar af Mogens H. Damkiers bog "Min bil og jeg" til salg. Bogen er bestemt spændende læsning for folk med bilteknisk interesse, og med hensyn til S.U. karburatoren, er der 15 siders beskrivelse.

En anden mulighed er "SU Reparationshåndbogen. Karburatorer og Elektriske benzinpumper". Begge bøger er på dansk.

(fortsættes i næste nummer).

Noter fra

MG Car Club European Conference follow up net møde



Jeg deltog i sidste uge, torsdag den 12. december i MG Car Club European Conference follow up mødet, der køres via et ZOOM net møde.

Størstedelen af de Europæiske MG Car Clubs deltog.

Lige det væsentlige til orientering.

Det Europæiske arbejde og European Conference
Der blev diskuteret et forslag fra Italien, der gik ud på at yde økonomisk støtte til de små klubber, så de også vil kunne deltage i den 2-årige European Conference, specielt med henblik på Wien Konferencen i oktober.

Der var ret delte meninger om forslaget, der gik ud på at forhøje det nuværende medlemsgebyr til det Europæiske arbejde fra 20 pence til 40 eller 50 pence pr medlem. Forhøjelsen skulle så bruges til at få de små klubber med. Kommentarer hertil:

Man mente generelt ikke, det var en god ide at forhøje så meget.

Var de små klubber overhovedet interesserede – havde de begrundet, hvorfor de tidligere ikke var har været med?

Hvad er en lille klub? Hvem skal have tilskud og til hvad?

Min kommentar - Paradoksalt nok vedtog vi sidste gang 2018 at aflaste det arrangerende land for arrangements udgifter til

konferencen og endvidere, at dem som deltog skulle betale det hele selv. Dette var begrundet i, at også små klubber skulle kunne arrangere en konference (som Østrig). Nu er det så blevet for dyrt at deltage!

Det endte med, at der ikke blev vedtaget noget, hvilket jeg heller ikke mener, vi er i stand til før den ordinære konference til oktober 2020, dette ifølge reglerne i protokollen. Det vil dog blive taget op igen på næste "Zoom" møde.

Kalender

MGCC UK har 90-års jubilæum i 2020. Overseas Director, Peter Cook oplyste at selve stiftelsesdagen er den 12. oktober, men da det er en mandag, har man vedtaget, at man markerer jubilæet søndag den 11. oktober.

Man ønsker, at dagen skal markeres med en række hændings, som har til formål at gøre opmærksom på klubben og MG mærket, og man opfordrer til, at det samme gøres overalt i verden, hvor der er MG klubber affilieret til MG Car Club.

I England gør man det ved at fylde færger, der går over floder med MG biler, og så bliver der taget billeder, når færgens snude går op inde mod land. Billeder og tilhørende tekster vil så blive sendt alverden rundt i England ++!

Det blev desuden aftalt, at bringe samme jubilæumsartikel i alle MG blade i hele Europa. Den vil blive fremsendt i god tid inklusive en kopi af den oprindelige annonce til at mødes i oktober 1930.

Der er flere 90-års jubilæer, nemlig er det 90 år siden MG Car Company flyttede til Abingdon og 50-års jubilæum for den første MG Midget.

Skal MGCC Denmark have en aktivitet i kalenderen her?

MG mærkets 100-års Jubilæum i 2023

Man planlægger at starte MG og MGCC-aktiviteterne i UK den 1. juni 2023.

Her har vi jo så også en stor del af kagen for MGCC-aktiviteter i Europa i det år!

Bare ring eller hvis der er noget der skal uddybes.

Hilsen

Gert Jørgensen

International kontakt

MGCC DK

Brug Gummi

Efter tilladelse fra Peter Clausen fra FDM's blad Motor Classic, vil redaktionen gerne bringe denne artikel.



SMIL: Både MGB og Jensen-Healey kunne prale af nogle gevaldige tandbeskyttere i 70'erne, fordi kofangerne i USA skulle klare et stød med op til 8 km/t., før karrossen tog skade



USA-FÆNOMEN: Tre fjerdele af de i alt 10.503 Jensen-Healey endte i Nordamerika, godt 2.000 blev hjemme i Storbritannien, og kun 334 solgtes på det europæiske fastland

MGB faldt af på den til sidst, siges det – men er en sen, højbenet B'er med store gummikofangere virkelig så håbløs? Og hvordan klarer den sig mod 70'er-konkurrenten Jensen-Healey med dens mindst lige så iøjnefaldende gummiklodser for og bag? Svaret er tankevækkende

Sportsvognsfans havde ikke så meget at grine ad i 1970'erne. Energikriser og øget fokus på sikkerhed, forurening, trængsel på vejene og kollektiv trafik fortrængte 60'ernes ubekymrede fremtidsro fra en mere og mere alvorstynget dagsorden, og de sociale og mentale omvæltninger efter ungdomsoprøret levnedede ikke meget plads til sjov og ballade.

Det gjorde kun ondt værre, at britisk bilindustri, der hidtil havde været førende inden for sportsvogne og roadsters til overkommelige priser, med British Leyland i spidsen næsten samtidig kastede sig ud i en altødelæggende dødsspiral fodret af endeløse arbejdskampe og interne magtkampe.

MG – selve symbolet på den folkelige sportsvogn – måtte derfor droppe alle planer om nye modeller. I en tid med løbende stramninger af miljø- og sikkerhedskrav, især på det vigtige USA-marked, blev de aldrende B- og Midget-modeller i stedet holdt i live efter bedste evne, og i 1972 fik USA-versionen af den nu 10 år gamle MGB derfor lavere kompression (8:1 i stedet for 9:1) og dermed lidt færre kræfter.

Nye regler om forlygteplacering og støddabsorberende kofangere tvang i 1974 englænderne til at øge frihøjden med 2,5 cm og montere nogle store, gummibeklædte polyuretankofangere – det var billigere end et gennemgribende redesign. Fra årgang 1975 måtte amerikanske MG-kunder leve med én Zenith-karburator i stedet for Europa-modellens to SU'ere, og

senere samme år fik alle USA-biler den katalysator, som allerede i 1974 blev standard i Californien, så effekten skrumpede til ynkelige 63 hk.

En ny æra

Andre producenter beviste dog, at sportsvognen endnu ikke var helt død, bare den fulgte med tiden. Allerede fra 1970 havde den sekscylindrede Datsun 240 Z til samme pris som en MGB GT gjort livet endnu surere for englænderne i USA, og hjemme i Storbritannien præsenterede Jensen Motors og British Leylands nu forhenværende samarbejdspartner Donald Healey i 1972 deres bud på en britisk roadster til 70'erne: Jensen-Healey. Med tidssvarende design og teknik – og fra 1974 kofangere i samme grovkornede gummi-look som MGB. Også den var reelt et resultat af British Leylands nedskæringspolitik. Jensen producerede nemlig karrosserier til Austin-Healey 3000, og da den i 1967 blev aflivet uden afløser, foreslog Healey, at man sammen skabte en ny sportsvogn. Det var USA's største Austin-Healey-forhandler, Kjell Qvale, med på, og han købte i 1970 aktiemajoriteten i den lille bilproducent i West Bromwich og indsatte Donald Healey som bestyrelsesformand.

For at holde både pris og driftsomkostninger nede, skulle så meget mekanik som muligt hentes udefra. Hjulophæng, bremses, styretøj og bagtøj stammede derfor fra Vauxhall Firenza, der også skulle have doneret sin 2,3-liters motor. Men den var dels for høj, dels et pænt stykke fra de ønskede 130 hk, når den skulle klare de amerikanske lovkrav. Jensen forsøgte derfor forgæves at få BMW og Ford i Tyskland til at levere motorer, inden Lotus-bossen Colin Chapman meldte sig på banen



LIDT TRÆFINÉR lever op i den 70'er-sorter Jensen-kabine. Ikke alt træet er ægte – til gengæld sidder du fremragende, også på længere ture



JENSEN-HEALEY var den første bil med Lotus' nye 16-ventilede motor under hjelm. Desværre var den så ny, at den ikke var færdigudviklet



MAN MÅ JO UDNYTTE PLADSEN, hvor den er, så i Jensen-Healey er interiørbelysningen anbragt på dørbeklædningen



OMDREJNINGSTÆLLERENS røde felt helt oppe ved 7.000 o/min afslører, at Lotus-motoren gerne vil rotere



I BEGYNDELSEN af 1974 fik Mk II-bilerne en femtrins „close ratio“-gearkasse i stedet for den hidtidige Sunbeam-transmission

DET ENGLSKE ALTERNATIV

Selvom Jensen-Healeys svære børnesygdomme hurtigt blev kureret, led kvalitetsryet et knæk, som bilen aldrig helt kom sig over. Den skal tjekkes grundigt, men selvom priserne stiger, er den et spændende alternativ til en MG eller Triumph.

KARROSSERI

Al plade skal gås efter – også på „rustfri“ Californien-biler – og en usvejset Jensen-Healey ses meget sjældent. Tjek især i fodrummene, bundpladen, skærmkanter, hjulkasser, vanger, sidepaneler, i bagagerummet samt benzintanken og dens omgivelser. Interiøret er generelt slidstærkt, men især i USA-biler kan solen have sat dybe spor.

TEKNIK

Lotus-motoren var ikke helt produktionsklar ved Jensen-Healeys debut i 1972. I Mk 2 fik den bl.a. en stærkere blok, men servicesjusk straffes hårdt. Tjek olietrykket og se efter olie- og vandspild samt utætheder i brændstoffsystemet. Tandremmen skal skiftes for hver 40.000 km. Især Mk 2'eren's 5-trins Getrag-gearkasse er dyr at renovere og udskiftes ofte med en Toyota-gearkasse. Lidt hylen fra Vauxhall-bagtøjet skal du ikke tage dig af, for sådan lød det også, da det var nyt.

RESERVEDELE

Trods det lave produktionstal er stumper sjældent et problem: Meget er lånt fra bl.a. Vauxhall, Triumph og Sunbeam, og det britiske specialfirma Martin Robey har opkøbt de originale presse- og produktionsværktøjer.

SPECIALISTER

Martin Robey, Pool Road, Camphill Industrial Estate, Nuneaton, CV109AE, England. Tlf. 0044 24 76386903. www.martinrobey.com
Rejen, Unit 1 Abbas Business Centre, Main Road, Itchen Abbas, Winchester, SO21 1BQ, England. Tlf. 0044 1962 779556. www.jensenparts.co.uk

PRISER

Healey-priserne er på vej op, men du kan stadig finde en fornuftig bil til pænt under 150.000 kr. I England koster topeksemplarer over 200.000.

KLUB

Jensen Owners Club Danmark, www.jensenownersclub.dk

DEN BILLIGE B

MGB har ry for at være robust og nem at holde kørende, men det er ingen hemmelighed, at British Leyland skar markant ned på kvaliteten i 70'erne. Også en sen B'er er dog omgængelig som få og markant billigere – men sværere at sælge – end ældre årgange.

KARROSSERI

Indre og ydre sidepaneler er vigtigste tjekpunkt; i værste fald kan rust her få hele karrossen til at knække, og faresignalet er dårligt indpassede døre, fordi bilen synker sammen. Tjek også ved forruden, forskærmene og samlingerne mellem dem og karrossen, bagskærme, ved baglygterne og bagagerummet.

TEKNIK

Generelt skal du bare tjekke for slid og alderskramper. „B“-motoren er hårdfør, især med fem hovedlejer (fra efterår '64). Lidt ventil- og taktkædestøj er helt normalt, men må ikke dominere, og olietrykket skal være ca. 50 psi ved varm motor i 4. gear. Den fuldsynkroniserede gearkasse (fra 1967 og frem) skal du ikke bekymre dig om, da den er bygget til belastningen fra den 6-cyl. MGC.

RESERVEDELE

Du kan få alt, og stumperne er ofte rørende billige. Kvalitet og pasform svinger dog enormt, så hold dig til anerkendte leverandører – snak med andre om deres erfaringer. Der er talrige danske MG-specialister, men skruer du selv, kan du spare penge ved at handle i England.

SPECIALISTER

MG Parts & Service, Rådmandsgade 54, 2200 Kbh. N. Tlf. 32 55 54 97. mgpartscph.com
Lars Borsig Classic MG, Slågårdsvvej 20, Frøslev, 4660 St. Heddinge. Tlf. 56 50 83 46. lars-borsig.dk
Bonnevie MG Import, Hundtoftevej 1, 5750 Ringe. Tlf. 62 27 28 48. bonnevie.dk
Classic Center, Fjeldshøjvej 5, Sdr. Tranders, 9260 Gistrup. Tlf. 98 37 41 90. classic-center.dk

PRISER

Kan du leve med looket, koster en gummi-MGB kun to tredjedele af, hvad du skal give for en model fra 60'erne. 50.000-70.000 for en brugbar bil og højst 100.000 for et fint eksemplar.

KLUBBER

Øst: MG Car Club Danish Centre, www.mgklub.dk
Vest: MG Car Club Denmark, www.mgcc.dk



MEGET SORT MG-KABINE, men i 70'erne kunne du vælge et par meget tidstypiske brunlige nuancer som alternativ



EGENTLIG ER MGB'S 1,8-LITERS MOTOR en frisk og sympatisk kraftkilde. Men den voldsomme californiske afgiftning tager pippet noget fra den



BENZINMÅLERENS FORMANING om udelukkende at tanke blyfri benzin afslører, at USA-B'eren her er født med katalysator



I 1978 HAVDE AMERIKANERNE for længst indført lovkrav om alarm for ikke spændte sikkerhedssele. Så her er både summer og kontrollampe



EN ENKELT ZENITH-KARBURATOR i stedet for Europa-versionens to SU'ere har en stor del af æren for det betragtelige krafttab



ENGELSK HUMOR: I England og USA kaldtes MG-gummikofangerne „Sabrina'er“ med hilsen til den britiske 50'er-glamourmodel Norma Ann Sykes alias Sabrina og hendes yppige barm

og tilbød sin nye, topmoderne 2,0-liters motor i aluminium med to overliggende knastaksler og fire ventiler pr. cylinder. Jensen og Healey sagde ja tak og kobled Lotus-motoren til en firetrins Sunbeam Rapier-gearkasse, og i foråret 1972 var den nye Jensen-Healey kampklar. Men den avancerede og kostbare motor med 142 hk gjorde bilen betydeligt dyrere end planlagt. Den blev aldrig officielt importeret til Danmark, men i for eksempel Schweiz var den næsten dobbelt så dyr som en MGB og kostede omtrent det samme som en BMW 525.

I USA var prisen ikke det store problem; det var straks værre, at Lotus havde svært ved at levere motorer nok og ikke mindst, at både motor og bil led af alvorlige børnesygdomme. De fleste problemer var dog kureret i efteråret 1973, hvor den reviderede Mk 2 med blandt andet et opgraderet interiør og, fra foråret 1974, en femtrins gearkasse fra tyske Getrag så dagens lys. Sådan en sag har Kaj Olsen fra Fakse ejet siden 2009, og ved siden af Jørgen Christiansens sene røde MGB ligner den gule Healey den afløser, som B'eren skulle have haft i 70'erne, men aldrig fik.

Gammel dame med makeup

I stedet tog MGB's nedtur yderligere fart, da British Leyland i 1975 strøg krængningsstabilisatoren fortil fra listen over standardudstyr, for sammen med den større frihøjde og de tunge kofangere ødelagde det køreegenskaberne fuldstændig. Heldigvis vendte den tilbage i 1977 i forbindelse med en revideret undervognsafstemning, der også omfattede en ny stabilisator bagtil. Og så er vi fremme ved Jørgens B'er, der er fra 1978 og ligesom Kajs Healey hentet i det livsglade Californien – noget nær det sidste sted i verden, hvor sportsvognsfanen blev holdt højt i 70'erne.

Mange „gummibåde“ er ombygget med lavere fjedre og de ældre MGB'eres blanke kofangere og kølergrill. Det kunne Jørgen dog ikke drømme om at gøre, så hans eksemplar står stadig i original specifikation uden overgear, men til gengæld med hele miljø-menageriet inklusive katalysatoren. „I øvrigt er det ikke helt nemt at bygge undervognen om. Der findes ganske vist ombygningsæt i England, men hjulvinklerne skal også ændres, og skal det være helt korrekt, skal tandstangen flyttes“, fortæller Jørgen.

Med flere omfattende bilreoveringer på cv'et ved han, hvad han taler om. Her kunne han dog nøjes med at skifte indtræk og instrumentbord, ligesom han har fjernet de USA-typiske sidemarkeringslys fortil på bilen, der har været i Danmark i seks år og allerede var indregistreret, da Jørgen købte den i 2016. Kender du en klassisk MGB, virker kabinen med det polstrede instrumentpanel mere dyster og 70'er-sort, end du er vant til. Til gengæld er der takket være den større frihøjde og den kraftigere sædepolstring ikke helt så langt derved som normalt, og du genkender straks lyden og sjælen, når den trofaste 1,8-liters maskine skrumler i gang med sin velkendte, hjertelige og sunde klang, som Californien-kastrationen nok har dæmpet lidt, men bestemt ikke fjernet.

Det samme kan vi ikke sige om motorkraften. Bundtrækket er stadig den lang-slagede „B“-motors styrke, men man vinker ikke ustraffet farvel til omkring 30 hk og 15 procent af drejningsmomentet, så bid er der ikke meget af. Problemet er dog til at overse ved tilbagelænet kørsel, og de længere fjedervandring, som er resultatet af den større frihøjde, pynter på B'eren ellers temmelig rustikke komfort. Til gengæld krænger bilen noget trods de to stabilisatorer.



JENSEN-HEALEY MK II 1974

MOTOR: R4, 1.973 cm³, 16V. Vandkøling. 2 overliggende, tandremstrukne knastaksler, 2 dobbelte Dell'Orto DHLA 40E-faldstrømskarburatorer. 142 hk (DIN) ved 6.500 o/min, 177 Nm ved 5.000 o/min. USA-version: 2 Zenith-Stromberg 175 CD 25E-horisontalkarburatorer. 142 hk (SAE).

TRANSMISSION: 5-trins manuel gearkasse med fuldsynkronisering. Gulvgearstang. **OPBYGNING:** Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil triangellarme med skruefjedre, bagtil stiv aksel med langs- og skråsvingarme og skruefjedre, krængningsstabilisatorer for og bag. Skivebremser for og bag, 2 kredse, bremseforstærker. Tandstangsstyretøj.

MÅL OG VÆGT: Længde 421 cm, bredde 161 cm, højde 121 cm, vægt 1.000 kg. 185/70HR13-dæk.

PRÆSTATIONER: 0-97 km/t. 7,8 sek. (USA-version 8,1 sek.), topfart 192 km/t.

PRODUKTIONSTAL: 7.146 (Mk II 1974-76). Alle Jensen-Healey 1972-76: 10.503.

PRIS 1974: Ca. 95.000 kr.

PRIS I DAG: 125.000-200.000 kr.



PLAST-INDSATSERNE omkring forlygterne er et Mk II-kendetegn, og det indre skal være sort som her

SYNES DU, at Healeyens forkofanger er markant? Så bare vent, til du ser bagkofangeren

Ved undervognsrevisionen i 1977 blev styretøjet en tand mere indirekte – 3,5 i stedet for 3,0 omdrejninger fra stop til stop. Men da tandstangen stadig arbejder let og præcist, opleves det ikke som det store problem, og er du ikke typen, der par-tout vil op på dæksiderne i hver kurve, er også en sen B'er en fortrinlig hygge-sportsvogn til søndagsturen.

Moderne tider

Moderne har den bestemt ikke været i 1978 – men hånden på hjertet: Hvornår var en MGB for alvor det? Nej, så er det straks noget andet at tage plads i den gule Jensen-Healey, hvor 70'ers designstilen gennemsyrrer cockpittet – dog blødt lidt op med de indlæg af træfinér, der kom på Mk II'eren. Siden Kaj fik bilen hjem fra Californien, har den fået lavet rust i bunden, og gulvtæpper og kaleche er nye. Kaj har desuden monteret et lille Momo-læderrat for at få bedre plads til benene på de lange ture, han ofte og gerne bruger bilen til, og hvor han sætter pris på den overraskende gode sidde- og affjedringskomfort: „Selv efter en fem timer lang tur til Jylland er man ikke det mindste træt“, fastslår Kaj.

Nu 6 gange om året!

Tegn abonnement

motorclassic



Skønhed med evig ungdom

Jaguar Mark 2 fylder 60 – og kattedyret er stadig så friskt og levende som i 1959



MotorClassic er Danmarks bedste specialmagasin om klassiske biler.

MotorClassic udkommer seks gange om året med masser af artikler om klassiske biler og deres ejere. Læs reportager fra træf og arrangementer i hele verden, bilhistorie og tonsvis af tips og tricks, der gør livet og dagen med den klassiske bil til en fornøjelse.

Få MotorClassic hjem i postkassen

Prisen for et års abonnement (seks udgivelser) er 387 kr. Er du medlem af FDM, får du abonnementet til en særlig medlemspris: 290 kr. Det er en besparelse på 25%! Bestil dit abonnement på www.fdm.dk/motorclassic. Nærmere kan det ikke være!





MG MGB TOURER 1978

MOTOR: R4, 1.798 cm³, 8V. Vandkøling. 1 sideliggende, kædetrukken knastaksel, 2 SU HIF4 halv-faldstrømskarburatorer. 97 hk (DIN) ved 5.500 o/min, 142 Nm ved 2.500 o/min. USA-version: 1 Zenith-Stromberg 175 CD 2-horison-talkarburator. 63 hk (SAE netto) ved 4.600 o/min, 120 Nm ved 2.500 o/min.

TRANSMISSION: 4-trins manuel gearkasse med fuldsynkronisering, evt. med el-overgear på 4. gear. Gulvgearstang.

OPBYGNING: Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil triangellarme med skruefjedre, bagtil stiv aksel med halvliptiske bladfjedre, krængningsstabilisatorer for og bag. Skivebremser for, tromlebremser bag, 2 kredse, bremse-forstærker. Tandstangsstyretøj.

MÅL OG VÆGT: Længde 402 cm, bredde 157 cm, højde 130 cm, vægt 1.045 kg. 165SR14-dæk.

PRÆSTATIONER: 0-97 km/t. 12 sek., topfart 173 km/t. (Europa-version).

PRODUKTIONSTAL: 387.184 (alle Tourer 1962-80). Alle MGB/MGC: 524.392.

PRIS 1978: Ca. 75.000 kr.

PRIS I DAG: 70.000-120.000 kr.



FINT NOK MED støddabsorberende kofangere – men en del af fidusen forsvinder med blinklys i dem

AFSTANDEN MELLEML HJUL og skærm afslører den større frihøjde. Fælgene er ikke de originale

Netop fokuseringen på komfort og hverdagegenskaber på bekostning af den sidste sportslige skarphed fik Jensen-Healey en del beske kommentarer for i sin samtid, men usportslig er den bestemt ikke. Nok synger Lotus-maskineriet ikke helt så smukt som for eksempel en Alfa-motor, men den vågner op med en lovende brummen.

I USA havde Jensen-Healey to enkelte Zenith-karburatorer, men Kaj har monteret Europa-versionens to dobbelte 40-millimeters Dell'Orto'er, og det gør underværker for kraftoverskuddet. Den ganske hårdtpumpede motor skal arbejde for at levere varen, men ved høje omdrejninger kvitterer den med et spark og en metallisk snerren, der ikke efterlader nogen tvivl om ophavet. Getrag-gearkassen er af dogleg-typen med første gear nederst til venstre og de fire øvrige gear i et normalt H; den kræver en smule håndkraft, men med sin gedigne, mekaniske præcision er den en knivskarp fornøjelse at arbejde med. Ligesom styretøjet, der trods den ydmyge Vauxhall-baggrund nok er Jensen-Healeys stærkeste side – kontant, præcist og fintfølede.

Lukket og slukket

Potentialet var der med andre ord, og i USA fik Jensen-Healey såmænd også pæn succes på racerbanerne. Men de indledende kvalitetsproblemer havde spoleret dens ry én gang for alle, og Jensen Motors blev sendt til tælling, da energikrisen i 1973 gjorde den kostbare Jensen Interceptor usælgelig. Ganske vist kunne Lotus nu omsider levere motorer nok, og i 1975 kom en lukket og mere eksklusiv Healey-version, Jensen GT, på gaden i al hast for at sparke lidt liv i forretningen. Kun 511 blev dog bygget, inden Jensen måtte dreje nøglen om i foråret 1976. Fire et halvt år senere kom turen til MG, i hvert fald for en tid, da British Leyland lukkede MG-fabrikken i Abingdon, og den sidste MGB forlod samlebåndet den 2. oktober 1980.

Men tænk, hvordan 70'ernes sportsvognshistorie kunne have set ud, hvis MG havde sendt en moderne B-afløser på gaden i 1969-70 som oprindelig planlagt. Eller hvis Jensen og Donald Healey havde ramt rigtigt i første hug.

Tak til Skjoldenæsholm Gods



MG kalenderen for 1. april til 30. juni

April

o 1	Pubmøde Sønderjylland Klubaften Østjylland
t 2	
f 3	
l 4	Pubmøde Sydvestjylland – Forårsklargøring
s 5	
m 6	
t 7	Pubmøde Fyn
o 8	Pubmøde Østjylland
s 9	

Maj

f 1	
l 2	Aros Karavanen 2020
s 3	
m 4	
t 5	Pubmøde Fyn
o 6	Pubmøde Sønderjylland
t 7	Torvetraef på Færchtorvet, Holstebro
f 8	MG TUR til Lolland
m 9	

Juni

m 1	
t 2	Pubmøde Fyn
o 3	
t 4	Torvetraef på Færchtorvet, Holstebro
f 5	MG Als Weekend Køretur Grundlovsdag
l 6	MG Als Weekend
s 7	MG Als Weekend MG Sport Als (Driving Tests) MG Sport Als
m 8	



Pas godt på din passion og hobby

GF's veterankøretøjsforsikring er tilpasset de særlige behov, du har som ejer af en veteranbil, veteranmotorcykel eller et andet klassisk køretøj. Når du forsikrer dit klassiske eller veterankøretøj hos GF, bliver du samtidig medlem af forsikringsklubben GF Veteran***. Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel, maksimalt 6.000 km årligt, i perioden fra 15. marts til 31. oktober. Du skal også have registreret et køretøj til daglig brug for at kunne tegne veteranforsikring.

Det får du som kunde i GF Veteran

Forsikringer med overskudsdeling. Hvert år gør vi regnskabet op, og kunderne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år. Præmien i 2020 er fx reduceret med 30% på baggrund af overskud i 2019.

Rabat når du har flere. Har du to eller flere klassiske-/veteranbiler eller -motorcykler, så får du 25% rabat på forsikringer til alle køretøjerne.

Vejhjælp i Danmark. Du kan få vejhjælp fra SOS Dansk Autohjælp på helt specielle betingelser og til en særlig favorabel pris, når du har veteran- og klassisk bil/MC registreret i dit navn hos GF Veteran.

Vejhjælp i udlandet. Har du tegnet kaskoforsikring på din bil eller motorcykel, så får du hjælp fra SOS International, hvis du kører galt eller kører i stå i udlandet (det røde kort). Totalvægten må ikke overstige 3.500 kg.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 2.003 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/-motorcykel		Veteranknallert
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	740 / 518 kr*	230 / 161*	1.850 / 1.295 kr*	572 / 400*	Lovpligtig ansvarsforsikring: 510 kr.**
150.000	1.156 / 809 kr*		2.888 / 2.022 kr*		
500.000	2.755 / 1.928 kr*		6.666 / 4.666 kr*		

*Priseksemplerne viser præmien før (A/) og efter (B) fradrag af overskuddet på godt 30%.

**Veteranknallertforsikring er uden medlemsindskud.

Alle priserne er eksklusive afgifter og 30 kr i medlemskontingent.

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

Udfyld forsikringsbegæring på www.gfforsikring.dk/veteran og medsend to billeder af køretøjet. Så sørger vi for at opsige dine nuværende policer og overfører dem til GF.

***For at blive medlem i GF Veteran skal forskellige krav være opfyldt.

Du kan læse mere om kravene, vilkår og forsikringssummer m.m. på www.gfforsikring.dk/veteran.

GF Veteran · Strandvejen 59 · 2100 København Ø
Tlf. 7224 4198 · www.gf-veteran.dk · gf-veteran@gf-forsikring.dk



*Overskud
til hinanden*

Livskvalitet er altid investeringen værd

Lad os hjælpe dig med at balancere dine investeringer og finde den løsning, der både passer til din formue og dine drømme.

Per Najbjerg Poulsen
Formuerådgiver

Book et møde på
96 16 12 65



spar nord

Spar Nord Herning | Dalgasgade 30 | herning@sparnord.dk

Hvem er vi?



Tekst Carsten Thorgaard

Foto Bo Vincent Pedersen og Carsten Thorgaard.

Gennem årene er der kommet en del nye medlemmer til klubben, nogle af disse har været så flinke at skrive lidt om dem selv i bladet. Samtidig er der en del personer, hvis navne går igen på både hjemmesiden og her i bladet. Som en del af redaktionen har jeg fået den ide, at disse personer burde skrive lidt om dem selv og deres køretøjer, og som idemand er det vel ganske naturligt, at jeg er den første til at skrive et indlæg. Allerede som dreng havde jeg stor interesse for biler, vi er nu tilbage i 50'erne og 60'erne, og da jeg som 18 årig fik kørekort, blev jeg også "selvkørende", idet jeg købte en Vauxhall Viva st.car, senere blev det til adskillige engelske BMC biler Mini og Marina alle med forhjulstræk. Disse blev udskiftet til almindelige familiebiler, da jeg blev gift og fik børn.

I starten af 2007 fik jeg den ide, at nu ville jeg have en sommerbil, mærket var ikke altafgørende, ved kig hos forskellige forhandlere fandt jeg først en MG Midget, men den syntes jeg var for lille, vi bliver jo ikke yngre, så det endte med en MG B GT, som jeg fandt på klubbens hjemmeside. Den var sat til salg af Bjarne Patsche i Augustenborg, så efter lidt forhandling endte den hjemme hos os omkring 1. juli 2007. Samtidig meldte jeg mig ind i MG Car Club Denmark, hvor jeg ret hurtigt kom ind i klublivet i MG MidtVest.

Allerede i 2008 lavede jeg den første køretur, som blev en årligt tilbagevendende begivenhed de næste 10 år, der var tale om Nationalhistorisk Klassisk Køredag. Samme år blev jeg involveret i klubshoppen, idet jeg blev headhunnet af den daværende bestyrer Jørgen Hansen, der skulle på ferie, når oktobermessen i

Fredericia skulle finde sted, så kunne jeg da passe den sammen med Ole Aaen. Sådan blev det, og der har jeg så hængt ved siden med de forskellige bestyrere, der har været gennem årene, de seneste år har jeg haft ansvaret for regalierne. Omkring 2014 blev jeg opfordret til at blive en del af bladredaktionen, hvilket jeg sagde ja til, og her er jeg stadig med både som skribent og fotograf. Mange af mine billeder er blevet brugt både i bladet og på hjemmesiden samt facebook siden, på et tidspunkt lagde et af vores medlemmer Bo Vincent Petersen et billede op af mig på facebook, for jeg blev jo aldrig fotograferet til de forskellige arrangementer, som jeg deltog i, for jeg gik jo altid rundt med et kamera. Heldigvis har jeg fået tilsendt billederne fra Bo, så et af dem bliver brugt til denne artikel.

Tilbage i 2014 mente den daværende arrangementskoordinator Niels Jørgensen, at det var på tide, at MG MidtVest arrangerede et mesterskabsløb, jeg sagde efter en vis tøven ja til at være løbsleder, heldigvis godt hjulpet af gode MG venner her i området, så både 2015, 2017 og 2019 har der været MG MidtVest løb, og vi har allerede nu ideer til et løb igen i 2021.

Sommeren 2018 kom endnu en MG i garagen, denne gang en Metro fra 1988, den har altid kørt i Danmark, solgt som ny til en dame i Kolding, derefter har den været lidt rundt i landet, inden den havnede hos os. Det er en lille sjov bil at køre i, desværre er der ikke mange tilbage af dem her i landet, så vidt vides er der kun 4 på nummerplader i øjeblikket. Ydermere er det heller ikke så let at finde dele til den, så det er med at passe godt på den. Dette var så ordene fra mig i denne omgang, jeg vil derfor sende stafetten videre til min gode MG ven og kollega i klubshoppen Mogens Appelt Petersen med håbet om, at han vil skrive lidt til majdagaven af bladet.



MG Sport officials søges

Som selvudnævnt chefficial har jeg fået til opgave at samle et korps af hjælpere til de forskellige MG Sport afdelinger, der udgør klubmesterskabet.

Der skal i 2020 køres som følger

Søndag den 26. april i Stilling ved Skanderborg.

Søndag den 24. maj i Sønderborg.

Søndag den 23. august i Kolding.

Søndag den 20. september i Skærbæk syd for Ribe.

Har du lyst og tid til at hjælpe med at være tidtager og se efter, at der køres korrekt på de opstillede baner, så tøv ikke med at sende en mail på carsten@mgcc.dk.

Til gengæld for dit arbejde sørger vi for morgenkaffe og frokost samt samvær med en masse hyggelige MG folk. Du behøver ikke at være med til alle afdelingerne, men giv en melding om, hvornår du kan hjælpe os.

På vegne af MG Sportsudvalget Carsten Thorgaard.



MG Sport
MG CarClub DENMARK



Danske
Hoteller
www.danske-hoteller.dk



OPHOLD I DET MIDTJYSKE

MED RIG MULIGHED FOR AT OPLEVE AARHUS

DAG 1:

- Check-in fra kl. 14.00
- 2 retters menu i vores hyggelige restaurant "Det Rustikke Landkøkken" (Ankomst senest kl. 20.00)
- Overnatning i dobbeltværelse

DAG 2:

- Stor lækker morgenbuffet
- Eftermiddagskaffe m/ kage
- Velkomstdrink
- Lækker 3 retters aftenmenu
- 1 overnatning i dobbeltværelse

DAG 3:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

DAG 1:

- Check-in fra kl. 14.00
- Kaffe og hjemmebagt kage fra kl. 15.00-16.00
- Velkomstdrink kl. 18.30
- Lækker 3 retters aftenmenu
- 1 overnatning i dobbeltværelse

DAG 2:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS
PR. PERSON
1.145,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

Tillæg
enkeltværelse
pr. dag
kr. 250,-

PRIS
PR. PERSON
775,-
I DOBBELT-
VÆRELSE



Hotel Årslev Kro

Silkeborgvej 900 · Årslev · 8220 Brabrand · Tlf. 86 26 05 77 · hotel@aarslevkro.dk
www.hotelaarslevkro.dk

Gammel kærlighed *ruster* ikke

Markedets bredeste dækning

- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veteran-køretøjer
- Gratis Vejrhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjsforsikring nr. to

Godt dækket er rigtig dækket

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

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

Nordisk | Veteran

Vi er blevet opmærksom på følgende indlæg i Safety Fast omhandlende Møldrup og co.'s tur til bl.a. Iran.

KIMBER HOUSE NEWS

Kimber House was busy with visitors over the month of September, with the Beaulieu Autojumble and Goodwood Revival meeting close together. People travelled from far and wide to those events, calling into Abingdon to take photos of their cars by the old MG Administration building and visiting Kimber House to look around the displays and purchase some MG merchandise.

Amongst the visitors were a group of 22 from Denmark, who arrived in a selection of MGs from a V8 to a Y Type belonging

to Palle Moldrup and his wife. The Moldrops are no strangers to traveling distances in their Y Type; last year they went on an epic journey, leaving Denmark, travelling through Germany, Austria, Hungary, Romania, Bulgaria and Turkey before arriving in and travelling around Iran for a month. Many of us wouldn't dream of travelling that far with a modern car, let alone one that's 70 years old. Palle said they encountered very few mechanical issues whilst travelling in the Y. What an experience! ●



Dejligt, at man også derovre er opmærksomme på denne store bedrift.



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1982 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	605	224
75.000	880	224
125.000	1.085	224
175.000	1.287	224
225.000	1.481	224
275.000	1.697	224
325.000	1.961	224
375.000	2.223	224
425.000	2.486	224
475.000	2.694	224
525.000	3.013	224
Osv.		
Selvrisiko	1.496	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.

Klassiske køretøjer 1983-1989 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.488	508
75.000	2.167	508
125.000	2.669	508
175.000	3.168	508
225.000	3.644	508
275.000	4.174	508
325.000	4.823	508
375.000	5.469	508
425.000	6.118	508
475.000	6.627	508
525.000	7.410	508
Osv.		
Selvrisiko	2.992	

Hvem er vi?

Vi er specialister i at forsikre veteran-køretøjer.

Vi har et indgående kendskab til veterankøretøjer og mange års erfaring i at forsikre dit køretøj bedst muligt.

Vi ser os selv som en del af veteran-folket og kender derfor de flestes behov og ønsker.

Du er velkommen til at kontakte os for at høre mere om priser og indtægningsregler.

Telefon 75 91 21 92
E-mail veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk



En del af

ThistedForsikring

25% rabat ved indtægning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.

LARS BORSIG



CLASSIC MG



Alt i reservedele til MG T, MGA, MGB, MGC, V8 og MIDGET/SPRITE

LARS BORSIG



CLASSIC MG

Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk



MG Tøjshoppen holder til på adressen:
 Damgårdvej 3, 7323 Give
 Her er åben efter aftale, så ring lige
 først på tlf.: 21670949

En stor del af udvalget kan ses på klub-
 bens hjemmeside mgcc.dk og vi sender
 naturligvis gerne til din adresse.

MG-SHOPPEN

I weekenden 21. - 22. marts finder du MG Shoppen på standen i Fredericia, hvor vi er der med hele vort store udvalg i bøger, regaler og beklædning. Vi glæder os rigtig meget til at byde jer velkommen til en hyggelig snak og en god handel. Der er nye varer på hylderne til attraktive priser. Men kom selv og se.

Ses.
 Bjarne Rother, Carsten Thorgaard,
 Ulla og Mogens Petersen



Super lækker quiltet kørerjake med valgfrit MG Logo, farven er sort og fås til både damer og herrer.

På lager i alle størrelser.

Pr. Stk. 600.



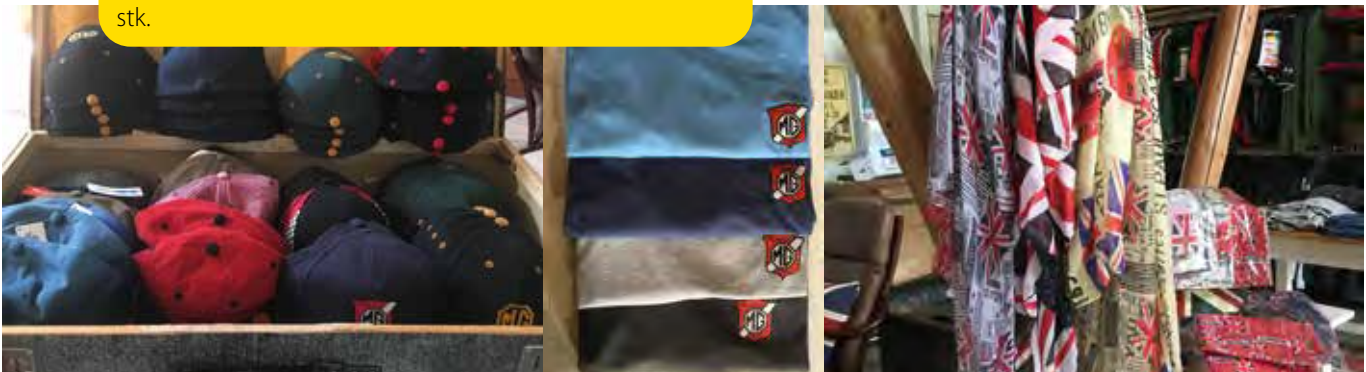
Virkelig lækker strik-fleece jakke med MG logo. Fås til både damer og herrer.

På lager i alle størrelser.

Pr. Stk. 600.

MESSE TILBUD

Vælg frit mellem Caps, T-shirts eller tørklæder, nu 100 kr. pr. stk.



MG Sport

sæson 2020



Arrangementer/Løb

Så er vi klar med 4 arrangementer igen i år. Der er sket et par justeringer i forhold til den første annoncering i januar bladet og på nettet.

MG Sport Stilling (driving tests) søndag, den 26.04

MG Sport KTA Sønderborg søndag, den 24.05

OBS! Ændret fra Svendborg til Sønderborg.

MG Sport KTA Kolding søndag, den 23.08

MG Sport Gokart center Skærbæk søndag, den 20.09

MG Sport Als udgår af klubmesterskabet, idet der kun er tale om et halvdags arrangement med færre gennemkørsler af bærerne, men det foregår i forbindelse med MG Als Weekenden ved Ewers kornfirmaets område i Mommark.

MG Sport Als (Driving Tests) søndag den 07.06

Søndagen i Svendborg er flyttet fra Sønderborg, idet asfaltbelægningen i Svendborg har vist sig at være meget grov ved dækkene. Banen er ellers helt fin.

Anlægget i Fredericia er blevet for dyrt, Ellested vil/må ikke leje ud i henhold til deres miljøgodkendelse og i Bogense og Haderslev har man modtaget støjklager i forbindelse med arrangementer om søndagen. I MG sport gruppen er vi meget åbne, hvis nogen har gode forslag til, hvor vi kan køre.

MG Car Club Denmark, MG Sport hjemmesiden

Vi har sammen med Carsten Wivel fået lavet de justeringer, vi synes, der skulle til for at MG Sport sektionen nu fremstår som en brugervenlig side. Alle informationer burde nu være der og info og tilmeldinger om de enkelte arrangementer, vil man kunne hente her, når de er klar. Vi tror det virker nu, ellers må i ringe/eller skrive til os under MG Sport kontakter.

"Chief Official" Carsten Thorgaard

Som noget nyt har vi udnævnt Carsten Thorgaard som "Chief Official". Ideen med det er, at Carsten sikrer, at der er de nødvendige tidtagere og flagdommere til hvert arrangement. Endvidere sikrer han, at de øvrige officials er informeret om, hvad opgaverne går ud på. Derudover består jobbet også i at aftale med såvel medlemmer som ikke medlemmer - der måtte være interesseret i at hjælpe - at disse kommer på en official liste, som Carsten kan benytte sig af i løbet af året. I kan således henvende jer til Carsten, såfremt I er interesserede i at være med til, at vi alle får sjove og spændende MG Sport søndage i løbet af året.

Kontaktoplysninger - Carsten Thorgaard, tlf. 40175540 eller

carsten@mgcc.dk.

Hvad laver vi så i MG Sport?

Vi mødes typisk søndag formiddag mellem kl. 08.30 og 09.00 på et køreteknisk anlæg, hvor der er registrering og teknisk kontrol af bilerne.

Der er teknisk kontrol mellem kl. 09.00 og 09.30, hvor sikkerhedsudstyret i bilen kontrolleres og bilen samt førerens hjelm bliver godkendt. Der bliver afholdt førermøde umiddelbart efter teknisk kontrol er overstået, og prøverne starter typisk kl. 10 og løber hele dagen afbrudt af en frokostpause.

I løbet af dagen gennemkøres 3 prøver. Den ene af prøverne er en rundbane med rigelig mulighed for at prøve både bil og fører af. Normalt kan alle prøverne gennemkøres 3 gange, hvor den bedste tid tæller til resultatet.

Det er nok den billigste måde at komme til at dyrke motorsport på, og skulle man få lyst til mere, så kan man med den licens, man har i MG sport også deltage i de af HMS arrangerede Hill Climbs.

Hvordan kommer jeg så i gang?

Alle klassiske biler af engelsk oprindelse kan deltage. Points til MG Sport mesterskabet kan dog kun optjenes i en bil af typen MG eller Austin Healey Sprite. Du kan læse mere om afvikling af MG Sport mesterskabet på klubbens hjemmeside, herunder også hvilke klasser deltagerne opdeles i. Vi kører efter vores seedningssystem.

For at få starttilladelse skal bilen være udstyret med

- sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele)
 - en selekniv (eksempelvis Stanley kniv)
 - føreren skal som minimum bære en "E"-godkendt styrthjelm.
- Derudover skal der i bilen forefindes advarselstrekant og førstehjælpskasse (af Falck-typen).

Derudover burde det vel ikke være nødvendigt at sige, at bilen skal kunne bremse og styre korrekt og at dette skal være i en ordentlig tilstand.

Der vil ikke blive givet starttilladelse uden at disse ting er i orden. Er du i tvivl så spørg!

Dette er den perfekte og sikre måde at lære sin bil at kende. Vi kører efter DASU's Klubrally-reglement med stor fokus på sikkerhed, og du bestemmer selv dit ambitionsniveau og fart. Der vil kun være én bil på prøven ad gangen.



Vi glæder os til at se jer alle igen plus nye i 2020



Det var koldt på vej ud til Skærbæk i oktober, men vi fik varmen så sideruderne blev smidt ud.



Der vrides alt hvad der kan for at æde tiendedele.



Karsten Pedersen i MGB Works replica

MG Sport Seednings system

Deltagere i et løb indplaceres med 1/3 til hver klasse. Indplaceringen sker efter en seedning, der fastsættes efter de tider, den pågældende deltager har kørt i de seneste 2 løb, set i forhold til de øvrige deltagere.

Højest seedede deltager indplaceres i Klasse C – Ekspert, og derefter indplaceres de følgende deltagere i Klasse B og A.

Ny deltager, som ikke før har kørt løb i MG Sport, indplaceres efter løbsleders vurdering.

Efter hvert løb der afvikles, udarbejdes ny seednings liste, som offentliggøres på www.mgcc.dk og udsendes til deltagerne. Denne liste danner grundlag for indplacering til næste løb.

Vi har således

- Klasse A Standard
- Klasse B Sport
- Klasse C Ekspert.

Du kan printe alle disse informationer om deltagelse i MG sport ud fra hjemmesiden under "MG Sport – hent din flyer". Vi håber alle får en spændende MG Sport sæson 2020.

På MG Sport udvalgets vegne; Gert Jørgensen.



Teknik, Holdninger og Gode Råd

Strømfordeler og tændingsregulering

Den traditionelle strømfordeler, som sidder i alle MG'er til og med 1980, har flere funktioner end at fordele strømmen til tændrørene. Fordeleren består af et kontaktstyret anlæg, der slutter og afbryder primærstrømmen fra tændingskontakten. Herudover re-gulerer den tændingstidspunktet og fordele strømmen til de enkelte tændrør. Læs mere i Matthies Garage 2014-09 nr. 18 og 2015-09 nr. 28, som du kan finde på mgklub.dk

Eftersyn af strømfordeler

Følgende gælder kun i nogen udstrækning for et kontaktløst elektronisk tændingsan-læg (anlæg uden platiner og kondensator).

Det kontaktstyrede anlæg består af platiner, kondensator samt en afbryderknast. Platinerne åbner og lukker for strømmen (12V) fra tændingskontakten. For at forhindre en kraftig gnistdannelse i fm. åbning og lukning af platinerne er der parallelt med disse indskudt en kondensator. Ud over at beskytte platinerne mod gnistoverslag optager den induktionsspænding fra primærkredsen. Den opbyggede spænding på ca. 300V afgives igen til primærkredsen, når platinerne lukkes. Alt foregår 6000 gange i minuttet når en firecylindermotor kører 3000 rpm.

Det er ikke mærkeligt, at platinerne kræver opmærksomhed. Normalt plejer jeg at ud-skifte eller justere platinerne én gang om året (4000 - 5000 km kørsel). Hver anden gang jeg skifter platiner efter 10 - 15.000 km kørsel, skifter jeg kondensatoren - en uforudsigelige dims til ca. 40 kr. (~ ca. 3½ liter benzin). Uforudsigelig, fordi man ikke kan se på den, om den er slidt/træt eller om den er OK.



Strømfordeler med vacuumregulator

Den gamle kondensator, der stadig er funktionsdygtig, bør smides i skraldespanden eller mærkes med en tusch og tages med på ferieturen - det kunne jo være, at man kunne hjælpe en MG ven, eller at den nyligt udskiftede kondensator ikke er så god og holdbar som den skulle være, det hænder desværre! Kondensatorer er et 'no name' produkt; hvis fabrikanten var stolt af sit produkt, så havde han sikkert sat sit navn på!

Afmontering af strømfordeler

Som tidligere skrevet på disse sider, så afmonterer jeg strømfordeleren og sætter den i skruestikken, når der skal arbejdes på den. Jeg vil lige repetere, hvordan det nemt kan gøres.

Først afmonteres fordeler dækslet. Lad tændrørs- og spoleledning blive siddende på dækslet. Herefter afmonteres den tynde primærledning mellem tænd spole og forde-ler, samt den lille slange til vacuumreguleringen. Inden du gør mere, skal du mærke dig strømfordelerens nøjagtige position. Jeg plejer at tage en ridespids og sætte to mærker over for hinanden på fordeler og spændklampen.



Strømfordeleren er afmonteret. Pilen peger på spændklampens bolt, der skal løsnes.

Nu skal du bruge en fastnøgle - 7/16" - for at løsne bolten på spændklampen. Når den er løs, tager du en stor skruetrækker og udvider klampen. Strømfordeleren kan herefter trækkes op af hullet.

Montering af strømfordeleren foregår i modsat rækkefølge. Du skal ikke være bange for at montere den forkert. Strømfordelerens aksel - oven på hvilken rotoren er anbragt - kan kun sidde på én måde = samme stilling som da du afmonterede den.

Når forde-leren er på plads i hullet, drejes hele fordeleren, så de to ridsestreger er over for hin-anden. Til allersidst skal tændingstidspunktet justeres med prøvelampe (statisk) eller med tændingsstroboskop (dynamisk). Herefter spændes klampen fast.

Tændingsregulering

Med strømfordeleren i skruestikken er det en smal sag at skifte og justere platinerne, ligesom kondensatoren nemt lader sig udskifte. Da fordeleren alligevel er ude, vil det være smart at kontrollere vacuum- og svingklodsreguleringen.

Vacuumregulatorens opgave er at sørge for en tidligere antændelse af brændstoffet (~tidligere tænding), når motoren belastes ved lavere omdrejninger. Det gør den ved at dreje den plade hvorpå platinen og kondensator er anbragt. Regulatorens tændingsforstærkning vil være størst ved 2200 - 2600 rpm. Det er kun på MGA og efterfølgende modeller, der er en vacuumregulering.

Svingklodserne skal sørge for en endnu tidligere antændelse, når motoren kommer op i endnu højere omdrejninger. Ved tomgang og lave omdrejninger holdes svingklodserne inde mod strømfordelerens aksel. Ved stigende omdrejningstal vil klodserne grundet centrifugalkraften blive slynget udad og dreje selve fordeler knasten, den der styrer åbning og lukning af platinerne.

De to typer tændingsregulering overlapper/supplerer hinanden. Den vigtigste af de to er svingklodsreguleringen. Man kan udmærket køre uden vacuumregulering, men ikke optimalt hvis fordeleren er udstyret med denne. Der findes fordelere, der kun har vacuumregulering, f.eks. VW-type 1, men her var max. motoromdrejningstal kun 3400 rpm. hvorfor en svingklodsregulering ikke er af stor betydning.

Kontrol af vacuumregulator

Umiddelbart kan det være svært at kontrollere vacuumregulatorens funktion. Nogle har fortalt mig, at man bare kan sætte en passende slange på regulatoren og så suge. Herved skulle regulatoren give udslag. Beklager, men mit sug er i denne forbindelse ikke godt nok!

I stedet har jeg udviklet en anden metode. Med fordeleren i skruestikken forbinder jeg en stor éngangssprøjte (min. 20 ml) til regulatoren. Når jeg trækker sprøjtens stempel tilbage, dannes der vacuum, og regulatoren vil give udslag, såfremt den er i orden. Man vil kunne se at bærelpladen bevæger sig ca. 10 grader med uret, hvilket er OK.



Test af strømfordelerens vacuumregulator

Kontrol af svingklodsregulator

En kontrol af svingklodserne kræver, at man afmonterer bærelpladen. Herefter kontrol-leres de to tilbagetræks-fjedre. De skal være intakte og helst ens. Fjedrene fås ikke som egentlig reser-vedel, men man kan købe et sæt bestående af fem forskellige fjed-re, så kan man selv gå i gang med at eksperimentere.

Når man alligevel er nede i fordeleren, så kontrolleres for side-værts slør i fordelers aksel. Lidt slør er tilladt, men større slør betyder, at det skal overvejes at anskaffe en anden fordeler, ny eller brugt, i god stand. Inden samling smøres der med et par dråber olie.

Fordeler dæksel og tænd kabler

Inden fordeler dækslet sættes på strømfordeleren kontrolleres rotoren. Den skal helst være af den røde type, være ubeskadiget og sidde godt fast på strømfordelerknasten. Selve fordeler dækslet skal være ubeskadiget, kontaktpunkterne skal være rene uden store brændmærker, og kullet i midten af dækslet skal være fjederbelastet og helt.

Til sidst kontrolleres tændrørskablerne. Kablerne fremstår som tykke ledninger, men de indeholder kun en tynd elektrisk leder. Tykkelsen skyldes en kraftig isolering, der skal holde tændspolens højspændte strøm på rette kurs. Egentlig kunne man erstatte kablerne med en almindelig ledning, men så ville den høje spænding forsøge at krybe uden på ledningen og springe over 'hvor gærdet er lavest' - især i fugtigt vejr - i stedet for at springe mellem tændrørets elektroder, som det er hensigten.

Når strømmen kommer fra en god tænd spole, er spændingen 20.000-30.000 V. Den er ikke farlig. Strømstyrke (ampere) er lav og derfor ganske ufarlig, men det er ubehageligt at få stød.

Radiostøjdæmpning

Tændingsanlægget skal være radiostøjdæmpet således at tændingsstøj ikke optræder, når man åbner for autoradioen, også selv om man ikke selv har radio i bilen, det har bilen der kører ved siden af dig måske. Støjdæmpningen er indbyggede modstan-de i tændrørskabler eller tændrørshætter. I kablerne kan det gøres på flere måder. En måde er siliconekabler. De er OK, men har den ulempe, at modstanden stiger med alderen.

En tommelfingerregel er, at den samlede modstand fra spole til et tændrør ikke må overstige 15.000 ohm. Med et ohmmeter måler man først tænd kablet fra spole og til fordeler dækslet, mens det sidder på dækslet. Dvs. at man måler modstanden i forde-ler dækslets kul med. Er modstanden f.eks. 7.000 ohm, så må modstanden for tænd-rørskablerne enkeltvis ikke over-stige 8.000 ohm, gerne lidt mindre.

Jeg foretog selv en kontrolmåling her i vinter på B'eren. Den af-slørede, hvad jeg også kunne se på tændrørene på de to mid-terste cylindre, en enorm stor modstand i silico-nekablerne på cylinder nr. 2 og 3. På det ene kabel var der en uendelig ikke målbar modstand, men der har alligevel været lidt gnist på det

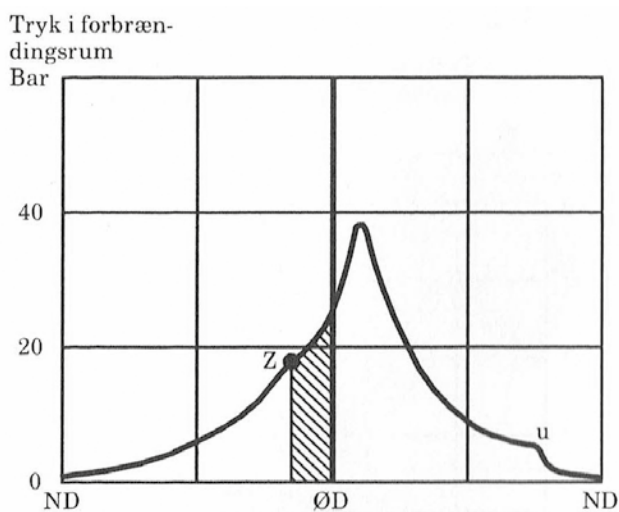
pågældende tændrør, men det og det andet rør var også godt sodet til, mens rør nr. 1 og 4 var helt rene som de bør være.

Altså - nye tændrørskabler. Overvejer pt. om det skal være alm. kabler uden modstand med tændrørshætter med modstand eller komplette siliconekabler med hætter igen. Siliconekabler er de billigste ca. £ 9, kabel i metermål og fire hætter med modstand koster ca. £ 42. Det er da en prisforskel! Et alternativ er alm. tænd kabel i metermål og 4 radiostøjdæmpede tændrør, som ikke er ret meget dyrere end alm. tændrør.

Tændingstidspunkt

Tændingsindstilling og dermed et korrekt tændingstidspunkt er af største betydning. For tidlig tænding opleves som tændingsbanken, der kan give skader på stempel og krumtap. For sen tænding kan give brændte ventiler eller i ekstreme tilfælde brænde hul i et stempel.

Tændingstidspunktet skal være så højest forbrændingstryk opstår 10-15 grader efter stemplet har vendt og er på vej ned. Det kan lyde mærkeligt, idet det statiske tændingstidspunkt er ca. 10 grader før stemplet når i top og begynder at vende. Forklaringen er, at hele forbrændingsprocessen varer ca. 2 millisekunder, så der går lidt tid inden hele benzin/luftblandingen er antændt og giver max forbrændingstryk.



Grafen viser korrekt forbrændingstryk over stemplet. Afstand mellem Z (brændstofblandingen antændes) og ØD (øverste dødpunkt hvor stemplet vender) svarer til statisk fortænding på ca. 10 grader for en MG. Lille 'u' markerer at udstødningsventilen åbner lidt før end ND (nederste dødpunkt). (Industriens Forlag)

Fig. 70-5

Tegning viser for tidlig tænding, som medfører at det maksimale forbrændingstryk fremkommer, når stemplet er omkring ØD. Det høres som tændingsbanken, og det nedsætter motoreffekten. (Industriens Forlag)

Fig. 70-6

Tegning viser for sen tænding. Forbrænding starter først når stemplet er i top og på vej ned. Det giver meget stor varme-

udvikling inde i cylinderen og i udstødningen, samt medfører at motoren får et meget lavt drejningsmoment. (Industriens Forlag)

Et par graders forkert tænding giver næppe motorskader. Forskellen mellem 5 og 10 grader tænding før ØD målt på krumtappens remskive er kun 0,36 mm stempelvan-dring. Tænding 5 grader før ØD, i stedet for korrekte 10 grader, kan give lille effekttab. Det kan måske aflæses på motorens temperaturmåler, idet motoren vil blive varmere end normalt.

Fig. 70-5

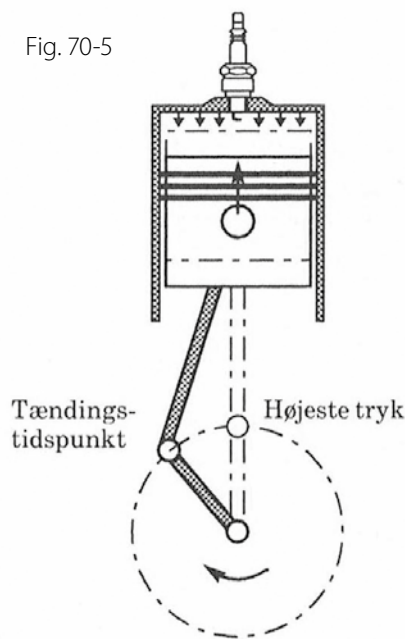
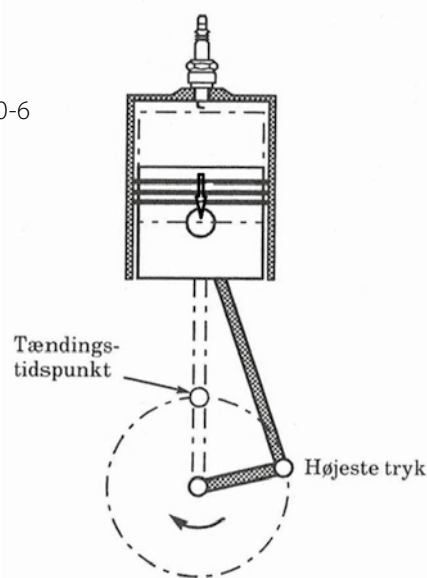


Fig. 70-6



GOLD CLASS™

Premium Performance



Gold Class™ er en speciel serie af kvalitetsprodukter, som tæller mange af vores bedst sælgende og mest populære produkter.

Gold Class Car Wash er en favorit blandt bilentusiaster verden rundt og er sammen med de uovertrufne voksprodukter i samme serie, med til at imponere og bevare din bil smuk, velholdt og godt beskyttet.

Reflect Your Passion™



Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

Kundeservice@meguiars.dk
www.meguiars.dk
Tlf.: 53 65 97 00



Pubmøder Fyn

Tirsdag den 3. marts kl 19.

Dansk Veteranbil Klubs lokale i Nr. Broby, Vesterågade 16, 5672 Nr. Broby.

To familier fortæller om ture med de gamle biler ud i den store verden. Om kørsel i bjerge.

Om biltog og mødet med bilglade mennesker og deres hjælpsomhed.

Denne aften er det Lis og Preben samt Jette og Carsten, der hver især har historier fra en eller flere af deres ture i Europa. Ikke alene Italien, Frankrig og Østrig, men også Schweiz og Norge.

Tilmelding til Palle Mødrup telefon/SMS 50550228 eller e-mail palle.moldrup@gmail.com

Tirsdag den 7. april kl. 19.

Besøg hos Motorbyen, Hans Egedes Vej 19, 5210 Odense NV, ved Jens Noer.

Kom og oplev motorbyen, der arbejder med salg af klassiske biler, motorcykler, modelbiler og meget mere.

Ca. 30 flotte veterankøretøjer til salg og en masse bøger/blade, instruktionsbøger m.m. og mange salgsbrochurer. Endvidere 5.000 modelbiler og mange modeltog.

Tilmelding til Palle Mødrup telefon/SMS 50550228 eller e-mail palle.moldrup@gmail.com

Tirsdag den 5. maj kl. 19.

Dansk Veteranbil Klubs lokale i Nr. Broby, Vesterågade 16, 5672 Nr. Broby.

Rallye Monte-Carlo Historique. Foredrag af Carl Helmers om det just afholdte Rallye Monte-Carlo Historique.

Carl og Poul Hellmers har deltaget flere gange og kan fortælle om forberedelserne til løbet, om spændingen undervejs, koncentrationen, udfordringerne, bilerne og hvad der er afgørende for at kunne fuldføre dette krævende bil løb på godt 3.000 km i alt slags vejr.

Tilmelding til Palle Mødrup telefon/SMS 50550228 eller e-mail palle.moldrup@gmail.com

Tirsdag den 2. juni kl. 19

Lars og Anette Bonnevie, Bonnevie MG IMPORT, Hundtoftevej 1, 5750 Ringe.

Arr., Palle Mødrup, tlf./sms 50550228 eller palle.moldrup@gmail.com

Pubmøder Sønderjylland

Generelt

Hvis I skal have fat i mig så kan jeg kontaktes på 22 31 78 71 eller Allan.Rempt@gmail.com.

Hvis ikke andet er angivet nedenfor:

- Sidste tilmelding søndagen før arrangementet
- Pubmødet starter kl 19
- Tjek hjemmesiden og Facebook for senest opdaterede kalender og eventuelle ændringer

28. marts

Forårsklargøring hos Asserballeskov Auto, Østkystvejen 40. Igen er i år er vi så heldige at Svend Erik stiller sit fine værksted til rådighed, så vi kan få bilerne sommerklar. Tilmelding på 74 47 43 08. Vi starter kl. 8, hvor Svend Erik serverer rundstykker. Madpakken til frokost tager deltagerne selv med.

Ved tilmelding afklares brug for lifte/hjælp osv. Bonnevie leverer stumper på dagen, så ring til ham og bestil i så god tid som muligt.

1. april

Jeanett og Casper Jørgensen, Mjængvej 15, Kirke Hørup, 51 89 52 18

6. maj

Bjarne Bill, Island 12, Egernsund, 20 90 13 31

10. juni

Og ja, det er denne gang den anden onsdag i måneden.

MG sport aften.

Vi mødes på Sønderborg Køretekniske Anlæg, Vestermark 14, Sønderborg. Arrangementet er både for dem, der ønsker at prøve lidt sjov kørsel med deres MG, og dem, der bare ønsker at kigge på og nyde en øl/vand/kaffe imens.

Tilmelding til Casper 51 89 52 18 eller Allan 22 31 78 71

1. juli

Sommerkøretur ved Kjeld Holm-Nielsen og Knud Mølholm Nielsen. Vi mødes kl. 19 ved Rema 1000, Dybbølgade, Sønderborg og kører af naturskøn rute til DVK's klubhus i Aabenraa, hvor der serveres kaffe og kage. Tilmelding til Kjeld på 20 23 44 91 eller Knud på 61 75 85 31

5. august

Hella og Gert, Mommarmarkvej 42, afholder

sommer grill, hvilket altid er en super hyggelig aften. Tag selv kød og drikkevarer med, så sørger Hella for tilbehør, og Gert for at få startet den store MG Als grill op.

Tilmelding til Gert på 40 41 67 93 eller Hella på 61 26 06 88. Bemærk at vi starter kl. 18

2. september

Jens Byskov, Lindbjerg Skovvej 130, Aabenraa, 40 50 60 93

7. oktober

Ib Lyngø kommer og fortsætter MG historien. Mere info følger senere. Tilmelding til Harry på 71 10 71 98

4. november

Dorthe og Ole Grønning, Vendsysselvej 8, Sønderborg, 40 73 92 89

2. december

Julefrokost på Værftet, Marina Minde, kl. 18.30. Seneste tilmelding 25/11 på tlf. 22 31 78 71 (Allan)

Pubmøder Sydøstjylland

Den 11. marts vil Karsten Pedersen i Hedensted gerne holde pubmøde på adressen Skovparken 46, 8722 Hedensted.

MGB-projektet er forhåbentlig klar til at komme til maler og restaurering af alle stumper og mekanikken er godt undervejs. Husk 20 kr. til kaffekassen.

Tilmelding senest 2 dage før på klp@hafnet.dk eller 23962617

Den 8. april vil Lars Reinholt Madsen gerne holde pubmøde på adressen Hornumvej 2, 8783 Hornslyd.

Lars har en MG Magnette, som han fik malet for mange år siden, men han kom aldrig i gang med at samle den. Nu skal det være. Lars er også vild med Citroën og har del forskellige, som vi selvfølgelig også skal se. Bilerne står ikke på adressen, så når alle er kommet, kører vi hen, hvor de står. Husk 20 kr. til kaffekassen.

Tilmelding senest 2 dage før til Lars på lars-reinholtmadsen@gmail.com eller 23996290

Den 13. maj vil Søren V8 Sørensen gerne holde pubmøde på adressen Overbyvej 13, 7130 Juelsminde.

Søren er i gang med et spændende projekt, dog ikke en MG men en Lotus Esprits, som får hele turen.

Så er der jo også Søren's MGB V8'er at kigge på.

Husk 20 kr. til kaffekassen
Tilmelding senest 2 dage før til Søren på
mail@v8mg.dk eller 27560000.

Pubmøder Sydvestjylland

4. april Forårsklargøring hos Bøje Hansen,
Armvangvej 54, 6800 Varde.
Forårsklargøring den 4. april.
Armvangvej 54, 6800 Varde
Vi starter med rundstykker kl. 9.00
Kl. 10.00 til ca. kl. 11.30 kommer Svend Åge fra
Broager og fortæller om gearkasser
Kl 12.00 til kl. 16.00 er der mulighed for at
skruer lidt på din bil og eventuelt låne lift.
Der er mulighed for pølser og brød omkring
kl. 12.
Alle er velkomne Bøje og Jani
Tilmelding på: oldtimerhansen@stofanet.dk
tlf.28256015

12. maj Køretur til klubshoppen.
Afgang fra Vesterbækvej 4, Sig 6800 Varde kl.
16.30.
Tilmelding til Tasse på erth@godmail.dk eller
30231222.

9. juni Pubmøde hos Birger Holzmann,
Roald Ammundsens vej 14, 6715 Esbjerg.
Tilmelding 21261289.

Pubmøder Østjylland

11. marts Klubaften/Per Poulsen – SparNord

1. april Klubaften (rykket frem på grund af
påskeferien)
Vi mødes i klubhuset på Duellandsvej 10, 8220
Brabrand.
Møderne er normalt fra kl 19 til henad 21.30-ti-
den.
Vi prøver at have et aktuelt indslag, evt. en lille

køretur, derefter hygge med sna(c)k
og en tår til halsen, samt endelig kaffe med
kage.
Vi giver hver 50 kr. som dækker forplejning og et
tilskud til husleje/varme.
Kontakt/tilmelding via e-mail. Er du ikke på
listen, så kontakt os.

13. maj Aften køretur

24. maj Sommer køretur

10. juni Grill aften

21. juni Sommer køretur

Abonnement på AUTOSPORT i 2020

Som medlem af MGCC har du mulighed for at abonnere på
motorsportsmagasinet AUTOSPORT til specialpris.

Magasinet udgives af Dansk Automobil Sport Union (DASU), og
udkommer 6 gange årligt. Det indeholder artikler om alle former
for dansk motorsport – på amatør såvel som på det professionelle
plan.

Som medlem af MGCC kan du tegne årsabonnement for kun 100
kr., og samtidig er du med til at styrke MG Sport i DASU, som
klubben er medlem af.

Hvis du ønsker at tegne abonnement, skal du overføre 100 kr. til
konto nr. 9860 0000363987 og på overførslen skrive dit medlemsnummer og navn.

Har du spørgsmål til abonnementet, er du meget velkommen til at kontakte Uffe Madsen på tlf.
4036 3175 eller mail: uffe@mgcc.dk.



Major European MG Events for 2020							
Month	Date	Place	Name and description	Contactperson /telephone/ website/mailladress	Country	Comments	
March	7-8	Reims	Salon de Belles Champenoises	MGCC France	France	Exhibition	
	14-15	Rosmalen	British Cars & Lifestyle	MGCC Holland	Holland	Exhibition	
	27.02. - 01.03.	Stuttgart	Retro Classic With MGCC D Both	MGCC Germany	Germany	Exhibition	
	13-15	Dolomiti	Wintermeeting	MGCC Italy	Italy	Rally	
	25-29	Essen	Techno Classica	MGCC Germany	Germany	Exhibition	
April	17-19	Lille	Salon Lille Auto Héritage	MGCC France	France	Exhibition	
	24-26	Kapfenstein	35 Years MGOC Austria	MGOC Austria	Austria	Event	
May	2-3	Magny-Cours	Classic Days au Circuit de Magny-Cours	MGCC France	France	Event	
	8-10	Monaco	Grand Prix Monaco	MGCC Monaco			
	15-17	Carfagnana	Tuscany Raid	MGCC Italy	Italy	Rally	
	!!!	Westerwald	Pfingstmeeting (no Pfingstmeeting in 2020)	MG Car Club Germany	Germany	Event	
	16-17	Beaulieu	Autojumble	Beaulieu Motor Museum	England	Jumble	
	16-17	Tulln	Tullner Oldtimer Messe with MGOC Austria Booth	Messe Tulln	Austria	Exhibition	
June	30.5-7.6	Campania	MG by the Sea 2020	MGCC Italy	Italy	Rally	
	5-7	Beekbergen	Lustrum 65 years + Octarun	MGCC Holland	Holland	Rally	
	10.-14.	Norway	Norsk MG Rally 50 years Anniversary	MGCC Norway	Norway	Rally	
	5-7	Island Als	MG Als Weekend	https://mgcc.dk/	Denmark	Event	
	13-14	Silverstone	MG Live!	https://www.mgcc.co.uk/mglive/	England	Exhibition	
	14	Gavnø	Gavnø Classic Auto Jumble	MG Car Club Danish Centre	Denmark	Event	
	26.-28.	Salzburg	Z-Magnette Day 26.-28. juni 2020	MG Car Club Germany	D/AU	Event	
	?		MG Days France	MGCC France	France	Rally	
	July	3. - 5.	Ring Knutstorp	Svensk Sportsvagns Meeting	MGCC Sweeden	Sweden	Event
		9. 12.	Goodwood	Festival Og Speed	MGCC UK	England	Event
5		Lier	MG F Kempenrit	MG Car Club Antwerp	Belgium	Event	
31.07.-01.08.		Jüchen	Classic Days Schloss Dyck with MGCC Parking Space	MGCC Germany	Germany	Event	
August	1.-2.	Copenhagen	Copenhagen Historic Grand Prix	MG Car Club Danish Centre	Denmark	Event	
	5.-9.	Würzburg	MG Car Club European Event of The Year	MGCC Germany	Germany	Event	
	9	Nürburgring	AVD-OLDTIMER-GRAND-PRIX With MGCC D parking space	http://www.nuerburgring.de/en/events-tickets/oldtimer/avd-oldtimer-grand-prix.html	Germany	Race	
	22./23.	Vienna	Vienna Classic Days	Vienna Classic Days	Austria	Rally	
	30.	Vienna	MGOC Club Championship	MGOC Austria	Austria	Rally	
September	5.9 - 6.9.	Hamburg	14. Stadtpark Revival mit Clubstand MGCC	Event-Link : http://www.mg-freunde-hamburg.de	Germany	Clock Race	
	5-6	Beaulieu	Auto Jumble	Beaulieu Motor Museum	England	Jumble	
	11-13	Goodwood	Goodwood Revival	https://grc.goodwood.com/section/goodwood-revival/	England	Race	
	10-13	Abruzzo	Il sette Colli	MGCC Italy	Italy	Rally	
October	11		MG Car Club 90th Anniversary	MG Car Club 90th Anniversary. docx	England		
	22-25	Padova	Auto Moto D'epoca Padova	MGCC Italy	Italy	Exhibition	
November	14.	Barcelona	Cava Tour	MG Car Club Catalunya	Spain	Rally	
	14.-15.	Birmingham	NEC Classic Motor Show	MG Car Club UK	England	Exhibition	
November	?	Birmingham	NEC	MGCC UK	England	Exhibition	

Hvis du har brug for hjælp til mere information eller kontakt til arrangører rundt om i Europa står jeg gerne til rådighed. Jeg kan som regel skaffe tilmeldingsformularer etc.

I forbindelse med ferier i udlandet kan der jo snildt planlægges med et lokalt event og de er måske ikke opført i denne liste idet der kun er de større arrangementer her. Jeg har dog adgang til de fleste klubbers lokale arrangementer også – så

spørg endelig hvis i skal afsted og gerne vil møde lokale entusiaster.

Hilsen
Gert Jørgensen
Email: gert.joergensen@mgcc.dk
40 41 67 93

MG Als Weekend

5. - 7. Juni 2020



Den internationale MG Weekend vil igen i år være en 3 dages begivenhed, men stedet er nyt!

Det vil i år blive afholdt på Mommark Handelskostskole der ligger tæt på det gamle Mommark færgeleje ved østkysten på Als. Stedet byder på alle de faciliteter vi har brug for og der kan tilbydes fine værelser til alle – også med børn!
Vi håber igen i år at se rigtig mange børn.

Foretrækker man camping i weekenden er der 350m fra Mommark Handelskostskole reserveret et område på Mommark Marina Camping til MG Als Weekend.
Kontakt selv Mommark Marina vedr. reservation: tlf. 74 40 77 00

BEMÆRK!

Campingvogne og mobile-homes henvises også til Mommark Marina Camping!

MG Als Weekend åbner fredag eftermiddag kl. 16, og der vil blive arrangeret et "Open air barbecue" (friluftsgrill).

NYT NYT! - BEMÆRK!!!! Fredagens grillmad er med i prisen i år

I kan selv medbringe drikkevarer til fredag aften eller de kan købes på stedet.
Vi forventer igen i år deltagere fra udlandet, så der vil være mulighed for gense venner herfra samt skabe nye kontakter.

Lørdag har vi selve løbet.

Vi planlægger i år at starte lørdagens MG Als Løb fra Mommark

Handelskostskole og køre 2 ruter fra syd til nord på Als i løbet af dagen. Vi vil denne gang komme til Nordals og opleve de gamle søer Oldenor og Mjels Sø der har været kunstigt drænet i 100 år. De kan nu igen kan nydes efter at man har stoppet pumperne. Nordals har fået et helt nyt udseende som deltagerne kan nyde. Der er frokostpause midtvejs.

MG Als Løbet slutter på Mommark Handelskostskole hvor der er middag om aftenen.

BEMÆRK !; Drikkevarer må ikke medbringes til middagen lørdag aften!

Søndag er der MG Sport med mini driving-tests af typen, hvor alle kan være med i sin daglige bil uden hjelm og specielt udstyr. Testbanerne ligger ca. 500m fra Mommark Handelskostskole.

Dagen afsluttes med frokost på Mommark Handelskostskole.

Der serveres morgenmad på Mommark Handelskostskole lørdag og søndag

Glæd jer - det bliver igen rigtig sjovt - I bliver udfordret, mætte og sportslige, vi håber I holder ud i alle 3 dage.

Vi ses
MG Als Weekend komiteen.

Tilmelding til MG Als Weekend 5. - 7. juni 2020

Fredag

Mødested: Fra kl. 16.00 Mommark Handelskostskole, Mommark.
Aktiviteter: "Open air barbecue" fra kl. 18.

Lørdag

Mødested: Mommark Handelskostskole, Mommark mellem 8.00 til 10.00
Morgenmad mellem kl.8-9.30.
Start på MG Als Løbet er kl. 10.00.
Aktiviteter: MG-Als-Løbet er et familie løb til klubmesterskabet.
Middag på Mommark Handelskostskole om aftenen

Søndag

Aktiviteter: MG Sport "Driving day" Gymkhana og Driving Test.
Start kl. 9.00 ved testbanerne på Mommarkvej i Mommark
Frokost kl.13
Afslutning ca. kl. 14.

Følgende er indeholdt i tilmeldings gebyrerne for neden;

Fredag; Grillmad,
Lørdag; morgenmad, frokost eftermiddagskaffe og middag
Søndag; morgenmad og frokost

Medlemsnummer:

Kører:

Medkører:

Adresse:

.....

MG-Type: Årgang:

Jeg/vi deltager i MG-Als-Løb

Jeg/vi deltager i Gymkhana Driving Test

Børn under 12 år spiser og overnatter GRATIS; antal:
Medbring madras og sovepose til børn til overnatning på værelset

Jeg/vi tilmelder os for:

fredag, lørdag og søndag med overnatning i dobbelt værelse;	1200kr pr. pers.:	_____Kr
fredag, lørdag og søndag med overnatning i enkelt værelse;	1400kr pr. pers.:	_____Kr
fredag, lørdag med overnatning i DB værelse;	795kr pr. pers. :	_____Kr
fredag, lørdag med overnatning i enkelt værelse;	895kr pr. pers. :	_____Kr
lørdag, søndag med overnatning i DB værelse;	795kr pr. pers. :	_____Kr
lørdag, søndag med overnatning i enkelt værelse;	895kr pr. pers. :	_____Kr
fredag, lørdag og søndag uden overnatning	480kr pr. pers. :	_____Kr
lørdag og søndag uden overnatning	370kr pr. pers. :	_____Kr
lørdag uden overnatning	285kr pr. pers. :	_____Kr
Løbsgebyr pr bil	60kr pr. bil:	_____Kr
I ALT		_____Kr

Beløbet overføres til bankkonto: Reg. nr 8010 Konto: 1087247

SENEST 10. maj

Brug af billeder fra MG Als Weekend (den nye datalov!)

Kryds af her at du er indforstået med at billeder og omtale vil kunne bruges til markedsføring af arrangementet i de relevante medier



T-Type Tur i Sverige 29 – 31 maj 2020.

Det er os en fornøjelse i den svenske MG-klubs sydlige afdeling at arrangere dette års T-Type tur.

Vi har valgt at starte fra Simrishamn i den sydøstlige del af Skåne. Hotel Svea er et klassisk hotel ved havet med et fremragende køkken.

Fredag mødes vi på hotellet om eftermiddagen til samvær og middag om aftenen. Vi parkerer foran hotellet på det angivne sted.

Lørdag starter vi herfra og besøger 'Autoseum'. Derefter videre ad dejlige små veje til frokost i typiske skånske omgivelser med lokalt producerede varer. Herfra til en dansk metalkunstner med både en spektakulær udstilling og en spændende have. I by benytter vi lejligheden til at besøge en mindre udstilling med russiske motorcykler. Det er også muligt at besøge en klassisk jernhandel. Derefter går turen gennem udsøgte

Skåne-landskaber til et slot, hvor vi indtager "slotskaffe/te" med kager.

Herfra går turen ad en rigtig dejlig vej mod Brösarp, hvor vi passerer de bølgende "Brösarps Backar". Endelig går turen ud til kysten og gennem et par ægte klassiske fiskerlandsbyer og afsluttes lørdag med en lækker middag og socialt samvær. Undervejs får du nogle tips til områdets attraktioner, der er værd et senere besøg.

Søndag kører vi langs kysten ned gennem maleriske småbyer. Første stop kan foretages ved Nordens bedst bevarede middelalderhus, Glimmingehus, fra 1499. Guidede ture mod betaling. Derefter går turen ud til kysten til et andet vartegn, nemlig Dag Hammarskjölds Backåkra. Her kan du besøge museet mod betaling. Det omkringliggende område er også et besøg værd med flot udsigt over kysten. Afslutningsvis mødes vi lidt længere sydpå til farvelmåltid på Løderups strand-

bad restaurant med et lækkert Skåne 'smørgåsbord'.

Dato: 29. - 31. maj 2020

Ankomsttid: Fredag mellem kl. 15 og 17.
Adresse: Hotel Svea, Strandvägen 3, Simrishamn.

Pris: DKK 2.585/person, tillæg for enkeltværelse 2 nætter DKK 296. Dette inkluderer mad og drikke til måltiderne og adgang til Autoseum.

Tilmelding: Senest 31. marts med deltagernavn, mobilnummer, T-model og reg. nr. samt eventuelle specielle ønsker for mad (allergier) og værelse.

Betaling: Senest den 5. april på konto 5507 5907 163 123 (Peter Clausen).

Tilmelding og spørgsmål til: Peter Clausen
tlf. +45 20 84 67 86 E-mail: petermgtd@gmail.com

Yderligere spørgsmål: Max Jacobson (taler lidt dansk) max.jacobson@mgcc.se tlf. +46 708 93 84 01.

Der MG Car Club Deutschland e.V. lädt ein: International 24th Z-Magnette Day Über den Dächern von Salzburg, 26.-28. Juni 2020

Liebe Magnetteers,

wir freuen uns sehr, den Magnette Day bereits zum zweiten Mal im Salzburger Land ausrichten zu dürfen. Nach der Seenland Tour 2017 geht es dieses Mal auf den Berg rauf und in den Berg hinein.

Unser zentraler Punkt ist die Eretrudisalm im Süden der Stadt Salzburg.

Die Alm wurde in den letzten drei Jahren aufwändig renoviert und bietet neben schönen Zimmern und super Küche vor allem einen atemberaubenden Blick auf die Stadt und die umliegende Bergwelt.

Wichtig! Bitte bis Ende Februar die Zimmer bzw. Camping reservieren!
Der Wirt hat uns ein super Angebot gemacht:
DZ mit Frühstück €70,-, Familienzimmer € 125,-
Codewort: „Magnette Day“



Wir freuen uns auf Eure Zusage und auf ein Wiedersehen in Österreich!

Safety Fast!
wünschen Christina, Vroni, Thomas und Jörg

Kontakt:
Tel. +43 676 755 09 33 oder
+43 699 126 39 200
Email:
office@heuholzmuehle.at

En lille tur til Tyskland den 14. 15. og 16. august



Vi mødes ved grænsen i Sæd kl. 10.00 den 14. august, hvorefter vi kører samlet eller delt, alt efter antal deltagere. Vi kører ad de små veje til lidt syd for Bremen, hvor vi skal overnatte på Hotel Landhaus am Fillerberg www.landhaus-am-fillerberg.de.

På vejen gør vi stop i Oldenburg, hvor der er et slot, en slotshave og et par fine museer. På ankomstdagen bliver der om aftenen serveret en grillbuffet, der er inkluderet i prisen.

Lørdag har vi en aftale med rundvisning

på Becks bryggeri i Bremen (dette skal tilvælges) www.getyourguide.dk/bremen-l18/-t43732/ Er man ikke til bryggeribesøg, er der mange andre ting at kigge på i Bremen, såsom middelalderkvarteret Schnoor i Bremens gamle bydel, med dets små huse og smalle gyder fra det 17. og 18. århundrede eller sightseeing i en gammel sporvogn.

Søndag forlader vi vort hotel og på hjemvejen kører vi over Lüneburger Heide og besøger byen Uelzen med dens berømte banegård Tenet af den

berømte arkitekt Hundertwasser og derefter til Lübeck

Pris inkl. rundvisning på bryggeri 870 kr. pr. person (uden bryggeri 650 kr.).

Prisen inkluderer 2 overnatninger og aftensmad fredag. (Der tages forbehold for væsentlige kursændinger). Der er booket 20 dobbeltværelser og 8 enkeltværelser, der er 30 pladser til bryggeritur

Tilmelding til Bøje på 28256015 eller oldtimerhansen@stofanet.dk Senest 1. juni konto 9873-8730162570

DVK – Aabenraa indbyder til forårstræf og køretur:

Grundlovsdag, fredag den 5. juni 2020 fra kl. 09.00 – 18.00

Klubhuset DVK - Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

Program for dagen

Kl. 09.00 Vi mødes på Skolevænget 12, hvor Klubhuset byder på morgenkaffe og rundstykker/franskbrød.

Vi vil bede om 20 kr. pr. deltagende køretøj, hvor beløbet går ubeskåret til Børneafdelingen Aabenraa Sygehus (ligesom tidligere år).

Køretøjerne vil stå parkeret på P pladsen, til glæde for publikum og deltagerne i arrangementet.

Kl. 11.00 Kører vi ad en planlagt rute til "Svale Gaarden", Hornsgårdvej 4, 6500 Gram, hvor vi er fremme ca. kl. 12.30.

Her vil Gerda og Bent tage imod os og efterfølgende vise os rundt i deres spændende "Oldies and Goodies Museum". Museet indeholder bl.a. en stor samling ESSO-effekter, såsom tankstation, standere og biler, ligesom der er motorcykler, legetøj og købmandsbutik med mere. Men inden da, vil vi spise den bestilte

mad, i form af smørrebrød eller snitter, hvis man ikke vælger egen madpakke. Dette fra ca. kl. 13.00 Fællesspisning. Efter frokost, vil der også være mulighed for en lille køretur i området, som Bent Lundsgaard laver.

Der vil være konkurrencer undervejs. F.eks. "Publikums favorit", hvor der vil være præmie til det vindende køretøj. Du kan også vælge, at se på alle de spændende ting på museet. Der er nok at se på.

Kl. 15.00 Kaffe og kage.

Kl. 17.00 Vi tager afsked med "Svale Gaarden" og kører samlet tilbage til Aabenraa*.

Det koster kr. 75,00 pr. person, at besøge og deltage på "Svale Gaarden".

Dette inkluderer adgang til museet, en øl eller vand, samt kaffe og kage kl. 15.00. Hvis man ønsker det kan man i stedet for madpakken vælge smørrebrød og/eller snitter fra den lokale slagter Varming, Dette skal bestilles og betales sammen med entreen til Svalegården. Dette senest den 27. maj 2020.

Tilmelding og betaling til Lise og Frits Johansen (DVK - Aabenraa) mail: liseogfrits@johansens.info (tag gerne en kopi af indbydelsen, udfyld denne og send til Lise og Frits). Betaling til konto nummer – reg.nr. 8013 kontonr. 1035802.

Entre "Svalegården" koster pr. pers. kr. 75 ANTAL PRS.: _____ samlet beløb: _____
Smørrebrød koster kr. 30 stk. ANTAL STK.: _____ a kr. 30,00 stk. samlet beløb: _____
Snitter koster kr. 25,00 stk. ANTAL STK.: _____ a kr. 25,00 stk. samlet beløb: _____

I alt indbetales: _____ af
Navn: _____
Adr.: _____
Mobil nr. _____
Køretøj: _____ Årgang: _____

Håber vi ses – det vil glæde os meget. Lise og Frits Johansen (mobil 2264 2909) Alice og Kjeld Holm-Nielsen (mobil 2023 4491) og ikke mindst Gerda og Bent på Svalegården.

NB.: (*) Vælger du, at køre direkte til og fra Gram, bedes du orientere os herom. Mere så vi ikke venter forgæves. Man kan også vælge "kun", at komme til Dansk Veteranbil Klubs klubhus fra kl. 9.00 -11.00, men håber I vil tage del i hele arrangementet. Det kunne være så hyggeligt!

Fredericia messen



Kære MG-venner, nu går det igen mod lysere tider og snart må vi køre igen. Tiden nærmer sig også en ny Bilmesse & Brugt marked i Messe C, Fredericia. MG klubben er selvfølgelig med som sædvanlig og stiller op som vi plejer i hal D. Den sædvanlige rabatkode til søndag den 22. marts, som kan anvendes ved køb af billet på messens hjemmeside: www.bilmesse-brugtmarked.dk kan hentes på klubbens hjemmeside: www.mgcc.dk

Til de morgenfriske er der friskbrygget kaffe/the og rundstykker, så længe lader haves. Resten af dagen er der kaffe/the og småkager i rigelige mængder.

Messegaster

Vi vil meget gerne have hjælp til bemanding af standen, både lørdag og søndag, til vagter af 2 timers varighed. Din opgave bliver følgende:

- sørge for, at der hele tiden er kaffe/the på kanden, stille kaffe/the samt rundstykker og småkager på bordene.
- holde ryddeligt og rent på og omkring bordene og sørge for, at der er fremlagt

diverse brochurer og klubblade til uddeling.

- være opmærksom og gæstfri overfor ALLE som viser interesse for eller besøger klubben samt besvare spørgsmål eller være behjælpelig med at finde "eksperten".
- være opmærksom på at du ikke selv optager plads ved bordene for længe.
- sidst, men ikke mindst, at du selv får en god og hyggelig dag, hvor du lærer nye mennesker at kende.

Der er brug for 20 "messegaster", nemlig 12 lørdag og 8 søndag.

Tilmeld dig og få en god oplevelse!

Vi har brug for din tilmelding senest den 7. marts
Tilmelding til: Bent Hanssen på 23034417
Mail: benthanssen@waoomail.dk



Bestyrelsen

**Formand:**

Finn Pedersen
Klosterlundvej 12
7442 Engesvang
Tlf.: 2144 3651
finn@mgcc.dk

**Løbs- og arrangements koordinator:**

Mogens Appelt Petersen
Damgårdvej 3
7323 Give
Tlf.: 2167 0949
mogens@mgcc.dk

**Bestyrelsesmedlem:**

Carsten Wiwel
Hejmdals Brovej 5
6500 Vojens
Tlf.: 2991 7729
carstenw@mgcc.dk

**Kasserer:**

Carl Helmers
Kobbelvænge 2
6000 Kolding
Tlf.: 7554 1272
carl@mgcc.dk

**Sekretær:**

Casper Jørgensen
Mjangvej 15
6470 Kirke Hørup
Tlf.: 5189 5217
Email: casper@mgcc.dk

Suppleanter:

Bøje Hansen
Johnathan Madden

Biltype-kontakter:

FWD: Harry Lagoni
Mommarsvej 252
6470 Sydals
Tlf.: 71107198

Midget: Harry Lagoni
Mommarsvej 252
6470 Sydals
Tlf.: 71107198

Magnette: Carsten Wiwel
Hejmdals Brovej 5
6500 Vojens
Tlf.: 2991 7729

SVV: Jørgen Hansen
Drosselvej 9, Hammerum
7400 Herning
Tlf: 9711 6223

MGA: Gert Jørgensen
Mommarsvej 42
6400 Sønderborg
Tlf: 7442 3439

T-Typer: Asbjørn Pinholt
Holbergsvej 45
7500 Holstebro
Tlf.: 6171 2053

MGB: Karsten L. Petersen
Skovparken 46
8722 Hedensted
tlf. 2396 2617

Y-Typer: Frank Neumann
Huldgårdvej 3, Hejlskov
7840 Højslev
Tlf. 9754 2303

MGB V8: Søren M. Sørensen
Dyregård, Overbyvej 13, As
7130 Juelsminde
Tlf: 2756 0000

Z-typer: Morten Vestendahl Nielsen
Rådyrvej 23, Søften
8382 Hinnerup
Tlf. 8691 1601

MGC: H. K. Kristensen
Runehejen 4, Hasle
8210 Århus V
Tlf.: 8624 4193

Nye medlemmer/adresseændringer:

Finn Pedersen
Klosterlundvej 12
7442 Engesvang
Tlf.: 2144 3651
finn@mgcc.dk

Klubshop:

Ulla og Mogens Pedersen
Damgårdvej 3
7323 Give
tlf. 2167 0949

Bøger:

Bjarne Rother - bjarne@mgcc.dk

Regalier:

Carsten Thorgaard - carsten@mgcc.dk

Arkiv:

Gert Jørgensen
Mommarsvej 42
6400 Sønderborg
Tlf: 7442 3439

Udenlandske arrangementer (Europa):

Gert Jørgensen
Mommarsvej 42
DK - 6400 Sønderborg
Tlf. / Fax.: (0045) 7442 3439
E-mail: Gert.Joergensen@mgcc.dk

Vi ønsker vore nye medlemmer hjertelig velkommen og håber, at de må få mange fornøjelige timer sammen med ligesindede.

3387 Ivan Rasmussen, Trankærgårdsvej 153, 8310 Tranbjerg
Mail ivanrasmussen@hotmail.com
Tlf. 40350625

3388 Kim Hansen, Rustrupvej 38 Gjessø, 8600 Silkeborg
Mail kikvha@gmail.com
Tlf. 51564828

3389 Jan Reinnikka Jørgensen, Salbrovad 17, 5610 Assens
Mail: reinikka@jubilant.dk
Tlf. 40368679



OK






Salg / service & restaurering
af klassiske biler
Specialopgaver
Pladearbejde
Klargøring til syn
Alm. service på nyere vogne






Åben efter aftale



Åben efter aftale



BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

Alt i reservedele til MG T-type, MGA-B-C & Midget

BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller.

Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



Fås til MG, Healey, Triumph, Mini m.fl.



Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer. Vi har det



Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



BONNEVIE MG IMPORT · Hundtoftevej 1 · DK-5750 Ringe · Tlf.: +45 62 27 28 48



www.bonnevie.dk

21 24 28 48

mg@bonnevie.dk



www.form-grafik.dk