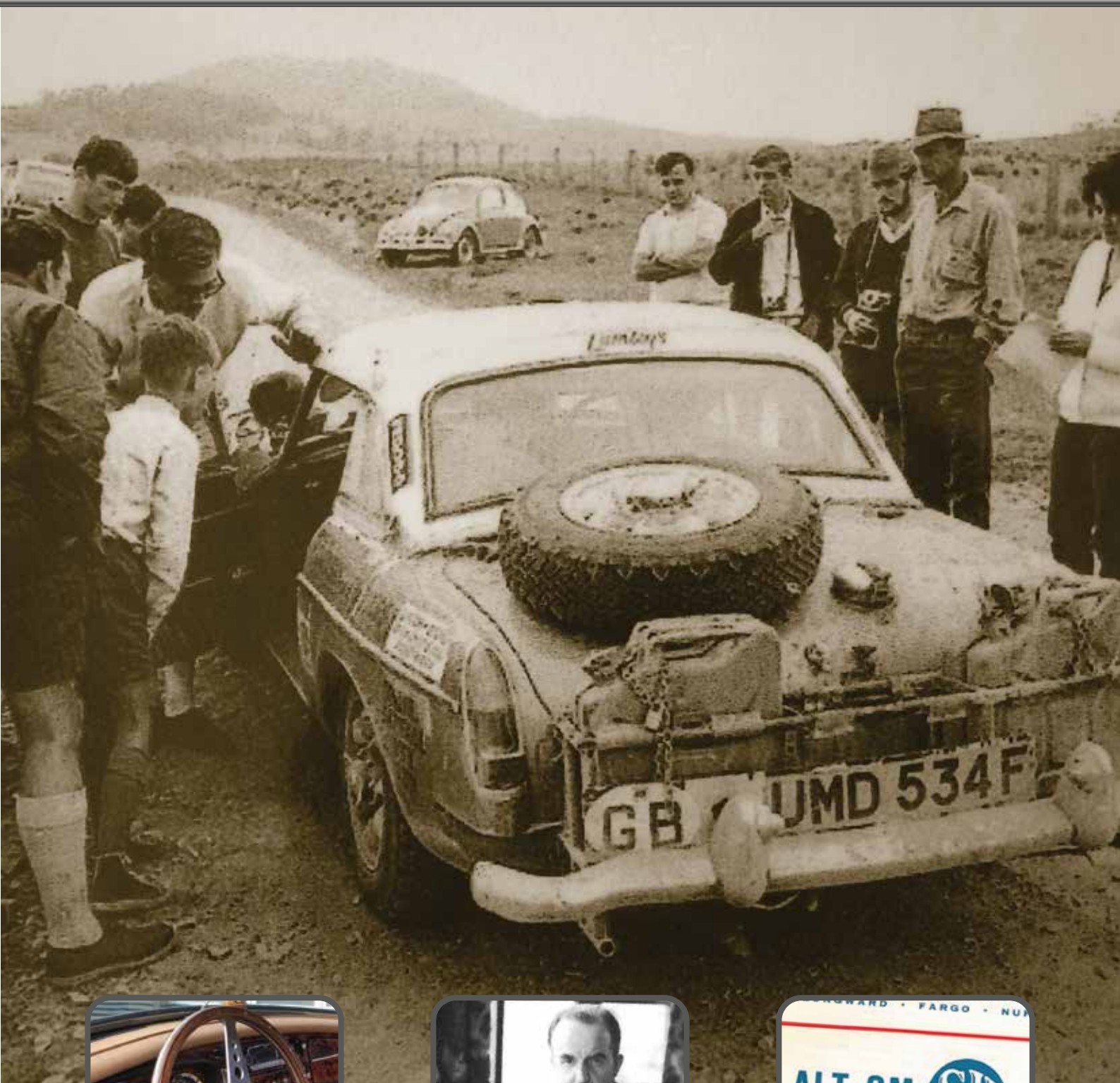




MG CarClub

DENMARK

3 MAJ 2020



Renovering af MGB
- side 5



MGCC, UK - 90 år
- side 14



Alt om S.U.
- side 26



www.classic-center.dk

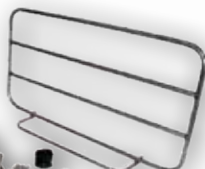
Billig dag-til-dag levering med GLS*
Kun 45kr til pakkeshop*
Gratis levering på køb over 1000kr*

*Særlige regler gælder



Beklædning & udstyr Reservevedele Biltilbehør Skilte Olier

Nyhed til
MGA



Nyt fra Bestyrelsen

Kære MG venner

COVID-19 opdatering af situationen for MG Car Club Denmark. FÆLLESANG ...hver for sig, er blevet samlingspunktet for mange af os her i foråret. De traditionelle, hyggelige sammenkomster i vores klub - med godt selskab og gode køreture - må udsættes til senere på året, hvor tingene forhåbentligt igen er faldet lidt tilbage mod normale tilstande.

I denne mærkelige tid, hvor vi alle virkelig mærker, hvordan tilværelsen i ét nu kan ændres til noget, vi aldrig havde forestillet os. De voldsomme begrænsninger i vores frihed til at samles og bevæge os frit omkring, er for mange af os tæt på grænseoverskridende. Heldigvis optræder myndighederne på en måde, der giver os tillid til at indsatsen hjælper, således vi inden så længe kan fortsætte vores hidtidige liv på næsten samme måde som før pandemien, men nok aldrig på helt samme måde.

Hold afstand, vask hænder og sprit-af procedurerne slipper vi nok ikke af med foreløbig. Med udgangspunkt i de seneste opdateringer fra regeringen op til påske, fremkommer hermed et resume af situationen omkring alle MG arrangementer.

Rejseudvalg

Lollandsturen er aflyst, men søges gennemført næste år – nærmere info er sendt til deltagerne. Nye kan tilmelde sig på et senere tidspunkt.

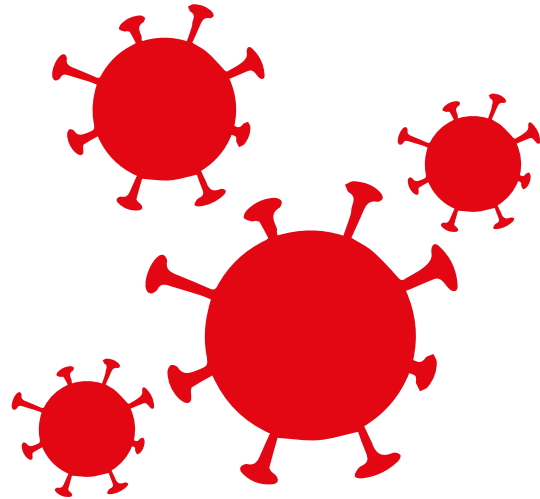
Turen til Bremen er ligeledes aflyst.

Rejseudvalget arbejder på flere tiltag for 2021, så hold øje med opdateringer på hjemmesiden og i bladet.

Mesterskabsløb

Alle løb er annulleret. De senere løb efter sommerferien er aflyst ud fra et forsigtighedshensyn. Mange medlemmer er i det myndighederne kalder "risikogruppen". Vi kan derfor ikke lægge navn til arrangementer, der kan give større risiko for smitte som situationen tegner sig her i foråret.

DOG - kan der efter sommerferien og hvis situationen normaliseres, med forholdsvis kort varsel, blive arrangeret løb eller sammenkomster af en eller anden form. Derfor hold øje med opdateringer på hjemmesiden og i bladet.



MG Sport

Med forbehold for ændringer i de nugældende gældende restriktioner, har udvalget sammensat følgende program:

MG Sport KTA Kolding - den 23. august

MG Sport KTA Sønderborg - den 20. september

MG Sport Gokart center Skærbæk - den 4. oktober.

Alt afhængig af hvordan tingene udvikler sig med hensyn til at åbne Danmark op eller at yderligere restriktioner bliver nødvendige, vil der blive informeret yderligere via vores hjemmeside mv.

Pub møder

Ved alle fremtidige arrangementer henstiller vi til, at man agerer ud fra forsigtigheds principper og at gældende restriktioner fra regering og myndigheder overholdes.

Det vil sige, at der langsomt og nok efter sommerferien igen kan åbnes op for, at der med forsigtighed kan afholdes pubmøder, køreture mv. Det er op til hvert område selv at vurdere og tilrettelægge arrangementerne.

HUSK. Venligst opdater arrangementerne på hjemmesiden via opslag og i kalenderen.

PAS GODT PÅ JER SELV OG PÅ HINANDEN.

Finn Pedersen



MG CarClub 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
Renovering af min MGB	side 5
I MGB fra London til Sydney, Australien i 1968.....	side 10
MG Car Club UK 90-års jubilæums år	side 14
Nekrolog	side 21
Kalender	side 22
Alt om S.U. karburatoren	side 26
Klubshoppen	side 31
Bestyrelsesmøde	side 32
Costello V8	side 33
Matthies' Garage	side 36
Afholdte Pubmøder.....	side 40
Aflysning	side 40
Invitationer til Pubmøder	side 41
Bestyrelse og kontaktpersoner	side 42
Nye medlemmer	side 43

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

mogens@mgcc.dk

Renovering af min MGB

fra 1967 - 3. og sidste del



Af: Dres Callesen
Medl.nr. 1143

Da jeg skrev 2. del af mit store MGB renoveringsprojekt, sluttede jeg med at skrive følgende: "Så stopper jeg for denne gang, jeg håber ikke, der skal gå lang tid, inden jeg følger op på renoveringen af MG'en."

Det holdt ikke stik. Disse linjer skrev jeg i 2014 og i dag skriver vi 2020 – MG'en holder i garagen, synet, med afgiften betalt, og med gamle historiske nummerplader.

Men vejen derhen har været lang, krævende, besværlig, med dumheder, ugidelighed, sygdom og ind imellem opgivende. Dog også det modsatte, nemlig hygge, pizza, øl, lærerige aftener, godt kammeratskab og i sidste ende et super flot resultat. Jeg vil nu fortælle, hvordan vi kom derhen. Mit arbejde tager ind imellem en del af min fritid, og den fritid - der så er tilbage - bruger jeg med min familie og mine børnebørn, som jeg i årenes løb har fået 7 stk. af. Dejligt, selvom Helle og jeg ser for lidt til dem. Resten af tiden står på have og ikke mindst Tønder Veteran Klub.

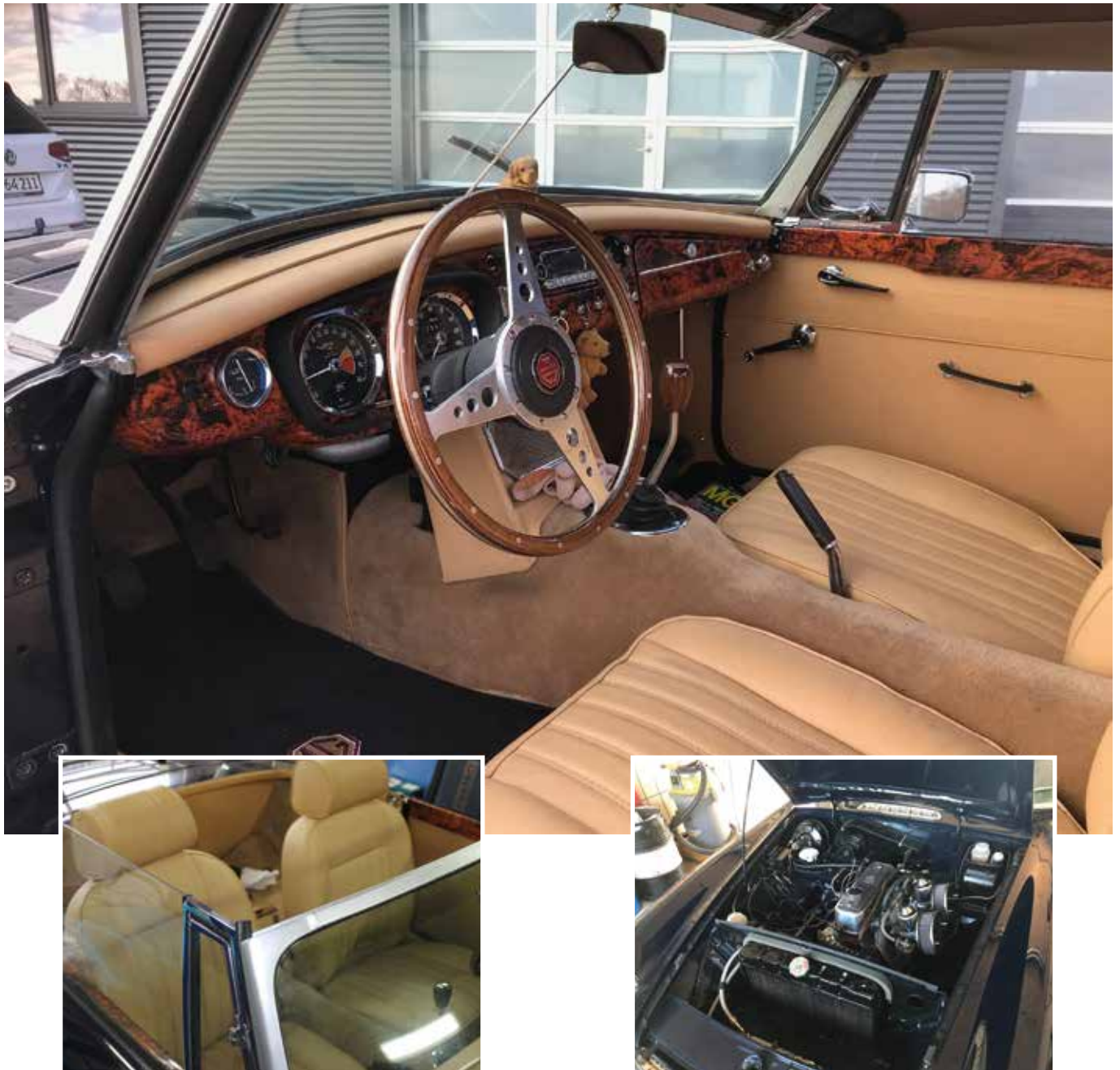
Nå, nu til det væsentlige.

Efter at alt på karrosseriet var renoveret, som jeg i øvrigt også tidligere har skrevet om, det være sig nye bundplader, nederste del af begge forskærme samt 2 nye dørplader, var bilen klar til at komme til maler. Bilens oprindelige farve kunne ikke bestemmes ved at se på bilen. Jeg ved godt, man kan finde farven via bilens stelnummer. Den var tidligere om lakeret op til flere gange. Der var hvidt, rødt og mørkerødt, men det betød ikke så meget, for som tidligere nævnt skulle den være Midnight Blue med cognac farvet interiør og instrument bord som "mahogni".

Afsted til maleren. Her stod bilen så ca. et lille års tid. I ved hastværk er lastværk, og det betød ikke så meget. Der var jo i den mellemliggende tid nok andet at give sig til.

Da bilen kom tilbage, må man sige at den var superflot. Dog så så sart, at jeg måtte køre den til den nærmeste maler, så den kunne få ridsefast klar lak, for at alt kunne ses. Det kan Dres ikke bruge til noget. At den var sart, det var OK, men for mange ridser, nej, nej, det går sgu' ikke.

Min bedste ven gennem mange år, Gynther var blevet syg, og



kunne desværre ikke være med til at gøre bilen færdig. Gynthers firma blev i 2018 solgt, så her stod jeg så med et akut pladsproblem. Heldigvis kender jeg køberen af Tønder Autoforum Morten ganske godt, så jeg måtte lade MG'en stå i det bagerste værksted og Morten ville gerne hjælpe mig med at gøre køretøjet færdigt, også selv om veteranbiler ikke siger ham særlig meget.

Morten og hans endnu ikke færdig uddannede lærling og mig selv, som ikke nåede at blive færdig uddannet under Gynthers kyndige vejledning, havde trods alt fået en del samlet på bilen. Motor og gearkasse, lister, lygter, frontrude, instrumentbord, nyt ledningsnet samt en del mere. Til ledningsnettet fik vi yderligere hjælp af min gode ven, Lynges Varisbøl. Lynges som tidligere var autoelektriker tilsluttede hele molevitten, så alt det elektriske bare virkede til UG.

Morten ansatte efter et lille års tid sin storebror Torben. Og Torben er en rigtig oldtimer nørde og samtidig en god ven, der tillige er medlem af Tønder Veteran Klub – hvor heldig kan man være?

Torben tog over, og vi brugte derefter en del aftener – lige fra fyraften til omkring kl. 21 til at samle dyret. Så det blev til en del pizza'er, øl og kaffe.

Bilen tog form, og det så bedre og bedre ud.

Da bilen for år tilbage var blevet demonteret, og alle skruer, bolte, skiver, ledningsamplere samt andre komponenter var blevet fyldt i poser og små kasser, var der på nogle af disse skrevet, hvor delene skulle genbruges, men dette gjaldt dog alle - på de fleste stod der ikke en dyt. Sikke noget hurlumhej. Jeg brugte en del tid på at finde delene igen. Heldigvis kunne man i dette lokationsmareridt ty til en god reservedelsmand, og her var jeg i mit es, for lagermand, det er man jo. Rigtigt meget blev renoveret og genbrugt.

Lars Bonnevie har under hele den lange proces været til stor hjælp med at få de nødvendige dele til huse. Blandt andet et komplet sæt måtter, mohair stof til kalechen, og da sæderne var helt til skrot, skulle der nye skumindlæg til begge stole. Da vi i vores veteran klub også har en sadelmager, blev han



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 bøvl med din forsikring.
I hvert fald ikke hos os.

arøs
Veteranbilforsikring
7060 2601



spurgt, om ikke han kunne samle og sy nyt læder til begge forsæder. Det ville han gerne, og da de var færdige, kan man sige, at det blev rigtig flotte sæder, der samtidig er gode at sidde i. Da boksen, hvor højttaleren sidder, ikke var særlig pæn, spurgte jeg også ham, om vi kunne betække den med resterne fra læderet til forsæderne. Det kunne vi godt prøve, så resultatet er blevet til UG, læder med dobbelte syninger – skide flot, og hvem har så det i sin MGB?

Nye bremses både for og bag (dog har jeg anvendt de gamle bremsetromler), nye bremsecylindre, ny hovedcylinder, ny kobling samt nye cylindre. Alle de gamle dele var defekte, sådan er det jo med en gammel bil med over 50 år på bagen. Karburatorerne havde jeg sendt til vandpolering. Da de kom tilbage, så det ud, som om de var helt nye. Dog var de ikke samlet. Det skulle jeg selv klare. No problemo, men den stod på rengøring, rengøring og endnu en gang rengøring. Når man vandpolerer, sker det med rigtig mange små plast kugler. Disse kan ikke ses, og da det jo er ret vigtigt med gangbarhed - når vi snakker om Solex karburatorer - er rengøring et must. Men flotte, det er de, og de virker.

Motoren var jo monteret, så vi monterede karburatorer, diverse kabler og ledninger, tændingsanlæg, starter, dynamo og køler. Køleren, som ligeledes var blevet kontrolleret, havde en lille

utæthed. Det betød enten udskiftning eller reparation, og her valgte jeg reparation. Jeg ville jo bevare kølerens top og bund, så vi skiftede køleelementet med et element med større overflade, hvorved der opnås en bedre gennemstrømning og om sommeren bedre motor køling.

Inden vi skulle have dyret startet op, havde jeg også fået afprøvet topstykket for eventuelle revner og utætheder. Endvidere ventilerne lukker ordentligt, fik det planslebet og lige klar til at montere. Jeg havde et nyt vippetøj liggende på lager som passede og dette blev ligeledes monteret. På med ventildækslet, olie, vand og benzin blev hældt på dyret – klar til at starte – tænding på – benzinpumpen kører – START, og ved I hvad? Den startede. Man kan jo ikke lige sige, at den gik som den skulle, men den gik.

Da en af mine andre rigtig gode venner vidste, at vi ville starte MG'en op, kom han lige forbi.

Om ham kan man ikke lige sige – vær kritisk, kør britisk. Han kører Porsche – men han er en rigtig motorrumsnørd og samtidig en af mine gode arbejdskolleger i Rom og Cigarbaren ved Tønder Festivalen, nemlig Lars Ø. Han ville være med til justering af tænding og karburatorer. Samtidig rettede han på gas- og chokerkabel og tænd kabler – alt skal jo sidde korrekt, og det kom det til. Super flot ser det ud.



Efter flere små køreture og diverse justeringer, både af tænding og karburator, kan jeg sige, at den går sgu´ og ikke så ringe endda. Nu trænger den bare til at komme ud at køre nogle kilometer.

Bilen var efterhånden klar til det obligatoriske toldsyn og så kommer sagen med skat. På den front er der sket en del siden, jeg sidst har skullet køre en bil til toldsyn. Nu skal der tilladelse til at køre derhen. Jeg har da prøvet mange ting, der ikke er så omstændelige. At ringe dertil midt på formiddagen, er for en som mig - med min tålmodighed - en hel prøvelse – "du er nummer 27 i køen" – ups, ikke så godt. Det hjalp naturligvis, hvis jeg ringede om morgenen, lige når telefonerne åbnede. på Skats hjemmeside fandt jeg blandt andet ud af, at man her kunne "chatte" med en fra personalet. Ikke dårligt og det hjalp. Jeg vil ikke lige glemme at nævne, at når man først kom igennem nåleøjet, var de personer, jeg talte med super hjælpsomme. Efter at papirerne var i orden blev bilen kørt til syn. Har du en vejeseddel? Nej. Klar med argumenterne, og det hjalp slet ikke at sige, at MGB'ere, dem er der mange af, og de vejer alle det samme. Jeg måtte derfor afsted for at få køretøjet vejjet. Sikke en masse regler. Endelig til syn og heldigvis ingen fejl på køretøjet – super godt. Synshallen nævnte endda, at den var rigtig flot – det er jo dejligt, når man hører det.

Efter toldsynet, kunne jeg søge om afgift. Efter en lille måned kom afgørelsen. Beløbet blev indbetalt med det samme, for nu skulle jeg ud at køre.

Efter at have kørt små 500 km i efteråret, kommer der altid noget, som skal rettes. Bilen drypper med olie, hænger en smule i dørene, blinklyset virker, men ikke inde i bilen, og endvidere ryster den en smule når der bremses. Vi skal i marts måned lige have set det hele efter, og så kan foråret og sommeren bare komme en, for så er vi klar.

Når jeg nu ser tilbage på alle de år, det har taget mig og mine fantastiske venner at få projektet færdig, herunder alle de op- og nedture, der har været, og ser på resultatet af en MGB fra 1967 med historiske nummerplader, så må jeg tilstå, at den er blevet flot.

De mange timer har i sidste ende været vigtige for mig, og jeg håber jeg bliver lige så glad for den, som jeg har været for den gamle røde B'er fra 1963.

Håber, I har nyt min artikel og husk hvor vigtigt venskaber er, og at den slags skal vedligeholdes på samme måde som de gamle biler.

I MGB

fra London til Sydney, Australien i 1968

Af Palle Møldrup

MGB'en blev kørt af Jean Denton og med Tom Boyce som navigatør.

Første etape var fra London til Bombay i Indien.

Herefter med skib til Australien og så sidste etape fra Fremantle/Perth i vest til Sydney i øst.

I Abingdon besøgte vi MG CAR CLUB's klubhus "Kimber House". Her stod bilen.

En MGB, der i 1968 gjorde den lange tur først fra London til Bombay med kun én pause i Kabul på 6 timer og 23 minutter.

Efter en sejlur fra Bombay til Australien gik anden del af rallyet fra Fremantle i vest til Sydney i øst uden pause.

Start i London den 24. november. Ankomst Bombay i Indien den 2. december. I alt 9 køre dage.

På tværs af Australien fra Perth den 14. december og ankomst til Sidney den 17. december. 4 køre dage. I alt kørsel i 13 dage.

Samlet blev det til 16.000 km. og med et gennemsnit på godt 1.200 km. pr dag.

Hele turen med Road book kan ses på dette link <http://mgb-register.org/Files/Articles/Jean%20Denton/The%20London%20to%20Sydney%20Route.pdf>

I beskrivelsen af bilen kan man læse, at "It was prepared for motorsport by Tom Boyce who would also serve as navigator

London-Bombay

THE ENTIRE marathon route from London, through Bombay, to Sydney was planned by two of the most experienced men in British motor sport. Ex-racing driver Jack Sears headed the team and the plotting was done by former European rally champion Tony Ambrose.

Here is their report on the route and advice to competitors.

Cover-up

In England and France the route presents no difficulties. Competitors are reminded they should have their insurance certificates available.

In Italy: After Turin the route takes the autostrada towards Venice.

Competition numbers should be covered to comply with Italian law.

In Yugoslavia: From Zegreb to Belgrade the road is fairly good and the terrain rather flat with a few rough patches. Horse and bullock-drawn carts are hazards, particularly in the early morning.

In Bulgaria: Petrol of two qualities is available, but fuel stations are rather widely separated. Many are open only during the day.

Most competitors will travel through Bulgaria by night and a sharp lookout should be kept for parked unlit vehicles.

The road through Sofia and Plovdiv to the Turkish frontier at Kapitan Andrevo is a mixture of cobbles, asphalt, and concrete, with frequent potholes and rough patches.

In Turkey: Several grades of petrol are obtainable, but at night considerable distances between fuel stations in Eastern Turkey may make it difficult. The organisers recommend tank capacity to provide a 500-mile range.

Jack Sears warns that chaotic

traffic conditions may exist in the last few miles into Istanbul.

After crossing the Bosphorus by ferry, competitors face a reasonably good road, but are advised to take particular care when overtaking heavy lorries, which use this road in large numbers. The lorry drivers are unused to cars travelling faster than they can.

The section from Sivas to Erzincan is difficult, it might well be described as a classic rallying section.

Gravel

Soon after leaving Sivas the road becomes unsurfaced, though fairly smooth with ball-bearing type gravel creating conditions which demand great skill. The road is fairly straight to the village of Zara, and from here there is a choice of two routes.

The shorter and rougher route passes close to Imranli, the longer but smoother route is more mountainous and passes through Susehri. This



JOHN BODLE AND STEPHEN BENKEL CHART THE MARATHON JOURNEY TO SYDNEY

with just one rest

choice could well affect the outcome of the marathon.

The organisers emphasise that from Istanbul to Bombay, apart from major cities, cars are comparatively rare objects, and to see one at speed is a new experience to most people.

Lorry drivers and pedestrians alike stare open mouthed and react incredibly slowly. Jack Sears says: "For the man at the wheel of a marathon car there can be no relaxation after Istanbul."

In Iran: North - West Iran is less mountainous than Eastern Turkey and the road from Teheran is modern with a good concrete surface. It has only recently been completed and there are few fuel stations. Competitors are advised to make detours into towns for petrol.

Here, too, is another choice of route. Competitors can cross the Elburz mountains taking the more northerly route close to the edge of the Caspian Sea or stay south of the mountains and skirt the northern edge of the Great Salt Desert.

The first route is undoubtedly

longer but obviously an advantage with 300 miles of good asphalt road including the exciting Damavand Pass. The alternative route is potholed and undulating.

In Afghanistan: A concrete and asphalt road runs from Islamquila to Kabul which should allow competitors to make up time lost on the rough roads of Iran.

The Khyber

Once in Kabul the competitors get their first and only official rest halt on the Bombay leg. This will be exactly 6 hours 23 minutes. Then they set off for Pakistan via the Khyber Pass.

In Pakistan, there is an asphalt road right through the country, but it is only wide enough for one vehicle —so overtaking is a problem. On each side of the narrow strip is a single-car width of unsurfaced road, sometimes full of potholes, sometimes with a slippery muddy surface, and nearly always obstructed.

In India: Road conditions are similar to Pakistan but although various grades of fuel are available, none are of very high quality.

From Bombay the 70 leading competitors will board the P. & O. liner Chusan for a 9-day trip to Fremantle, where the cars will have to be presented to the local authorities, steam-cleaned and highly polished to ensure no germ has been brought over.

In Australia the route meanders from north to south through the notorious Nullarbor Desert where temperatures at this time of the year are expected to reach 130 degs.

From this point to Sydney the rally becomes the toughest ever time versus conditions trial for motor cars.

The rally ends at Warwick Farm just outside Sydney.

**Brendan
Abbott**



1968 London to Sydney Marathon Route





on the rally. To prepare it for the rigors of the rally, the B underwent significant preparation work, including double welded seams, uprated headlamps and a double fuel tank that filled the boot. The passenger seat was replaced by a bed, which could be converted back into a seat for use during the day, while a selection of spares were stowed beneath it."

Til alt held for os har bilen været gemt og er nu restaureret tilbage til standen fra 1968.

Løbet var planlagt af Jack Sears og ruteplanlægger Tony Ambrose. De gav -ud over Road book - gode råd til kørerne

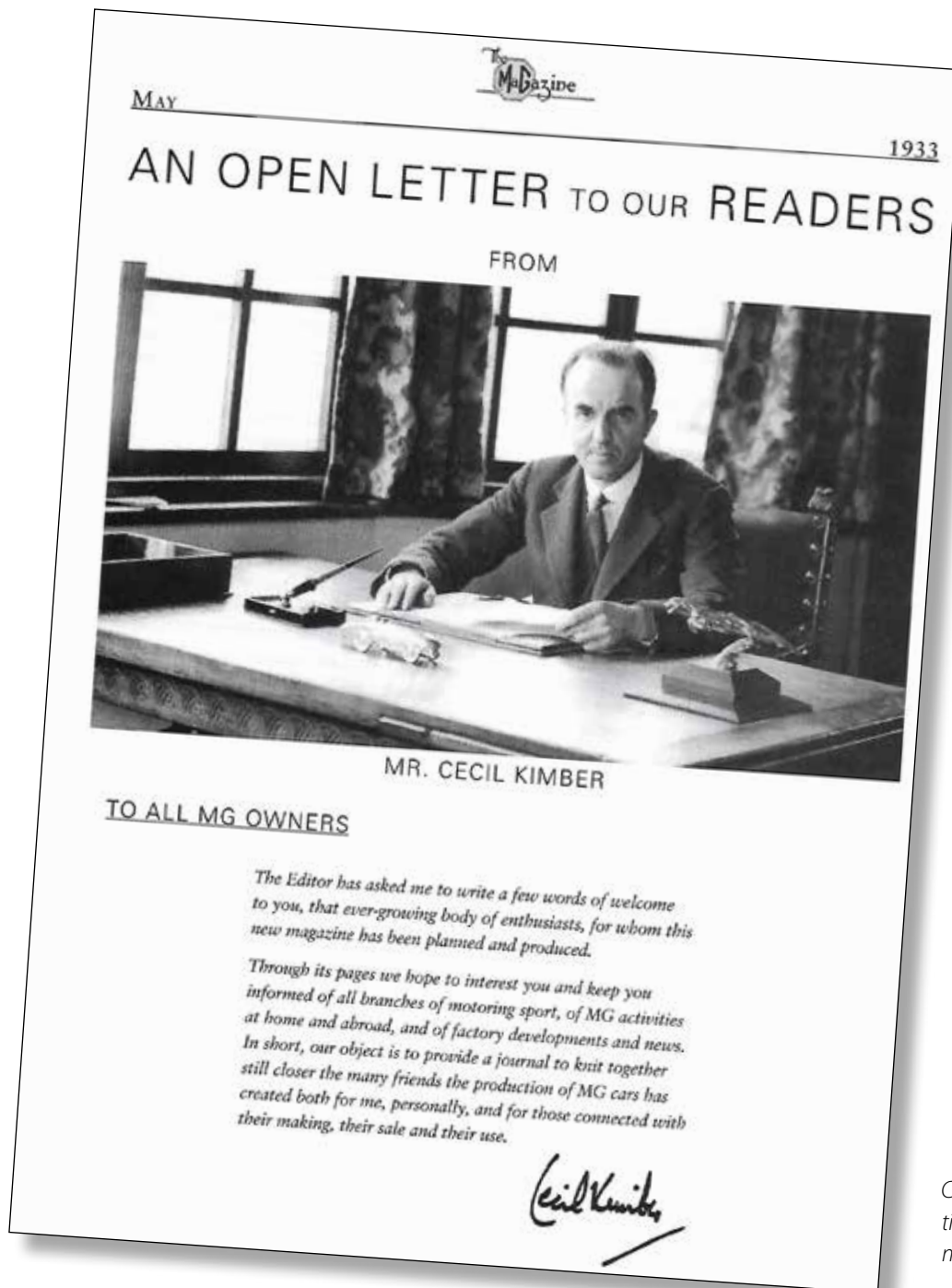
som eksempelvis vejen fra Sivas i Østtyrkiet til Ersincan ", som er vanskelig. Den kan beskrives som "en classic rally-route, der kræver store evner. Den nordvestlige del af Iran er mindre bjergrig end den østlige del af Tyrkiet og vejen fra Teheran er moderne med asfaltbelægning. Den er fornylig gjort færdig og der er kun få benzinstationer. Det anbefales at gøre afstikere til byer for brændstof".

I Pakistan "der er asfaltvej, men kun bred nok til en bil, så overhaling er et problem".

Det er prisværdigt at gennemføre så lang og vanskelig en tur på så kort tid.

MG Car Club UK

90-års jubilæums år



Cecil Kimber artikel til The MaGazine i maj 1933

Hvilket år vi er rendt ind i med aflysninger alle vegne på grund af virus – sågar MG Live eller blot "Silverstone", som vi plejer at sige, er blevet aflyst! Her skulle der markeres og fejres en del for at markere 90-års jubilæet. Det er dog alt der stopper. Selve stiftelsesdagen er den 12. oktober, men da den falder på en mandag, har man vedtaget, at man markerer selve jubilæet søndag den 11. oktober. Man ønsker at dagen skal markeres med en række happenings,

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 sejler 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 ++!?



The MaGazine Januar 2020 Safety Fast forsideside

Hvad kunne vi så finde på her i Danmark?

Hvad med et billede taget oppe fra klitterne ude ved vestkysten med flere hundrede MG'ere parkeret på stranden? Vi har så Vesterhavet samt moderlandet England i baggrunden som en salut fra MG Car Club Danmark til MG Car Club UK. Blot en tanke på en blæsende april dag i Corona isolation.

Der er flere 90-års jubilæer i år. Det er således 90 år siden at MG Car Company flyttede til Abingdon og samtidig 90 år siden, at den første MG Midget så dagens lys.

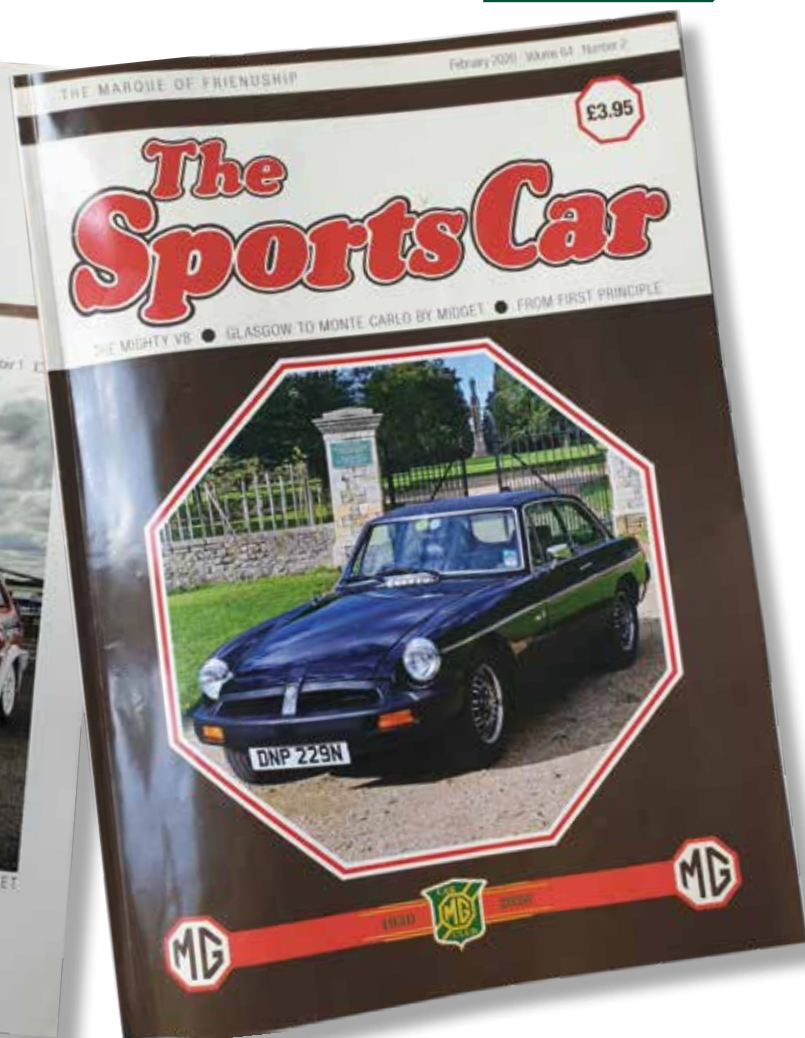
Klubbladet gennem årene

Klubbladet har altid været centralt i MG Car Club. Man har derfor på redaktionen i Kimber House for MG Car Club bladet, været lidt kreative i "Safety Fast".

Klubbladet "Safety Fast" har derfor i de første 3 måneder ændret forsideside til at repræsentere klubbladene gennem årene. Det vil forsætte resten af året. Januar bladets forsideside.

The MaGazine 1930-1935

Det første blad (Volume one) kom først i maj 1933. Efter man de første år var gået fra ca. 100 til 200 medlemmer skete der noget i 1933, idet man på 6 måneder steg fra 210 til over 500 medlemmer. Dette siger en del om mærkets popularitet i UK dengang.



The Sport Car Februar 2020 Safety Fast forsideside

Bladet kom hver anden måned og var "designed to interest motoring enthusiasts in general and those who own MG's in particular". Redaktøren var Alan Hess, manden der var med til at stifte klubben i 1930 sammen med John Thornley. Bladet var udgivet af The MG Car Company.

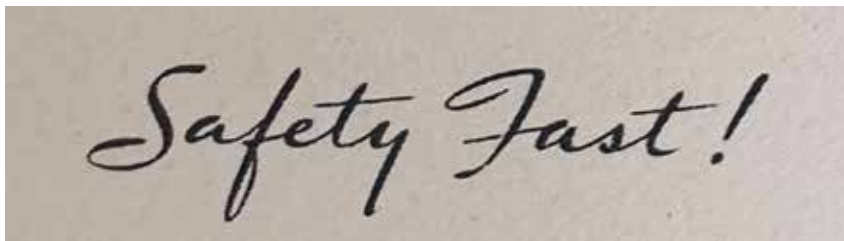
Bladet i maj indeholdt lidt af det samme som klubblade gør i dag, nemlig tekniske artikler, bekendtgørelser vedrørende arrangementer osv. Men det var jo også specielt, at nye biler jævnligt blev præsenteret, og bladet havde endvidere en artikel fra Cecil Kimber til MG ejere, noget som stort set også er valid i dag.

The MaGazine blev i april 1935 afløst af

The Sports Car 1935 - 1939

I 1935 blev redaktøren Alan Hess headhunted af "British Racing Drivers Club" som redaktør af deres nye blad "Speed". Det gav Cecil Kimber lidt af et problem, men som altid fandt han hurtigt en løsning og hyrede et helt redaktionsteam, der var begyndt med at lave et blad som de beskrev som "A Monty Journal of Speed".

Det var også et blad af samme A4-størrelse, men knap så flot som The MaGazine. Oprindeligt var det startet som "The Brooklands Aerodrome Magazine", hvilket var et klubblad for "Brooklands Aero Club". Senere skiftede det navn til "A Monthly Journal of Speed" da O.V. Holmes blev redaktør i 1932.



Nu skiftede det så navn igen i april 1935 til "The Sports Car incorporating Brooklands Track and Air". Fedt navn som på denne måde angav The MG Car Company's nære forbindelse til Brooklands banen.

F.L.M. Harris blev redaktør og bladet blev det officielle blad for The MG Car Company og The MG Car Club. Redaktionen havde til huse på fabrikken i Abingdon.

"The Sports Car" blev et offer for krigens udbud i 1939, og efter 1945 gik der lige lidt tid, inden der var overskud til at tænke på den slags i MG Car Club og Abingdon.

I mellemtiden var der også kommet et Nuffield blad med titlen "The New Outlook for Motoring", et blad som skulle dække alle Nuffield produkterne Morris, Wolseley, Riley og MG. Bladet var en afløser for det gamle blad "The Morris Owner". Senere blev navnet forkortet til "Motoring" og det fortsatte frem til 1968, da det faldt for Lord Stokes økse. Denne havde i øvrigt også meget andet på samvittigheden.

Fra 1949 til 1959 var der en enkelt MG Car Club side i "Motoring".

I 50'erne var John Thornley tilbage i Abingdon og på vej op fra en stilling som Service Manager efter krigen til General Manager i 1952. Derudover havde han et bijob som "President" for MG Car Club som han jo havde været med til at stifte som ganske ung i 1930. Stillingen som General Manager for MG Car Company, Abingdon beholdt han frem til 1969, hvor han forlod MG på grund af sygdom – højst sandsynligt på grund af Lord Stokes - den djævel.

Thornley kom sig dog og var MG Car Club President frem til sin død i 1994. Han havde dog stadig i 1990 sit had i behold til "Lord Stokes og de forbandede Triumph jakkesæt folk!" - (Lord Stokes and these damn Triumph suits!) som jeg og mange flere hørte ham sige til MGCC 60-års jubilæet på Silverstone i 1990. Han holdt dem 100% ansvarlige for lukningen af Abingdon fabrikken i 1980 og forløbet, der førte til modellen TR7 - ("this bloody car" i henhold til Thornley).

John Thornley var – og er nok - den til dato største MG entusiast, og han fik etableret BMC Competition Department, Abingdon i 1954, og sikrede back up til MG Car Club i disse år. I april 1959 kom så det nye blad udgivet af MG Car Company, Abingdon og med Wilson McComb som redaktør. Denne fik Thornley ansat på fabrikken i Abingdon.

Safety Fast 1959 – i dag

Det første nummer "The magazine for those who practice

driving as an art", udkom som tidligere anført, i april 1959 og udgivet af MG Car Company. Det dækkede MG Car Club, Austin Healey Club og alle BMC-motorsports aktiviteter og var på ca. 40 sider igennem alle årene.

Safety Fast bladet havde denne form frem til slutningen af 1968 med Wilson McComb som redaktør og nu også "General Secretary" formand i MG Car Club.

I november 1968 skete der noget voldsomt. MG Car Club og The Austin Healey Club blev smidt ud af fabrikken, McComb blev fyret og Safety Fast stoppede og udkom ikke i december samme år. "Merry Christmas" fra djævelen selv, nemlig Lord Stokes!

BLMC var dannet og "Lord Stokes and these damn Triumph suits" havde nu 100% taget magten og John Thornley blev sygemeldt. Nedturen for MG og Abingdon var begyndt og eneste lyspunkt i denne periode var MGBGT V8 i 1974.

MG Car Club fik - noget forment - etableret sig eksternt i løbet af december 1968 med General Secretary (formand) Gordon Cobban ved roret. President var dog stadig John Thornley. Han havde også sikret sig, at MG Car Club fik overdraget rettighederne til sloganet og titlen "Safety Fast", som Triumph/BLMC-ledelsen sikkert ikke anede hvad betød. Tænk i den forbindelse bare på bagtøjet i en Herald og Spitfire, så forstår man, at de ikke viste noget om safety fast!

Allerede i januar 1969 udkom så MG Car Clubs eget nye klubblad "Safety Fast". Det var en meget tynd sag på 15 sider på tyndt papir – nærmest en lille avis. Klubben stod nu helt alene og havde kun medlemskontingent som indtægt, det var noget af en ændring for en gammel fabriksstøttet klub.

I januar 1971 skiftede bladet til et fyldigere format med "Safety Fast" logo, et som vi bedre kender. Man forlader i et par år igen (1981 - 1982) den kendte skrifttype for logoet, en skrifttype der stammer helt tilbage fra ca. 1930. Senere skifter man så tilbage igen. Herefter sker der lidt småændringer, indtil man i starten af 80'erne skifter til et farvefoto på forsiden. Nu kommer også MG Metro og måske er der faldet lidt support af til klubben igen.

I juni 2016 sker der så det frygtelige for mange gamle medlemmer, at selve "Safety Fast" logoet fuldstændig ændrer karakter på bladets forside. Der var et vildt opråb i specielt "Vintage kredse", men stormen lagde sig og bladet fik det moderne udseende, som vi har i dag.



Safety Fast nr 1 april 1959



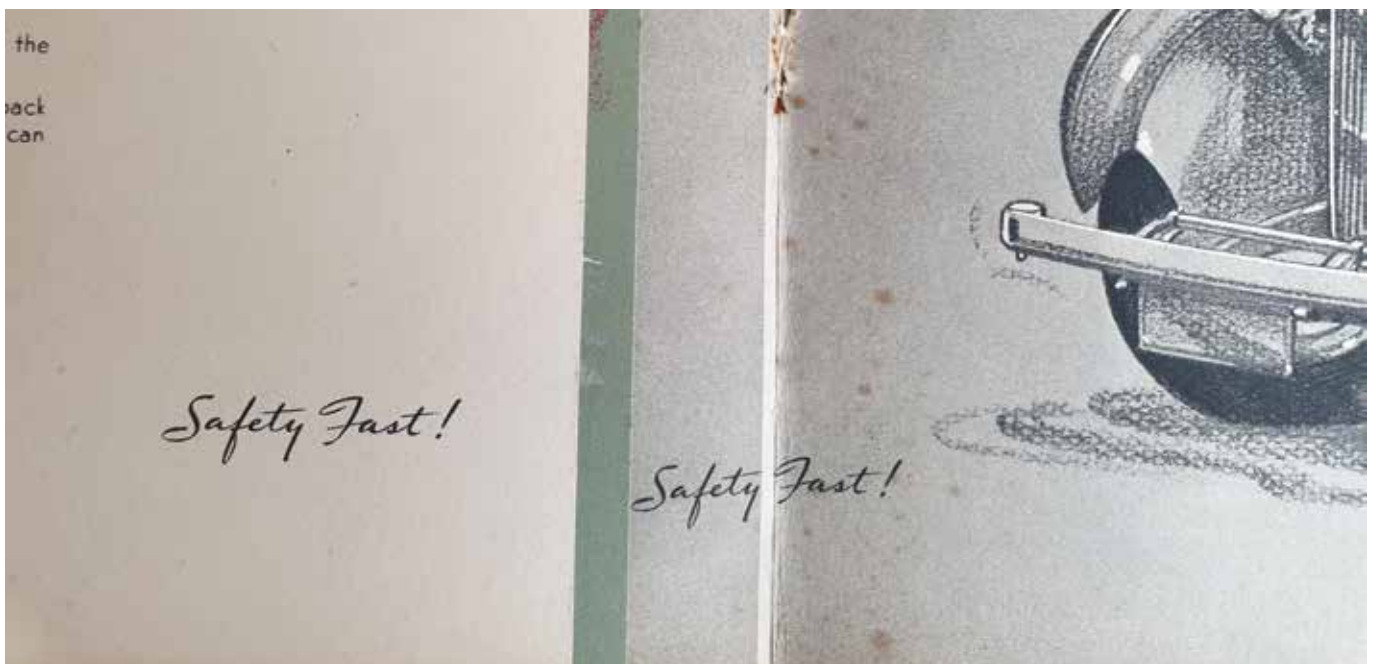
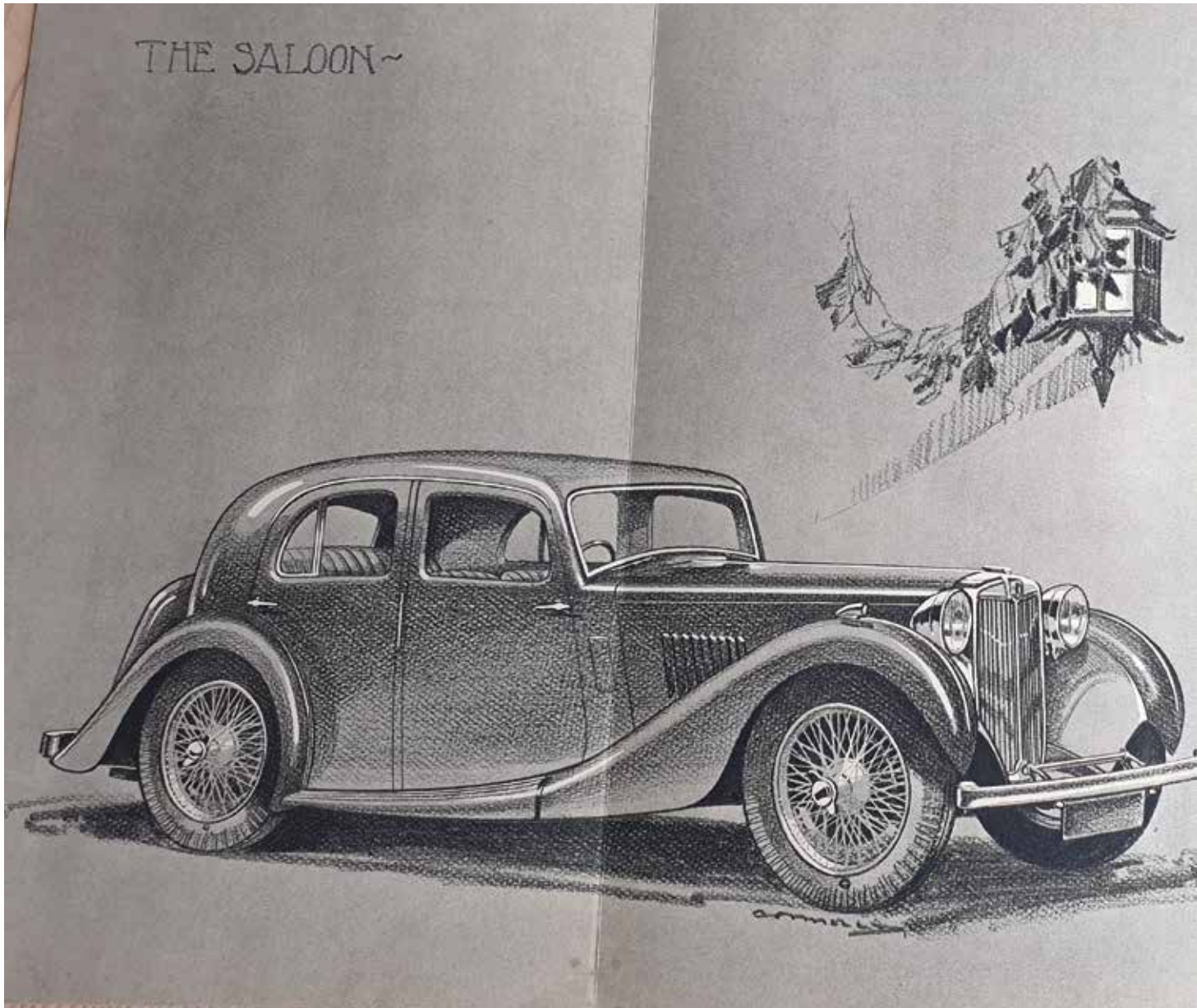
Safety Fast fra 1981 til i dag. Logoet ændrer sig nogle gange til det anstødelige for nogen



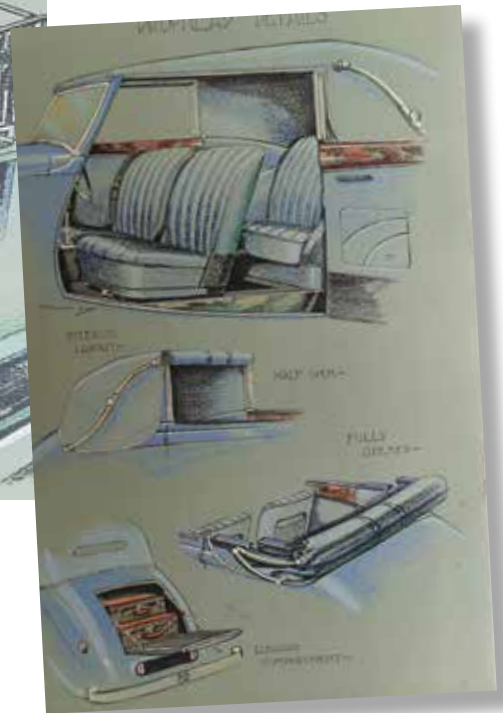
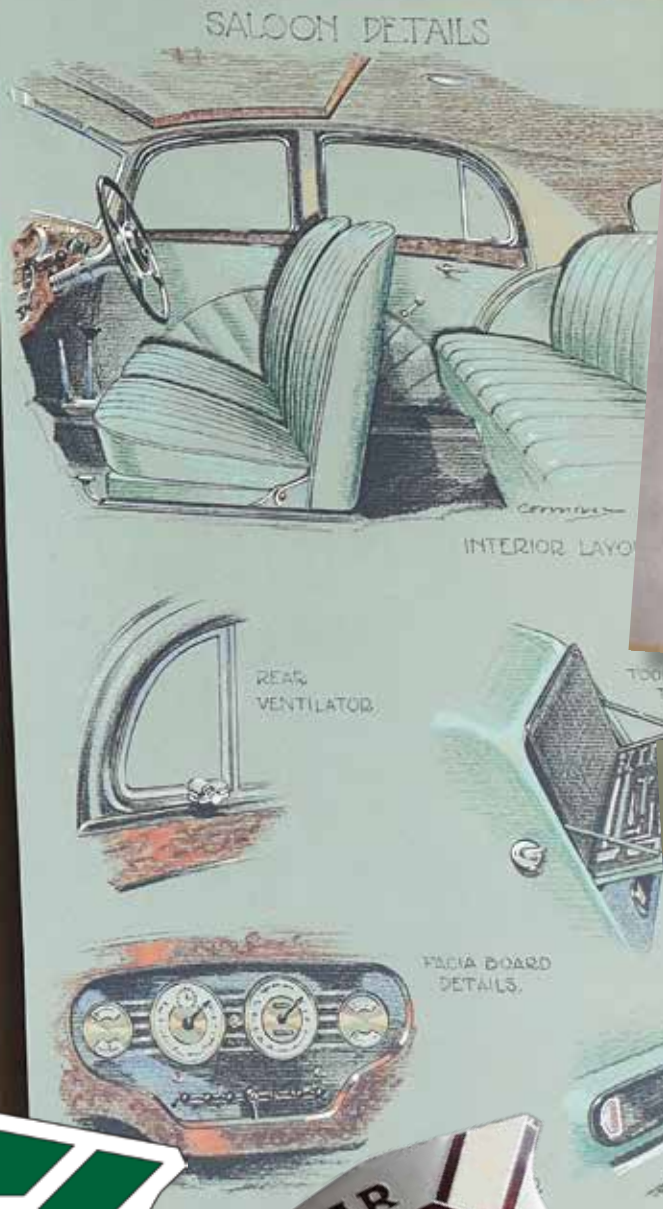
Januar 1971 første gang med det gamle logo fra 1930 på forsiden



Safety Fast Januar 1969 Klubben skal nu stå på egne ben. Meget tyndt blad



Den originale form på hver side næsten i brochuren



MG Car Club UK Badge

MGCarClub logo i dag

Vi har her i klubbens arkiv en komplet samling af "Safety Fast" fra april 1959 til i dag. Denne beskriver klubbens historie såvel som bilernes anvendelse fra hverdags biler til hobby biler, og det er ganske interessant læsning – og samtidig rigtig sjovt omkring holdningerne i de tidlige blade.

Fra det første nummer i april 1959 har John Thornley en velkomst artikel der berører både historien og fremtiden for MG. Han forholder sig også her til det helt nye fænomen, nemlig

"speed limits" på vejene, som han mener er noget vrøvl. Hans påstand er, at "trafikken kan være hurtig og sikker samtidig", når bare bilerne er sikre og førerne af disse er veluddannede. Så vil ulykkerne kunne begrænses til kun at omfatte "inkompetente fodgængere"! Så fik de den. Sloganet er jo Safety Fast!

Gert Jørgensen
Klubbens arkivar m. m.

Oneandahalf Litre brochuren fra 1938 er det rene kunst og på virkeligt kvalitets karton. Lige til at hænge op på vægen.



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

PRIS
PR. PERSON
1.145,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

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
775,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

Tillæg
enkeltværelse
pr. dag
kr. 250,-



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

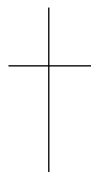
- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veteran-køretøjer
- Gratis Vejrhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjsforsikring nr. to

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



Minde om Lars - medlem 451.



Lars var en sand MG-entusiast, både med at opbygge sin MGA, der blev genfødt i løs vægt i bunden af Fanøfærgen, hvor han var maskinmester, og senere med sin MG TD. Da han blev kørende først i 1990'erne, deltog han i alt, hvad der var tænkeligt i MG-sammenhæng, og havde det allerbedst, når han sammen med Anne vandt et løb - eller i det mindste blev bedre placeret end os andre.

Fra én dag drejede hans interesser sig brat over i andre områder, vi så ham næsten ikke længere i klubben. Han beholdt begge biler, forblev at være medlem af MGCC - og vi mødtes da af og til, hist og her.

Så pludseligt kom meddelelsen om hans død. Vore tanker går tilbage til fælles oplevelser gennem 30 år og til Anne og pigerne.

Else & Jørgen Lind (426)



MG kalenderen for 1. juli til 30. september

Juli

o 1	Pubmøde Sønderjylland/Sommerkøretur MG Østjylland/Aftenkøretur
t 2	
f 3	
l 4	
s 5	
m 6	
t 7	
o 8	

August

l 1	
s 2	
m 3	
t 4	Pubmøde Fyn
o 5	Pubmøde Sønderjylland/Sommergrill
t 6	
f 7	
l 8	MG Randersløb

September

t 1	
o 2	Pubmøde Sønderjylland
t 3	
f 4	
l 5	MG Vestkystløbet
s 6	
m 7	
t 8	Pubmøde Sydvestjylland

t	9		s	9			o	9	MG Østjylland/Klubafften
f	10		m	10			t	10	
l	11		t	11	Pubmøde Sydvestjylland		f	11	
s	12		o	12	MG Østjylland/Aftenkøretur		l	12	
m	13		t	13			s	13	
t	14		f	14			m	14	
o	15		l	15			t	15	
t	16		s	16			o	16	
f	17		m	17			t	17	
l	18		t	18			f	18	
s	19		o	19			l	19	
m	20		t	20			s	20	MG Sport KTA Sønderborg
t	21		f	21			m	21	
o	22		l	22			t	22	
t	23		s	23	MG Sport KTA Kolding		o	23	
f	24		m	24			t	24	
l	25		t	25			f	25	
s	26		o	26			l	26	
m	27		t	27			s	27	
t	28		f	28			m	28	
o	29		l	29	MG Østjylland/Sommerkøretur		t	29	
t	30		s	30			o	30	
f	31		m	31					

Arrangementer der ønskes optaget i kalenderen sendes til: marlene@toldborg-design.dk



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

Alt om S.U. karburatoren

2. del

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.



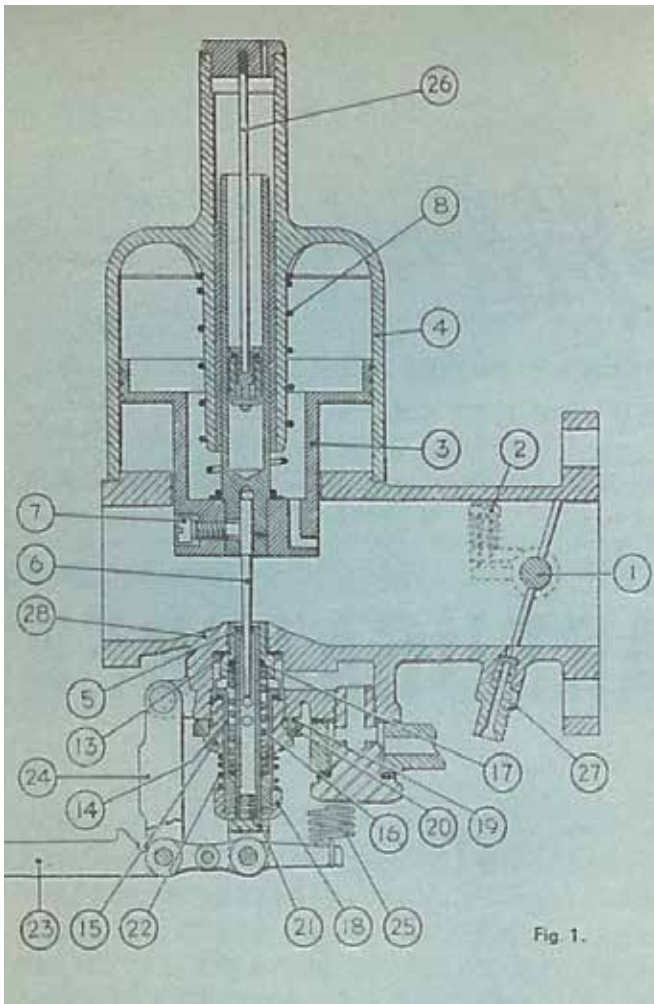
Fra sidste nummer fortsætter vi med denne anden del af beskrivelsen og justeringsanvisningen for S.U. karburatoren.

I tilfælde af at motoren ikke fungerer tilfredsstillende, bør man inden en nærmere undersøgelse af karburatoren kontrollere

motorens øvrige tilstand med henblik på fejl, som ikke hidrører fra karbureringen.

Opmærksomheden bør særligt rettes mod følgende punkter:

- Tændingssystemet.
- Ukorrekt kontaktpunktafstand i strømfordeleren.



Figur 1

- Snavsede eller brændte kontaktpunkter samt andre fejl i tændingssystemet.
- Dårlige kompression på én eller flere af cylindrene.
- Ukorrekt elektrodeafstand i tændrørene.
- Olievædede eller snavsede tændrør.
- Hængende ventiler.
- Meget slidt ventilstyr til indsugningsventilerne.
- Defekt benzinpumpe eller tilstoppede benzinfiltre.
- Utæthed mellem karburatorens opspændingsflange og indsugningsrøret eller mellem indsugningsgrenrørets flanger og topstykke eller cylinderblok.

Hvis ingen af de ovennævnte fejl er til stede i en sådan grad, at de kan være skyld i motorens utilfredsstillende ydelse, bør man undersøge karburatoren for følgende mulige fejl.

1. Stemplet sidder fast

Symptomerne herpå er, at motoren enten går i stå, eller at den ikke kan gå langsomt. Et karburatorstempel, der sidder fast, kan også vise sig ved krafttab og forøget benzinforbrug. Denne fejl er let påviselig. Hvis karburatoren ikke er forsynet med en luftrenser, eller i tilfælde hvor luftrenseren og dens rør er let at tage af, kan man bekvemt komme til at undersøge stemplet. Er afmonteringen af luftrenser eller luftrenserrør besværlig, kan man ved hjælp af et stykke ståltråd, et søm eller lignende, som stikkes ind gennem et af de ventilationshuller, der findes i den fremspringende del af flangen, hvorpå sugekammeret sidder, undersøge, om stemplet bevæger sig frit. På nogle karburatorer findes der en fjederbelastet stift på undersiden af den nævnte flange, og denne stift er beregnet til at kontrollere stemplets bevægelse med.

Når motoren er standset, skal stemplets nederste del hvile på broen (28 på figur 1). Når det løftes ved hjælp af fingeren eller bladet på en lommekniv til sin højeste stilling og derefter slippes, skal det falde frit ned og støde mod broen med et tydeligt klik.

Hvis stemplet standses for tideligt i sin nedadgående bevægelse, eller hvis det synes at gå for trægt fra sin hvilestilling på broen, når man forsøger at løfte det fra denne stilling, må man sænke strålerøret ved hjælp af kontrolanordningen og gentage prøven.

Hvis stemplet stadig går trægt eller standses i sin nedadgående bevægelse som nævnt ovenfor, kan man gå ud fra, at sugepladen på stemplet berører den indvendige væg i sugekammeret, eller at styreakslen ikke glider frit i sin bøsning. Der er yderligere den mulighed, at spindlen (26 på figur 1) til dæmpestemplet er blevet bøjet og således forårsager en gnidning mellem dæmpestemplet og styreakslens indvendige side. Den sidste mulighed kan undersøges, når man skruer dækslet og dæmpestemplet af sugekammerets top. Hvis dette forårsager, at stemplet nu bevæger sig frit nedad, må spindlen til dæmpestemplets rettes, inden det monteres igen, da en skævhed her må antages at have været årsagen. Hvis man omvendt har fundet, at stemplet bevæger sig frit, når strålerøret er sænket, er det tegn på, at der finder berøring mellem nålen og strålerørsmundingen sted, således at en centrering af strålerøret er nødvendig.

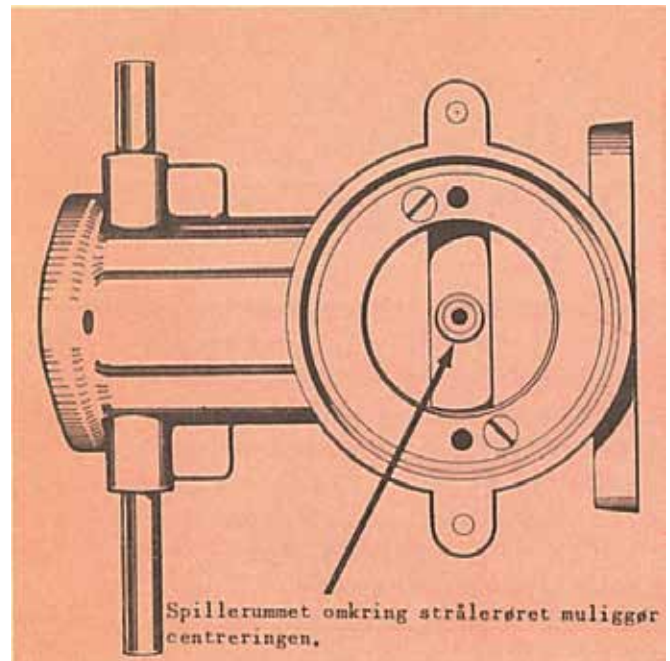
Centrering af strålerøret.

Karburatoren må nu istandgøres under hensyn til resultatet

af de forannævnte undersøgelser. I tilfælde af berøring eller snavs mellem sugepladen og sugekammeret eller at styreakslen sidder fast i sin bøsning, må sugekammeret afmonteres og stemplet udtages, hvorefter begge dele renses omhyggeligt med en klud, dyppet i benzin. Hvis der er spor af rust eller tæring på styreakslen, smøres den med nogle få dråber tynd olie, f.eks. motorolie fortyndet med petroleum. Anbring igen stemplet i sugekammeret og prøv, om det både kan dreje frit og glide frit op og ned. En eventuel lokal berøring mellem de to dele, som skyldes ujævnheder indvendig i sugekammeret, må afhjælpes ved, at man meget forsigtigt fjerner eventuelle fremspring på sugekammerets indvendige væg ved hjælp af en skraber. Man må under ingen omstændigheder gøre forsøg på forøge boringen i sugekammeret eller formindske diameteren på sugepladen, da opretholdelsen af et stærkt begrænset spillerum mellem disse dele er absolut nødvendig for, at karburatoren kan fungere rigtigt.

Følgende fremgangsmåde bør anvendes, hvis nålen og strålerøret er ude af centrering. En centrering af strålerøret i forhold til nålen vil være nødvendig, hvis strålerøret under brugen af karburatoren har forskubbet sig sideværts, fordi fastspændingsskruen (15) ikke har været spændt tilstrækkeligt. Centrerings vil naturligvis også være nødvendig, hvis strålerøret med dets tilhørende dele af en eller anden grund har været afmonteret. Endelig kan det også være nødvendigt at centrere strålerøret, efter at nålen har været udtaget eller udskiftet. Fremgangsmåden ved centrering af strålerøret er følgende, se i øvrigt figur 1. Justeringsmøtrikken (18) skal først skrues op i sin øverste stilling, og derefter løftes strålerørshovedet, til det berører møtrikken, således at strålerøret er i den højeste mulige stilling. Fastspændingsskruen (15) skal nu løsnes netop så meget, at strålerøret og strålerørssamlingen (5), (13), (14) osv. kan forskydes sideværts.

Et passende sidetryk på den nederste fremspringende del af den nederste strålerørssamling (149) vil vise, om strålerørssamlingen er løsnet tilstrækkeligt. Stemplet skal nu løftes, og idet strålerøret stadig holdes i den øverste stilling, lader man stemplet falde ned. Dette vil forårsage, at nålen presses helt ind i strålerørsmundingen og således tilvejebringer den rette centrering. Fastspændingsskruen skal nu spændes og strålerøret skrues tilbage til sin tidligere stilling. Såfremt der stadig er tegn på berøring mellem nålen og strålerøret, hvilket undertiden kan ske ved en lille forskydning af strålerøret under tilspændingen af fastspændingsskruen, må denne sidste igen



Figur 2

løses og centreringsen gentages, indtil strålerøret har den rigtige stilling i forhold til nålen.

2. Oversvømmelse i svømmerhus eller strålerørsmunding

En sådan oversvømmelse kan skyldes en utæt og benzinfyldt svømmer, eller at der er snavs mellem nåleventilen og dens sæde. Til afhjælpning heraf må svømmerhusets dæksel aftages og den nødvendige rensning af nåleventilen eller udskiftning respektive reparation af svømmer foretages.

3. Utæthed ved strålerørets nederste del

Hvis der til stadighed viser sig utætheder i nærheden af strålerørshovedet, er det sandsynligt, at tætningsringen (17) og den tilsvarende nederste tætningsring sammen med fastspændingsskruens skive (19) må udskiftes. En omhyggelig gennemlæsning af den foregående artikel i forbindelse med 1 skulle gøre det muligt at foretage denne udskiftning uden vanskeligheder. Strålerørets vippearms (23) skal først frigøres fra strålerørshovedet og fastspændingsskruen (15) tages af, hvorefter hele strålerørssamlingen kan tages ud. Ved samlingen må man passe omhyggeligt på, at alle dele monteres på deres rigtige plads som vist på tegningen. En centrering af strålerøret som beskrevet i det foregående vil naturligvis være nødvendig efter denne udskiftning.

4. Vand eller snavs i karburatoren

Hvis det formodes, at der er vand eller snavs i karburatoren, må svømmerhuset undersøges og renses. Hvis der har været større mængder vand eller snavspartikler til stede, er det muligt, at strålerøret er tilstoppet. Inden man afmonterer strålerøret og de dertil hørende dele med henblik på rensning, må det anbefales at forsøge en rensning på følgende måde.

Strålerøret trænges ned til sin nederste stilling, sugekammeret og stemplet tages af, og stemplet tages ud, hvorefter sugekammeret alene monteres igen. Karburatorens indsugningsåbning skal derefter lukkes til, og motoren drejes hurtigt, men kortvarigt rundt ved hjælp af håndsvinget eller starteren. Denne fremgangsmåde udsætter strålerøret for et meget stort vakuum, som i de fleste tilfælde vil resultere i, at eventuelle fremmedlegemer suges ud både fra strålerøret og de omliggende benzinkanaler. Hvis dette ikke er tilfældet, må strålerøret og de tilhørende dele afmonteres for rensning.

5. Utilstrækkelig benzintilførsel til svømmerhuset

Hvis motoren er tilbøjelig til at gå i stå under tomgang eller ved lav hastighed, selv om der er rigelig tilførsel af benzin til svømmerhusets tilgangsforskrining (dette kan iagttages ved et øjeblik at skruv slangeforbindelsen af ved svømmerhuset), er det muligt, at nåleventilen sidder fast i sit sæde. Dette kan særligt forekomme i de sjældne tilfælde, hvor der er gummi-substanser til stede i brændstofs-systemet. De almindeligste forekommende substanser af denne art er gummi, der er udfældet som følge af, at benzinen gennem længere tid har været opbevaret i tank.

Efter afmontering af svømmerhusdækslet og svømmerarmen kan nålen tages ud og dens spids renses grundigt med en klud dyppet i sprit. Det sammenbør ske med nålens sæde, som let kan renses ved hjælp af en tændstik og en lille klud dyppet i sprit. Hvis der til stadighed viser sig vanskeligheder af denne art, kan de afhjælpes ved en fuldstændig udrensning af benzintanken og hele brændstofs-systemet. Hvis motoren trækker dårligt ved større hastigheder og belastninger, skyldes det sandsynligvis en utilstrækkelig benzintilførsel, og det bør undersøges, om benzinpumpen virker tilstrækkeligt effektivt, og eventuelle benzinfiltre bør ligeledes undersøges og eventuelt renses.

6. Strålerøret sidder fast

Hvis strålerøret og dets kontrolanordning arbejder trægt, når man ved hjælp af chokeren prøver at løfte eller sænke stråle-

røret, må dette sænkes til sin nederste stilling og den nederste del af det smøres med vaseline eller lignende. Samtidig bør kontrolanordningens led forbindelser smøres med olie, og strålerøret skal derefter løftes og sænkes adskillige gange, således at smøremidlet bliver trukket op mellem strålerøret og de omgivende dele.

På de fleste karburatorer af nyere typer er der en direkte forbindelse mellem strålerørets kontrolanordning og gasspjældarmen. Denne forbindelse sikrer, at motoren fortsat vil være i gang, når blandingen gøres federe ved sænkning af strålerøret, uden at det er nødvendigt ved hjælp af speederen at åbne gasspjældet mere, end det i forvejen er bestemt ved tomgangsskruen (2 på figur 1).

Den mekaniske indretning i denne forbindelse er vist på figur 3. Man vil se, at en forbindelsesstang (32) overfører bevægelsen fra strålerørets vippearms (23) til en arm (31), der er fastgjort på gasspjældakslen ved siden af karburatorhuset.

Når strålerørets vippearms bevæges, således at blandingen gøres federe, følger der en opadgående bevægelse af forbindelsesstangen (31), som derved støder imod en indstillelig skrue (30), og denne åbner derved gasspjældet mere end den normale tomgangsåbning, som reguleres af tomgangsskruen (2). Skruen (30) skal indstilles således, at den netop undgår at berøre forbindelsesstangen (31), når strålerøret er løftet op til sin normale stilling og gasspjældet drejer tilbage til sin normale tomgangsåbning, som reguleres af tomgangsskruen (2).

(fortsættes i næste nummer).

(første del af artiklen blev bragt i MG-bladet, marts 2020).



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.



Bestyrelsesmøde

5. marts 2020

Tilstedeværende:

Finn Pedersen
Carl Hellmers
Casper Jørgensen
Morgens Appelt Petersen
Carsten Wivel
Jonathan Madden 3066
Bøje Hansen

1. Budget

Budget godkendt.

Sponsorer

Der arbejdes på, at alle reklamer på hjemmesiden fremadrettet er logo baseret. Dette for at få et pænere udsende.

2. Hjemmeside

Der skal findes 4-5 personer, som vil hjælpe med at opdatere hjemmesiden løbende.

Forslag til kandidater
Allan Rempt
Erik Thesbjerg
Karsten Petersen
Torben Hansen

Finn kontakter MG Car klub Danish center og giver bestyrelsen login, så de har mulighed for at se MG Car Club Denmark's klub blad.

Brug af logoer på hjemmeside vil være vores standard loger som er:



MG CarClub
DENMARK



open
MG CarClub DENMARK

3. Generalforsamling

Casper Jørgensen genopstiller ikke til bestyrelsen
Mogens Appelt Pedersen genopstiller

Bestyrelsen foreslår Bøje Hansen (2439) som kandidat til bestyrelsesmedlem

Bestyrelsen foreslår Morgens Jensen (928) som kandidat til suppleant i stedet for Bøje

Bestyrelsen foreslår Gert Jørgensen til dirigent

4. Eventuelt

MG Als løb

Ansøgning om 1500 kr. ekstra, udover det normale tilskud til et weekendløb, er blevet godkendt af bestyrelsen. Formålet er at alle børn kan komme gratis med hele weekenden



Costello V8



Af Bjarne Rother Jensen

For de fleste V8 entusiaster er navnet Ken Costello omgæret med stor respekt. Mange mener, at Costello var manden, der fik den idé at udstyre MGB'eren med en V8 motor, og der med var den direkte årsag til, at fabrikken lancerede en V8'er

Det var allerede tidligt i 1960'erne, at Ken Costello startede sin karriere indenfor motorsport. Det begyndte med tuning af en Mini, hurtigste baneomgang og en racerkarriere i Europa de næste 12 år.

Det kan udmærket være erfaringerne med Mini'en, der gav Ken Costello ideen med en V8 i sportsvognklassikeren MGB. For selv om Costello skabte sin første MGB V8 allerede i 1971, var B'er allerede godt på vej til sin klassikerstatus. Det betød også, at B'eren nu med små ti år bag sig manglede motorkraft, og forventningerne til den sekscylindrede MGC var ikke helt blevet indfriet.

Bilen som Costello valgte til sit første MGB V8 projekt, var en roadster, som han lånte af en ven. Vennen vidste, hvad bilen skulle bruges til, og var indforstået med først at se sin bil efter seks måneder og med en ny motor. Motoren, Costello valgte som erstatning for den klassiske 1800 ccm, var en Oldsmobile GM V8 motor. Dette første eksperiment var så stor en succes, at Costello besluttede, at gentage eksperimentet, men nu med en nyere grøn British Leyland MGB GT. Motoren, var nu en 3528cc Rover P6B V8, udstyret med dobbelt SU karburatorer på toppen. For at tilgodese dette udstyr, blev Costello V8 forsynet med et kendemærke, en bule i motorhjelmen. Et kendemærke, som leder tankerne hen på MG C'en. Hvis dette "pladsproblem" på noget tidspunkt skulle have bekymret Costello, viste det sig at blive en slags varemærke for Costello-bilerne. Kunderne lige frem bad om kendemærket, selv om det ikke var nødvendigt, hvis der blev anvendt af andre carburtortyper. Rovermotoren var betydeligt stærkere, end den der efterfølgende blev anvendt i fabriksproducerede MGB GT V8. Motoren havde 10.5:1 stempler ydede 150 hestekræfter. Denne effekt blev parret med en standard MGB Mk II / Mk III alle med synchromesh gearkassen og med en tophastighed på 200 km og ekstraordinære acceleration - der kunne nå op på 100 km på 22 sekunder. Det var denne motor, som dog med visse ændringer blev den definitive Costello MGB V8 kombination. Costelloen blev monteret med chunky støbte aluminiumsfælge, der har en slående lighed med den Dunlop støbte legeret stålfælge, som blev monteret på fabriksmodellen.



Opgraderingen af MGB til V8 skabte snart en vis interesse hos British Leyland, og Costello modtog en forespørgsel fra cheffingeniør Charles Griffin, om at låne bilen. Ken Costello, er ikke til lange formaliteter, så han tog bilen, og kørte op til Longbridgefabrikkens port og spurgte efter cheffingeniøren. Dette gør man normalt ikke uden invitation, men efter nogen diskussion ved porten stod pludselig hele fabrikkens designerhold med Charles Griffin i spidsen for at få et førstehåndsindtryk af bilen.

Ken Costello glemmer aldrig mødet. Costello har ofte fortalt, at Griffin ved dette møde skræmte livet af ham. Mødet endte med en frokost, hvor ingeniørerne granskede bilen og i samarbejdets ånd spurgte, hvad de kunne gøre. Costello forklarede, at han var afhængig af leveringen af komponenter. Holdet lovede, det ikke ville blive noget problem. Mødet skabte naturligvis interesse hos British Leylands top, og chefen Lord Stokes ønskede at se og prøve bilen. Stokes var tydeligt imponeret over bilen, og spurgte Costello, hvad han ville gøre, hvis fabrikken startede sin egen V8 produktion. Hertil svarede Costello, at starte sådan en produktion ville tage to år, og han i denne periode ville fortsætte med at bygge sine biler. Lord Stokes havde ikke nogen kommentar til dette svar, men mødet udmønterede sig dog i, at Costello skulle bygge en bil til fabrikken. De leverede en MGB GT Harvest Gold og en ny Rover P6B motor til projektet. Costello byggede bilen, og leverede den til fabrikken. Her blev den analyseret og fotograferet, hvor Don Hayter chef og designingeniøren skrev sin kritik på bagsiden af billederne. Her fremkommer de kritikpunkter, fabrikken havde til Costello projektet. Fabrikken hæftede sig specielt ved en ikke kollisionssikret ratstamme. Til dette svarede Costello at dette har mange biler, ikke mindst Minien, og jeg ændrer ikke ved styretøjets sikkerhed.





Ideen til en B'er med V8 opstod i 1970 og 1971 og fabrikken havde tydeligvis håbet, at kunne annoncere produktionen af den nye MGB GT V8 i 1972, men fabrikken blev holdt tilbage af begrænsninger i produktudviklingsbudgettet fra holdingselskabet, BLMC. Fabrikken kunne således først lancere en MGB GT V8 i 1973.

Fabrikken gjorde ikke tingene let for Costello. De insisterede på at fastholde deres prispolitik, hvilket kunne blive dødsstødet til Costellos V8 som i forvejen var flere hundrede pund dyrere en den fabriksproducerede model.

Costello søgte en alternativ løsning, og begyndte at opkøbe gamle GM motorer i Belgium, hvor Oldsmobile og Buick havde været ret populære. Motorerne blev renoveret med nye Rover dele bl.a. knastakslen, som stadig var frit tilgængelige.

Da British Leyland lancerede V8'er i 1973, var prisen adskillige

hundrede pund lavere, end den Costello producerede model. Costello, som jo ikke var typen der sad stille, var på dette tidspunkt betydelig mere interesseret i sit nye projekt, en femtrins gearkasse.

En af de myter man hører, er at folkene på MG fabrikken så, hvad Costello gjorde, brugte hans model som inspiration og derefter begyndte at producere deres egen MGB GT V8. Andre rygter er, at fabrikken i nogen tid havde været igang med at udvikle en MGB GT med større motor og bedre køreegenskaber, og valgte at satse på Rover V8 motoren. Hvorom alting er, er dette et sjovt lille stykke MG historie, som kan lagres i baghovedet, og tages frem, hvis man en dag skulle støde på en MGB V8 med en underlig stor "bule" i motorhjelm.

Costello nåede at ombygge ca. 200 biler.



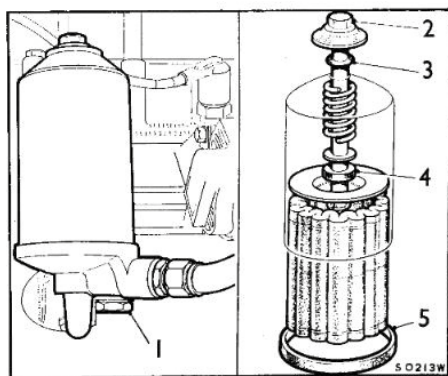
Teknik, Holdninger og Gode Råd

Så er det ved at være sidste frist for forårsklargøringen, herunder olieskift og motorjustering samt udestående reparationer. Sidste gang skrev jeg om strømfordeleren. Denne gang vil jeg koncentrere mig om oliefilteret og om skift af bremsevæske.

Oliefilterskift

Jeg kan bedst lide at videregive mine egne erfaringer med de gamle biler, men det er også nyttigt at læse om andres erfaringer. Nogle af disse viderebringer jeg gerne på disse sider, særligt når de stammer fra en pålidelig kilde som f.eks. fra Morris Minor klubbens blad 'Norminor'. I et af deres blade skriver deres tekniske redaktør, som også har et Morris værksted - Pejrup Auto på Fyn - om erfaringer, som han har gjort med oliefiltere. Som for de fleste britiske biler, så er der flere dele, der er identiske på BMC biler. Filtrene på MG og Morris bilerne er næsten identiske. Måske er der en forskel i størrelsen, men opbygningen er den samme.

Han skriver, at han med jævne mellemrum støder på oliefiltere på Morris motorer, hvor metalpladen i bunden af filterskålen mangler, således at selve filterelementet står i bunden af filterhuset, uden at det når op og bliver klemt fast mod toppen.

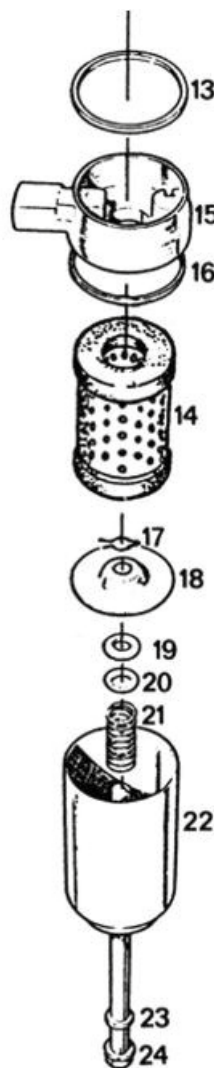


Early type filter (renewable element)

- | | |
|----------------|-------------------|
| 1. Drain plug. | 3. Sealing ring. |
| 2. Bolt. | 4. Rubber washer. |
| | 5. Sealing ring. |

Stående oliefilter. Læg mærke til aftapningsproppen nr. 1 i bundpladen, den sparer én for meget griseri. Nr. 3 er pakningen der også bør skiftes. Den lille O-ring nr. 4 erstatter låseclipsen.

Hængende oliefilter. Det er pladen nr. 18 der af vital betydning, men mangler nogen gange. Nr. 14 er filterindsats og nr. 17 er låseclip, der også kan mangle. Gummipakningen nr. 16 bør udskiftes ved hvert filterskift mens pakningen nr. 13 kun skal



skiftes hvis den er gået løs i fm. et filterskifte. Husk også at udskifte den lille gummipakning nr. 23.

Pladen, der ligger an mod filterelementet kan hænge fast på dette, sådan at man ved filterskift nemt kommer til at smide den ud sammen med det brugte filterelement. Hvis filteret samles med det nye element, men uden den pågældende plade, så er det fuldstændigt virkningsløst, idet olien strømmer uden om filtret og direkte ind i motoren igen.

Ovennævnte gælder for den gamle hængende filtertype med filterindsats/-element. Indsatsen kan være et papir-filter eller et bomuldsfilter, men jeg tror ikke at sidstnævnte kan fås mere. Oliefilteret kan også være stående, og her gælder det samme bare med 'omvendt fortegn', idet filterelementet her trykkes ned mod bunden.

En årsag til at det kan gå galt er, at den lille låseclip ('circlip'), der skal sidde på den lange bolt, mangler.

Låsen sidder mellem filterelement og plade og skulle således forhindre, at pladen bliver hængende på elementet. Låsen kan også være en O-ring, som tjener det samme formål. Filterfunktionen kan i øvrigt godt virke uden at låseclip eller O-ring er monteret.

Ved filterskift er det endvidere vigtigt at skifte pakningen - den store O-ring - mellem filterhus og filterbund. Der følger tre størrelser pakninger med filterelementet, man skal kun bruge én eller to. Pakningerne har en firkantet profil, den er ikke rund som en almindelig O-ring. Den ene pakning skal sidde mellem filterskål og bunden, den anden skal sidde øverst i mellemstykket, hvor det ligger an mod motorblokken. Sidstnævnte behøver kun at blive skiftet, hvis mellemstykket går løs, når

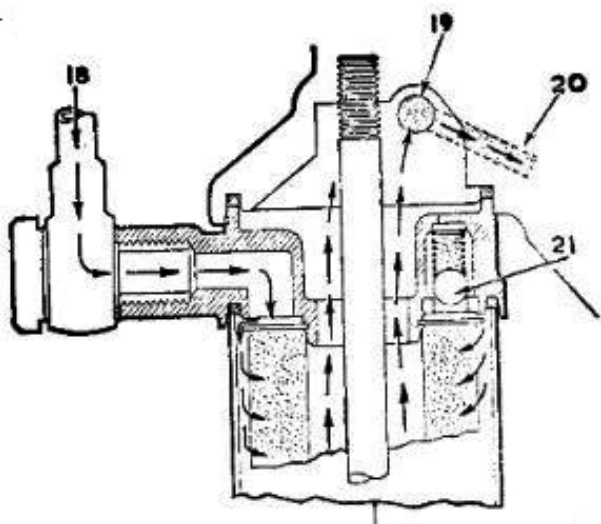
filtret afmonteres. Hvis ikke så kan pakningen holde i årevis uden at blive utæt.

Det skal understreges, at det er vigtigt at bruge den rigtige pakning samt at fjerne den gamle pakning inden den nye monteres. Til afmontering af den gamle pakning kan man med fordel bruge en stor nål for at få den frigjort. Den nye pakning monteres, så man er sikker på, at den ligger an og ikke bliver vredet/snoet. Det største problem er tilgængelighed og synlighed - brug et spejl og en god arbejdslampe.

Den store bolt er udvendig ved bolthovedet forsynet med en pakning. Den følger ikke med filteret - det burde den gøre, så husk at bestille den separat.

Spin-on oliefilter

Det er besværligt og noget værre griseri at skifte det gammeldags oliefilter. Det er derfor forståeligt at flere har monteret et 'spin-on conversion kit', så der kan anvendes en almindelig filterpatron. Så er det nemt og hurtigt at skifte oliefilter. Det nye hus indeholder, lige som det gamle hus, en 'by-pass' ventil. Det er en fjederpåvirket kugle, der ligger an mod et sæde. Under normale omstændigheder er det tæt, men hvis oliefilteret stopper til, så åbner ventilen og tillader olien at passere uden om filteret, men med et betydeligt lavere olietryk - ca. 20 psi - men nok til at man ikke ødelægger motoren ved normal kørsel.



Hvis oliefilteret skulle forstoppe, ledes olien uden om filteret og igennem den lille fjederbelastede kugleventil nr. 21. Nr. 18 er olietilgang og nr. 19 og 20 er olieafgang.

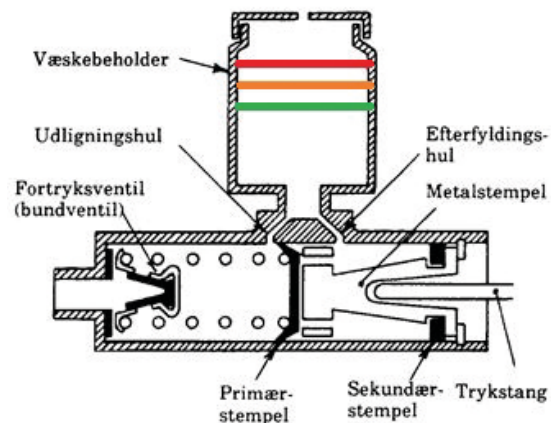
Desværre er der nogle af disse kits, der er af en dårlig kvalitet. I værste fald løsner kuglen sig og falder ned i oliesumpen. Hvad der sker, såfremt motoren kører, ved jeg ikke, men i Minor klubbens blad fortælles, at kuglen fulgte med ud, da den gamle olie blev aftappet i fm. olieskift. Hvis kuglen ikke er der, er det det samme som at køre uden oliefilter. Det kan man godt, men det er ikke klogt!



Spin-on conversion kit gør livet lettere.

Skift af bremsevæske - hvorfor?

Som jeg tidligere har skrevet på disse sider så er det tilstrækkeligt at skifte bremsevæsken på vores sommerkør-te klassikere hvert 4. år. Det kan gøres på forskellige måder. Men først lidt om hvordan bremsevæske optager fugt/vand fra omgivelserne.



Den røde streg på tegningen angiver bremsevæskestanden når bremse eller kobling ikke er aktiveret. Den gule streg viser væskestanden når bremsepedalen påvirkes ved en hård opbremsning. Tilsvarende markerer den grønne streg væskestanden i koblingens hovedcylinder når denne trædes helt i bund.

Oven på bremsevæskebeholderen er der et påfyldningsdæksel, som er forsynet med et næsten usynligt lille hul. Hullet tillader atmosfærisk luft at komme ind og ud. Det er nødvendigt for at bremserne og koblingen kan fungere. Når der trædes på bremsen eller på koblingen, så presses der bremsevæske ud i slanger og rør. Herved 'bruges' der bremsevæske fra beholderen (væskestanden synker). Når bremsen eller koblingen igen slippes så presses bremsevæsken tilbage i beholderen og væskestanden stiger til normalt niveau. Det er den pumpevirkning af luft ind og ud, der gør at bremsevæsken optager fugt fra luften og som sænker væskens kogepunkt.

Skift af bremsevæske - hvordan?

Jeg synes selv, at jeg har fundet på en smart måde til hvordan man let kan udskifte bremsevæsken. Man skal bruge en stor engangssprøjte (60 ml), som kan købes på apoteket. Sprøjten påsættes en passende slange (plastic eller gummi), 8 - 10 cm lang. Ved hjælp af sprøjten suges al bremsevæske op af beholderen. På sprøjten kan man aflæse hvor meget, der er suget op af beholderen. Den mængde der suges op er lig med den

væske der igen skal påfyldes beholderen, forudsat at den har været fyldt helt op til ca. 1/2 tomme fra overkant af beholderen.

Den gamle væske fyldes på et rent klart glas og vurderes. Hvis væsken er meget mørk/sort, så er det tegn på at gummi-stemplerne i hovedcylinderen er slidte og det er ved at være tid til at udskifte dem. Jeg anbefaler udskiftning hvert 8. år.

Herefter suges ny frisk bremsevæske op i sprøjten. Væsken påfyldes bremsevæskebeholderen. Tilbage er kun at udskifte den resterende bremsevæske i slanger, rør og i bremsecylindre. Det gøres på den normale måde enten ved brug af en hjælper, der træder på pedalen eller ved brug af en bremseudluffer.

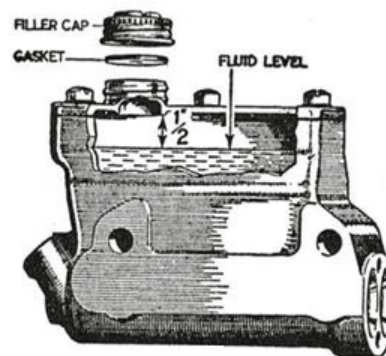
Ovennævnte metode har to fordele: Man undgår spild af bremsevæske i forbindelse med påfyldning og man er sikker på ikke at overfylde bremsevæskebeholderen. Til orientering kan det oplyses at bremsevæskebeholderen på en MGB rummer ca. 110 ml. Koblingens væskebeholder rummer ca. 45 ml.



De helt igennem uigennemsigtige bremsevæskebeholder på MGB! Nyere MGB kan være udstyret med beholdere af gennemsigtig plastic.

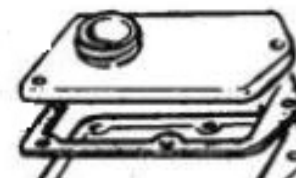
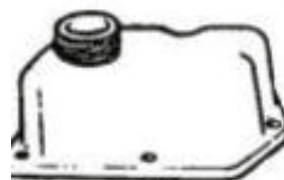
Desværre er det umuligt at finde oplysninger om, hvor stor den samlede bremsevæskemængde er i hele bremse- eller koblingssystemet.

MGA m.fl. har en fælles bremsevæskebeholder for bremse og kobling. Da koblingen bruges oftere end bremsen og da 'bremsevæskeforbruget' er større i forbindelse med udkobling, så optages der også mere fugt i koblingens bremsevæske. Da de to systemers bremsevæske blandes i den fælles bremsevæskebeholder, så er behovet for udskiftning af bremsevæske på MGA m.fl. der har denne type hovedcylinder endnu vigtigere.



MGA m.fl. hovedcylinder. Heller ikke denne er gennemsigtig! Tilmed er den gemt godt væk i motorrummet.

Jeg har målt bremsevæskebeholderens rumfang til ca. 180 ml for både bremse og kobling. Der er en adskillelse mellem bremse og kobling, der sikrer fuld bremse- eller koblingsfunktion, hvis et af systemerne bliver utæt, men så er der kun ca. 40 ml tilbage til den ikke-utætte del af systemet. Det burde række i en nødsituation.



Hovedcylinderen på MGA med skivebremser har et større dæksel - dækslet til venstre. Det giver et større rumfang og dermed mere bremsevæske til rådighed, men der er stadigvæk kun ca. 40 ml tilbage hvis et af systemerne bliver utæt.

Til sidst: Flasken med bremsevæske skal opbevares med skruelåget påsat. Der bør endvidere anføres en dato på flasken, der viser hvornår den er taget i brug. Hvis bremsevæsken har stået i mere end fire år efter ibrugtagning, så bør den kasseres.



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



Pubmøde i Sydøstjylland

Tekst og foto: Carsten Thorgaard

En onsdag aften i februar gik turen mod Silkeborg, hvor MG Sydøstjylland i samarbejde med Kurt Søgaard havde arrangeret pubmøde i sidstnævntes værksted. Det er altid spændende at se, hvad Kurt har gang i. Denne aften var det store samtaleemne vel nok den blå Morgan, som Kurt er ved at samle. Også formandens Midget racer blev nøje studeret og det bliver spændende at se, hvordan den klarer sig til MG Sport, når vi forhåbentlig en gang i løbet af året kommer i gang med afviklingen af dette. Selvfølgelig blev Kurts flotte AC Cobra også kigget grundigt på, den er virkelig flot.

Aftenen sluttede i de private gemakker, hvor der var dækket op til kaffe med franskbrødsadder og wienerbrød. Som sædvanlig gik snakken godt hen over bordene og det var tydeligt, at de fremmødte var ved at længes efter at komme ud på de små veje med MG bilerne. Desværre lader det nu til, at de store samlinger ikke bliver til noget foreløbig. Tak til både Karsten L. Petersen og Kurt Søgaard for et godt arrangement.



Rejseudvalget

I forbindelse med den aktuelle situation i Danmark har vi valgt at aflyse turen til Lolland

Turen bliver i stedet arrangeret den

7. til 9. maj 2021

Så sæt allerede nu kryds i kalenderen

Turen til Tyskland i august bliver sandsynligvis også aflyst både på grund af si



Vi ses forhåbentlig snart derude

Pubmøder Fyn

Tirsdag den 4. august kl. 19.

Stedet er hos Rikke og Palle Møldrups, Landevejen 6, 5683 Haarby.

Gerne tilmelding på tlf. og sms 50550228 eller e-mail 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 så er følgende gældende

- Sidste tilmelding søndagen før arrangementet
- Pubmøder starter kl. 19
- Tjek hjemmesiden, bladet og Facebook for senest opdaterede kalender og eventuelle ændringer.

5. august

Ledig dato.

Vi "plejer" at have sommer grillaften denne dag. Kunne du tænke dig at lægge terrasse til dette, så tag endelig fat i mig.

2. september

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

7. oktober

Ib Lynge 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. november på tlf. 22 31 78 71 (Allan)

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.

3390 Simon Staun Larsen

Mellemgade 13 a

9240 Nibe

Tlf.: 40379899

Mail: simonlarsen401@hotmail.com

3391 Kim Bech Nielsen

Fønsskovvej 36

5580 Nr. Aaby

Tlf.: 20472725

Mail: kimbechnielsen@gmail.com



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