



# MG CarClub

## DENMARK

4 JULI 2020



Årets MG'er  
- side 5



Magnetteland  
- side 12



Tilbage i Danmark  
- side 17



[www.classic-center.dk](http://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'er

Så blev det endelig sommer og vi har allerede nu indtil 20. juni haft fem sommerdage. Herligt – og prognoserne ser rigtig positive ud for resten af sommeren. Lad os samtidig glædes over, at Covid-19 er kommet så meget under kontrol, at der pr. 17. juni er givet yderligere lempelser af restriktionerne og derved åbnes der op for flere mulige aktiviteter.

Med udgangspunkt i bestyrelsesmødet den 18. juni er følgende arrangementer blevet besluttet afholdt.

### Lørdag den 15. august

ÅBENT HUS i MG shoppen fra kl. 10.00 med gratis kaffe og rundstykker. Senere på dagen startes grillvognen til rimelige MG priser. Alle forholdsregler vedrørende Covid-19 vil selvfølgelig blive overholdt. Eventuelle stramninger i reglerne kan medføre ændringer i programmet. Flere detaljer på hjemmesiden og Facebook. Det skal nok blive godt vejr og der er mange spændende nyheder i shoppen.

### Lørdag den 3. oktober

Fyns løb. Det tidligere annoncerede natløb vil blive ændret til et "sent på dagen løb". Afsæt gerne dagen og vi bringer flere detaljer senere i september bladet og på hjemmesiden.

### MG Sport

Som tidligere informeret er der arrangeret tre løb efter sommerferien til mesterskabet.

Det første løb er i Kolding søndag den 23. august. Følg med på hjemmesiden og Facebook vedrørende tilmeldinger.

### Husk at

få sat kommende arrangementer i kalenderen på hjemmesiden – store som små. Det er vigtigt, at alle kan se hvilke pubmøder og ture, der arrangeres, så eventuel tilmelding for alle kan gøres i god tid af hensyn til planlægning mv. (Carsten Wivel og Ib Lyngø hjælper gerne hermed).

### Generalforsamling

Den udsatte generalforsamling vil blive forsøgt gennemført søndag den 13. september kl. 14.00 på Aarslev Kro. Vi har besluttet, ud fra et sikkerhedsprincip, kun at afholde selve generalforsamlingen - dog med afsluttende kaffe og den traditionelle æblekage. Samtidig vil der i år blive krav om tilmelding, så vi sikrer, at sikkerhedskravene til antal og kvadratmeter pr. person bliver overholdt. Officiel annoncering herom i dette blad og det vil også være at finde på hjemmesiden. Din partner er selvfølgelig velkommen til at deltage i kaffebordet efter generalforsamlingen.

### 90-års jubilæum

Vores moderklub i England - MG Car Club UK - har i år 90-års jubilæum. Det skal selvfølgelig fejres med alle klubbers deltagelse rundt i verden. Den 11. oktober afholder vi i MGCC DK et arrangement på dagen omkring kl. 12.00 – forventeligt i trekantområdet. Alle lande forsøger at gøre dagen så interessant som mulig uden for klubbernes områder – dvs. gerne med pressedækning mv. for at promovere interessen for MG. Afsæt gerne dagen alle nu. Mere info følger i næste nummer og på hjemmesiden.

### RIGTIG GOD SOMMER – Pas godt på hinanden og jer selv.

Finn Pedersen, formand



# 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
Årets MG'er .....	side 5
Min far Harry Lagoni .....	side 6
Værsgo og tillykke! .....	side 10
Magnetteland .....	side 12
Portræt af en kvinde i klubben .....	side 14
MG mærket atter tilbage i Danmark.....	side 17
MGF/TF .....	side 20
MG CC UK 90 år .....	side 24
Kalender .....	side 26
Alt om S.U. karburatoren.....	side 32
MG Sport officials søges.....	side 33
MG Sport indbydelse .....	side 36
Klubshoppen .....	side 39
Historien om MGF VVC .....	side 40
Matthies' Garage .....	side 44
Indkaldelse til generalforsamling .....	side 48
Invitationer til Arrangementer .....	side 49
Invitationer til Pubmøder.....	side 49
Bestyrelse og kontaktpersoner .....	side 50
Nye medlemmer .....	side 51

*Hvis du ikke modtager bladet kontaktes*

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

[mogens@mgcc.dk](mailto:mogens@mgcc.dk)

# Årets MG'er



I disse tider - hvor der er restriktioner pga. Corona virussen om hvor mange vi må samles - har vi en situation, hvor vi ikke med sikkerhed kan fastlægge en dato for vores generalforsamling og andre former for møder i klubben. På et møde tilbage i februar besluttede vi, hvem der skal være årets MG'er og hvem der skal have Magnette vandre pokalen.

Mogens fik en god ide (Mogens Petersen – red.). Hvis vi ventede med at overrække pokalerne til efteråret, hvor vi

forventeligt kan afholde generalforsamling, vil der kun gå godt et halvt år inden næste generalforsamling. Det blev derfor med forholdsvis kort varsel arrangeret, at vi skulle mødes på Skamlingsbanken søndag den 17. maj.

Solen skinnede og det var en herlig forårsdag i den fantastiske natur omkring Skamlingsbanken. Afstand til hinanden skulle overholdes, men alligevel fik vi overrakt pokalerne med behørigt taler som traditionen byder.

# Min far Harry Lagoni

– årets MG'er 2019



Formanden holder tale

Af Linda Lagoni

Da jeg fik at vide, at min far var blevet kåret til årets MG'er 2019, blev jeg både glad og umådelig stolt. Jeg ved, det betyder meget for min far at modtage denne anerkendelse. Til trods for at det er min fars navn, der står som modtager og som også er drivkraften bag de mange aktiviteter, han har præsteret, så synes jeg også det er værd at nævne, at bag ham står en kvinde, der altid har fået tingene til at køre på en måde der synes let. Hun har sørget for alle de små ting, som de færreste tænker over og for at sikre, at alle har en god oplevelse. Det samarbejde har været gældende - uanset om det har været en MG tur vi skulle på - et MG løb der skulle arrangeres eller et pubmøde, der skulle afholdes.

Jeg har altid oplevet dem begge som utroligt passionerede omkring deres fælles hobby. Det har været en betydelig del af min opvækst og opdragelse, som jeg er utrolig taknemlig for. MG klubben og MG aktiviteterne rummer rigtig mange gode oplevelser, minder og relationer, som jeg ikke vil være foruden.

Vi har som børn altid været med på tur, selv fra helt små. Når jeg tænker på det nu, hvor jeg selv har tre børn, så er det fantastisk hvordan mine forældre altid har fundet en løsning til at få os tre unger med i to biler, og det vel at mærke i to 2-personers biler. Jeg kan i dag forestille mig, at det har givet anledning til nogle logistiske udfordringer, men som barn mærkede vi aldrig, at det var svært, bøvellet eller kompliceret at skulle på MG tur. Det var nok mest mængden af plads til skiftetøj og remedier, der af og til voldte min mor en anelse problemer. Mange MG ture er det jo blevet til, så mange, at jeg slet ikke har styr på dem alle, men vi har fået set mange skønne dele af Danmark sammen. Som barn har jeg oftest kørt som codriver med min far. Vi har haft mange gode ture sammen, og det var en stor fornøjelse som barn at få lov at fortælle ruten og have styr på klippekortet. Et ansvar min far let gav fra sig og skulle det ske, vi kørte forkert, ja så skidt med det. Jeg husker specielt de årlige ture til Randers løbet som særlige, men også de mange ture til Fyn. Særligt en tur til Tåsinge sidder som minder, der alle fremstår som idylliske Morten Korch film.



# 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.

**aros**  
Veteranbilforsikring  
7060 2601



Der har også været ture til stumpemarkeder, picnicture og andre aktiviteter. På disse ture blev de mange forskellige MG modeller, og forskellen på de forskellige stumper, forklaret. Igen har passionen tydelig været at mærke, når min far fortalte løs. Jeg tror, jeg har fået lige så mange historier og fortællinger omkring dette, som mine egne børn får læst historier i dag. Det var og er stadig fantastisk at høre min far fortælle med den store viden.

Da jeg var omkring 12-14 år fik jeg lov til at tage med min far på tur til Silverstone. Vi kørte i TF'eren. Det var hundekoldt, og vi måtte sidde og sove under paraplyen ved færgen. Men det var lige meget for jeg var så lykkelig for at være kommet med, og fordi jeg skulle over og købe stumper til min Midget.

Jeg mindes larmen fra de mange MG'ere, og det at jeg selv fik lov til at handle fælge for mine sparepenge, naturligvis under kyndig vejledning af min far. Det var en stor oplevelse og en god far/datter tur. Igen havde mor naturligvis sørget for at vi havde god mad med. Senest har vi gentaget en far/datter tur til Athen, som jeg tidligere har skrevet historien om her i bladet. Det var en tur, der for altid vil være husket af os begge. Da jeg selv fik kørekort og kærester har mine forældre altid været gode til at invitere med på MG tur. Det har sjældent været svært at overtale det nye medlem af familien. Min far har aldrig været bleg for at låne sine MG'er ud eller i det hele taget at hjælpe med at finde en løsning den dag, der kom småbørn til og hvor en 2-personers MG pludselig blev for lille. Det har al-





*En familie der brænder for MG*

drig været dét, der skulle være en begrænsning for at komme afsted. Der har ikke været fine fornemmelser eller store krav, men i stedet masser af vejledning, hjælp og omsorg for at få en dejlig tur. Det er nok det, der har været én af grundstenene til, at vi stadig holder ved. Det kan godt være de gamle biler giver lidt bøvl en gang imellem, men der er altid en løsning og det skal være spændende, sjovt og mest af alt hyggeligt at komme afsted.

Jeg har selv som lille tilbragt mere tid i værkstedet end de fleste andre piger. Min far har en god evne til at trække svigerbørn og børnebørn med ud i sit værksted og skabe hygge der. Hyggen her måles på hvor sorte fingrene er, når de kommer ind igen. Jo mere sorte fingre, jo mere har de hygget sig.

Jeg har aldrig oplevet nogen tvang eller pres fra mine forældre til at fortsætte min deltagelse i MG klubben. Lysten til at fortsætte i MG klubben har altid været der, og det er i høj grad fordi min far har en fantastisk evne til at fremelske lysten til MG'ere hos andre og hjælpe til, hvor han kan med viden og erfaring. Sammen med min mor har de en evne til at skabe et godt hyggeligt sammenhold omkring bilerne. Passionen er smittende. Det synes jeg er hans (og deres) største bidrag, som gør årets MG'er 2019 velfortjent.

Tillykke med prisen, vi glæder os til de mange gode fremtidige MG oplevelser!

# Værsgo og tillykke!

– eller historien om en pokal, der har måttet gå så meget igennem...

Af Carsten Wivel

I 1990 kom en englænder fra Bristol forbi med en pokal. Han kom i en bil med nummerpladen KCF 51.

I England har alle biler samme nummerplader fra de bliver 'født' til de ryger i pressen. Uanset om de bliver kaldt 'Maggie', Megan eller andet, bliver denne Magnette kaldt ved dens nummerplade, nemlig KCF 51. Ejeren Warren Marsh har været alle steder i verden, altså Europa og Nordafrika i KCF 51.

Han og fru Janice, fører omhyggelig dagbog over deres oplevelser. Nok en af grundene til, at Warren i mange år har været 'historian' i Magnette registeret. På en af turene kom de forbi Danmark og boede hos os medbringende en pokal, der skulle hedde "Pride of Ownership", måske lidt kluntet oversat som "Stolthed over ejerskab".

Den blev så i 90'erne givet til forskellige Magnette ejere. Vi har nu aldrig været så mange, så et par af navnene på pokalen bliver i sagens natur gentaget. Til gengæld er vi de eneste i MG Car Club Denmark, der har en sådan pokal.

For tyve år siden forsvandt kruset sporløst. Ingen anede, hvor det var, og det gik derfor i alle glemslens bog, og historien kunne jo så være endt der.

For godt et år siden dukkede det så, med et par ordentlige bule i foden, op igen hos et nordjysk medlem. Der blev diskuteret længe om pokalen skulle forbi en guldsmed for at blive sat i stand, men man enedes om, at disse mærker nu var en del af dens historie.

Første modtager i den nye tid var Keld Holm Nielsen i Sønderborg, der fik den, fordi han har en Magnette, der udover at blive brugt også fremstår i en stand, der på trods af en ældre restaurering, nærmest må kaldes enestående original og altid pudset og velholdt.

I år skulle kruset så uddeles igen ved generalforsamlingen, der dog ikke blev til noget grundet pandemien. Noget måtte gøres og i bestyrelsen var der stor enighed om, at uanset hvad, skulle den gives til et mangeårigt medlem. Dette medlem havde i Grækenland fundet, hjembragt og fået en Magnette restaureret til stor glæde for den lille familie. Bilen bliver brugt til at fragte familien rundt i landet og til arrangementer. For det er nu det, en Magnette kan. Der er plads til alt og alle.

På Skamlingsbanken fik jeg den glæde at overrække det bulede krus til Linda Lagoni under overholdelse af alle karantænereregler ved et hyggeligt arrangement i det gode forårsvejr i håbet om, at både bil og pokal ved kommende arrangementer og ture kan understrege glæden ved at eje en Magnette.



Warren Marsh har flere biler i sin samling. Bl.a. Wolseley 1300, MGA og en Renault 4CV



Pokalen overrækkes til Linda Lagoni



*Et Magnette par*

# Magnetland

*På besøg hos Poul Dalkov*



*Poul Dalkov*

*Tekst Bøje Hansen*

*Foto Jonathan Madden*

Hvad gør man, når man er 82 år og går og mangler lidt at fordrive tiden med. Så køber man en Magnette, og det vel at mærke nr. 4 i rækken og giver sig til at restaurere den.

Vi er på besøg hos Poul Dalkov, som altid har haft teknisk interesse for biler. Poul er oprindeligt uddannet ingeniør og har været med til at konstruere indmaden i de første B&O pladespillere. Han har ligeledes et gammelt patent på en sensor til at styre vægt og størrelse på en lp plade.

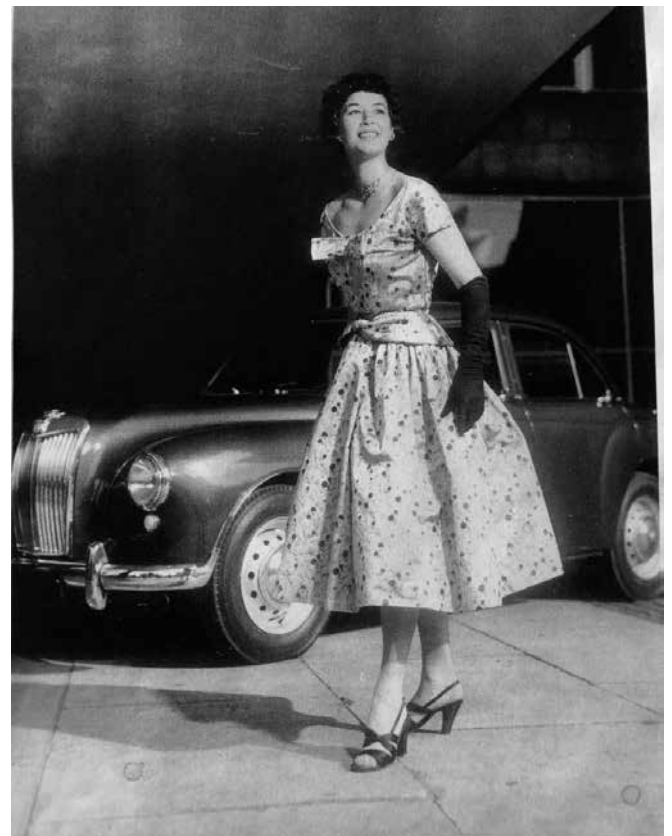
Vi er på udkig efter reservedele og der står mange kasser på hylderne, som vi frit må kigge i. Det lykkedes også at finde både store og små ting, som kan bruges og Poul er samtidig



*Pouls hverdagsbil*



A 487

*Bemærk ingen trekanttruder**Bilen før den blev restaureret**Bilen fremvist på fornemmeste måde til Københavns motorshow*

yderst rimelig med priserne. Han giver udtryk for, at det glæder ham, hvis andre kan bruge noget af det, han har liggende. Poul er måske lidt nørdet med Magnette. Han vil gerne - så vidt det er muligt - genbruge de gamle dele. Han synes, det er dejligt at stå op om morgenen og gå direkte i garagen iført hjemmefutter, gøre nogle dele i stand og nyde morgenkaffen bagefter.

Perlen i Pouls samling er en Magnette fra 1953 med chassissnummer 528 og det er den 2. ældste prototype, som eksisterer i dag.

Bilen blev præsenteret på Københavns motor show i 1954.

Bilens første ejer blev Vilhelm Nellemanns svigersøn og bilen står i dag med den originale nr. plade A 487, selvom det krævede lidt bearbejde fra Pouls side at beholde dette nr.

Poul fandt bilen på en mark i midten af 1980'erne og den stod færdigrestaureret i 2015.

Den har nogle særlige kendetegn, så som special holder til fronthjelmen og den har en lidt anden instrumentering end de senere modeller, samt ingen trekanttruder ved dørene.

Derefter får vi serveret drikkevarer. Det skal ikke hedde sig at I ikke bliver "nødet", siger Poul med et lille smil, mens vi ser billeder og får en god bil snak.

# Portræt af en kvinde

*i klubben*

## Alt bliver lige som Sanja vil have det!

*Helt ned til den mindste skrue*

*Af Marlene Jørgensen*

Efter at have boet mange steder i verden er Sanja flyttet hjem til Flensborg, hvor hun tidligere har boet. Her er hun i gang med et stort restaureringsprojekt af sin MGB.

### **MG biler i blodet**

I Sanjas familie har MG biler været hverdagskøretøjer. Hendes far havde en MGC GT, som nåede at runde 100.000 km adskillige gange. Sanjas mor kørte MGB, så hun er opvokset med MG biler. Da Sanja var ung flyttede familien til England og bosatte sig i Abingdon. Endnu en grund til at valget faldt på en MG. Forældrene syntes, at børnene skulle lære engelsk, og da Sanjas far var arkitekt og kunne arbejde i udlandet faldt valget på Abingdon, der har en international skole. Senere flyttede familien til Flensborg af samme årsager. Nemlig at børnene skulle lære tysk. Her gik Sanja på en dansk skole, men undervisningen var tosproget. Og tyskundervisningen foregik naturligvis kun på tysk.

### **Fra Caribien til Flensborg**

I Paris fik Sanja en uddannelse i tøjdesign og hun har siden arbejdet mange steder i verden. For eksempel New York, Hong Kong, Sri Lanka og til sidst Caribien. Men da der havde været lidt rigelig mange orkaner i Caribien, syntes Sanja at det var på tide at vende næsen hjemad. Valget faldt på Flensborg, fordi der var venner og tilknytning at komme hjem til. Det har ikke været muligt at købe en gammel bil og pusle med den - mens hun har boet rundt omkring i verden - men nu var chancen der. Sanja føler sig hjemme i Flensborg, hvor hun bor med sin kæreste og har eget værksted. Kæresten er også meget bilinteressert.

### **Fundet af MGB'en**

Efter at have ledt efter den rigtige bil, fandt Sanja én tæt ved den hollandske grænse i Tyskland. Det var en ældre herre, der ejede den. Han havde købt den i 1991 og ville have den sat i stand, men nåede det aldrig. Nu var han blevet for gammel og ville gerne sælge den til én, der ville føre hans drøm ud i livet.



*Sanja har fået en orange kedeldragt i gave af veninderne, så hun kan være klædt standsmæssigt på under arbejdet*



Sanja og en veninde kørte med trailer ned for at hente bilen, og da han så dem udbrød han: »Hva', to damer?!?!«. Sanja og den ældre herre havde flere samtaler om bilen forud for købet, og jo mere hun fortalte om sine drømme og planer jo billigere blev bilen. Han blev betaget af, at Sanja ville føre bilen tilbage til ære og værdighed. Hun sender ham løbende billeder af projektet, og det kan da være, han skal have et fint besøg i den færdige MGB, når den tid kommer. For Sanja, der er designer, er processen med at vælge præcis hvordan hendes MG skal se ud, helt genial.

### Ingen mekaniker-skills

Helt uden viden om motorer har Sanja kastet sig ud i projektet. Hun ved præcis hvordan den skal se ud, når den er færdig og undervejs lærer hun om motoren. En af hendes venner hjælper til, men kun med vejledning. Han peger og kommer med gode råd, men det er Sanja selv, der har hands on. Han er mekaniker og har Harley Davidson værkstedet i Flensborg, så han er en god hjælp.

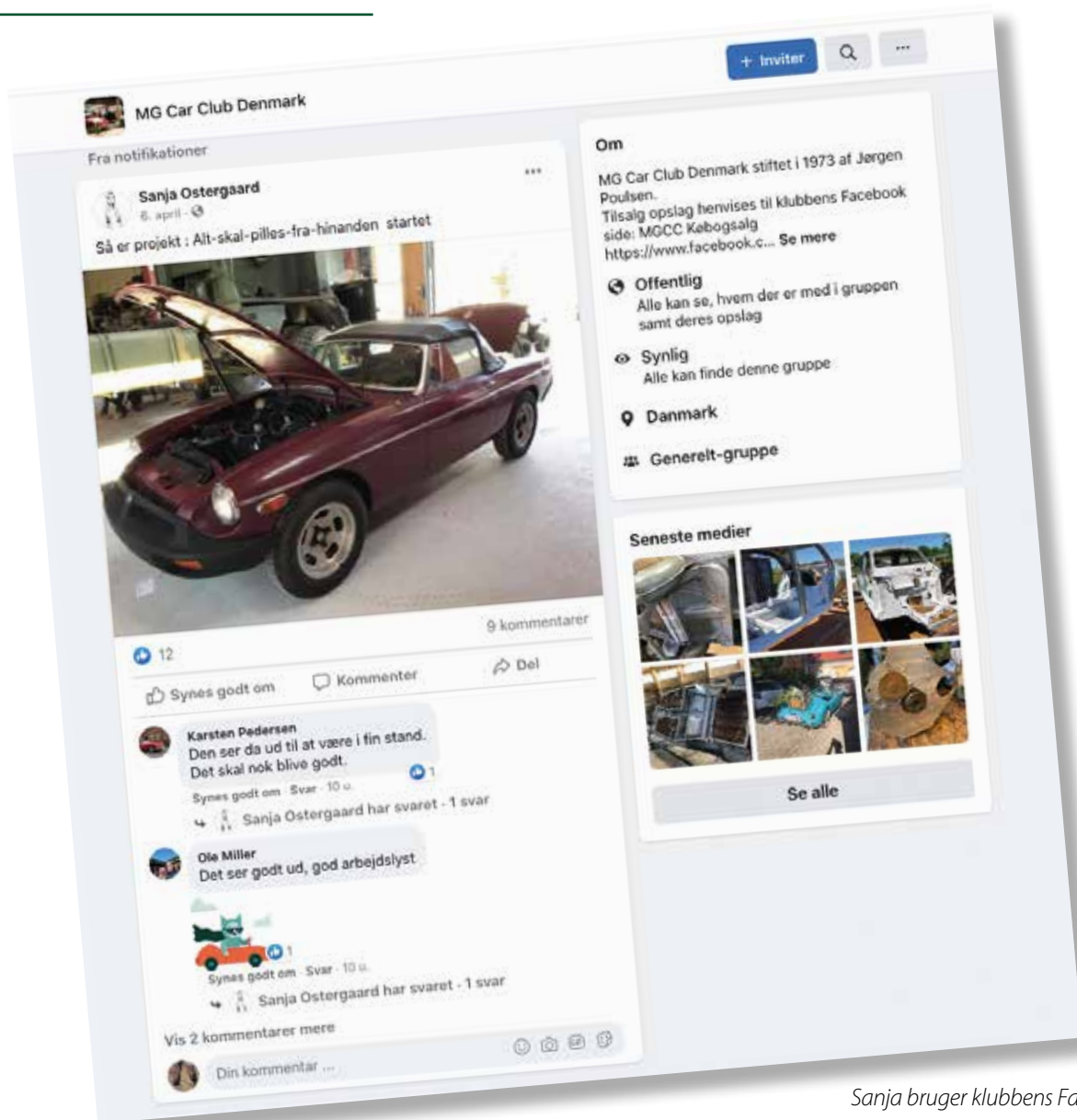
Sanja har skilt det meste af bilen ad og puttet tingene i små poser med beskrivelser af, hvor det skal sidde. Så ser hun på hver del og renoverer eller køber nyt alt efter tilstanden. Karosseriet er fint, men motoren er rusten og ubrugelig. Sanja fik én til at se på, om den kunne renoveres, men det ville blive alt for omfattende. Så er det bedre at købe en ny brugt motor.

### Hjælp fra MG klubbens medlemmer

Sanja meldte sig ind i MG klubben i Danmark. Dels har hun familie i Århus og kører ofte op igennem DK og dels er det tættere på. Den tyske klub er stor og spænder over et kæmpe stort geografisk område. På klubbens Facebook side, har Sanja skrevet og stillet spørgsmål og hun oplever en levende interesse for hendes projekt og får god hjælp af medlemmerne, der gerne svarer på spørgsmål.

### Corona-projekt

Som så mange andre har Sanja haft god tid under Corona-krisen. Da hun ikke kunne arbejde, blev der ryddet en plads i



Sanja bruger klubbens Facebookside

værkstedet til MGB'en, og så gik hun i gang. Hun købte bilen for lidt over et år siden. Den har stået opmagasineret indtil der nu var tid. Sanja mente, hun blev nødt til at have noget at give sig til, og så var det heldigt, at hun havde købt bilen og kunne komme i gang.

### Billedet af den perfekte bil

På en ferie så Sanja en mørkeblå MGB med lyst indtræk og forelskede sig dybt. Lige siden har hun ønsket sig sådan en bil og i hendes hoved ved hun præcis, hvordan den skal ende med at se ud. Undervejs i projektet har hun set på billeder på internettet og flere ønsker er kommet til. F.eks. vil hun gerne have trådfælg. Med vejledning fra klubmedlemmer, er hun nu sikker på det skal være en gearkasse med overdrive og den er indkøbt, men befinder sig lige nu i Hillerød. Det er ikke sikkert, det er et anerkendelsesværdigt formål at krydse grænsen for at hente en gearkasse. I hvert fald ikke i myndighedernes øjne. Jeg tror de fleste MG folk finder det yderst anerkendelsesværdigt. Bilen er importeret fra Amerika og er derfor født med gummi-kofangere. Dem vil Sanja have skiftet til krom og har modtaget en pakke med det hele i – både skruer, lygter, beslag osv. – men helt uden vejledning. Så det er et stort puslespil at tage fat på.

### Værkstedsfællesskab

Sanja fortæller at der går meget spildtid, fordi hun ikke ved, hvordan hun skal gribe tingene an, men så kommer der en fra et af de andre værksteder og ser på, hvad hun er i gang med og hjælper. Det er interessen og processen, der er vigtig og så naturligvis, at hun får sin bil præcis som hun vil have den skal se ud. Der er mange andre, der laver biler og de har en slags værkstedsfællesskab fortæller Sanja. Og omkring kl. 17 – lige ved øl-tid – kommer de gerne forbi og ser, hvad hun laver. En dag var hun ved at skrabe maling af bunden og en af dem foreslog, at hun skulle få den is-behandlet. Han havde lige fået det lavet på sit Folkevognsrugbrød. Det havde Sanja ikke hørt om før, men hun tog hen og talte med dem, der laver det. Det viser sig at være et alternativ til sand-blæsning, hvor man slipper for at få sand ind i alle sprækker. I stedet blæser man med is. Det vil Sanja have gjort, når hun er lidt længere med projektet.

Hun glæder sig til den er færdig og hun kan begynde at deltage i løb og møder i MG klubben i sin egen bil. Og vi glæder os til at se den.



# MG mærket

*atter tilbage i Danmark*



## *Prøvekørt af Mogens A. Petersen*

I weekenden den 6. til 7. juni var der Danmarkspremiere på den ny MG ZS EV, og jeg var i den anledning af MG Motor Danmark blevet inviteret til en prøvetur.

Lad det være sagt med det samme, MG ZS EV er langt fra det, som jeg forstår ved en MG. Bare det - at der er 50 år mellem

min MGB GT og den nye MG - gør jo at der er sket en utrolig udvikling fra dengang og til i dag.

Når det så er sagt, ja så var oplevelsen bag rattet af den eldrevne MG ZS EV særdeles positiv. Bilen er virkelig rummelig og har et stort bagagerum på hele 448 liter.

Det var første gang, jeg skulle prøve en elbil og det var en underlig fornemmelse at trykke på startknappen. Der sket

ikke en dyt, bortset fra, at nogle lamper blev tændt og det var sådan set alt. Helt ærligt, her savnede jeg brølet og den liflige buldren fra motorrummet og K&N luftfilteret, når nøglen blev drejet. Men nej sådan er det ikke her, man drejer blot gearvælgeren til position D, slipper bremsen og vupti så ruller bilen lystigt og lydløst ud af vejen. Den er virkelig kvik den nye MG, med sine 136 hk og fra 0 - 100 km. på bare 8,2 sekunder rykker den hurtigt fra de andre bilister, når der sættes i gang efter en lysregulering, ja man fornemmer ligefrem at de sidder og tænker "Det var ligegodt pokkers".

MG ZS EV fås i 2 udgaver, nemlig Comfort til 219.999 kr. og Luxury til 249.079 kr.

Jeg fik tilbudt Luxury udgaven med panorama glastag og alt tænkeligt udstyr. Man sidder højt og med et godt udsyn, sæderne er velformede og behagelige at sidde i.

Jeg vil sige, at man meget hurtigt bliver dus med bilen, i det den er letkørt og med masser af plads til familien. En rigtig familiebil, ikke lige det MG i Danmark har været mest kendt for, så også nye tider her.

Desværre rækker batteripakken kun til en radius på ca. 260 km. Ladetiden fra 0 - 80% er på 40 minutter.

Hvad enten vi kan lide det eller ej, må vi nok se i øjnene, at elbiler er og bliver fremtiden, og får man først løst problemet med den langsomme optankning, vil det for alvor gå hurtigt med salget.

MG ZS EV er klar til omgående levering. Kan købes på nettet og hos de 4 brandstores i henholdsvis Aarhus, Odense, Roskilde og København. Skulle de hjemlige lagre løbe tør, så står der flere tusind klar i Holland.

Det er Nellemann Bilimport i Fredericia, som har fået aftalen i stand med verdens syvende største bilproducent, kinesiske Saic. Firmaet Nellemann er særdeles godt kendt i MG-kredse som tidligere mangeårig importør af MG biler. I dag importerer Nellemann bilmærkerne Kia, Isuzu og Aston Martin.

Læs meget mere på hjemmesiden: [www.mgmotors.dk](http://www.mgmotors.dk).

Vi, det vil sige min hustru Ulla og jeg, var kørende i vores MGB GT fra 1970 og naturligvis klædt i tøj med vores klublogo fra MG CAR CLUB DENMARK. Vi fik en særdeles god behandling og en god snak med sælgerne hos Kia forhandleren i Aarhus. De syntes det var fedt, at vi mødte op i den gamle GT'er og sælgeren måtte lige ind og sidde bag rattet og et kig ned i et rigtigt motorrum blev det også til.

Jo - det var en super god dag.

Tak til forhandleren på Jens Juuls Vej 14, 8260 Viby, Aarhus.





# MGF/TF

## Historien om udviklingen

**MGF var en spændende sportsvogn med centermotor, som viste sig at være en ægte nyhed da den blev præsenteret. Tak til brugen af VVC (Variable Valve Control) og Hydragas ophængene.....**

### En forsigtig start.

Som prikken over i'et blev der, trods begrænsede midler og genanvendelse af mange dele fra modellerne Metro og Rover 200/400, tale om en pæn kommerciel succes. Så meget at de kinesiske ejere, Nanjing, besluttede sig for en relancering i 2007, da de ikke ville gå glip af sådan en mulighed.

Gennem 1980'erne var Austin Rover meget opsatte på, at MG mærket ikke forsvandt fra bilkøbernes bevidsthed. Med en overflod af sedan modeller og en aktiv deltagelse i motorsport, syntes det dog ikke muligt, at kunderne skulle glemte MG mærket.

Det eneste problem med denne plan var, at kunderne opfattede MG mærket som et sportsvognsmærke, hvor en tunet saloon med røde sikkerhedsseler næppe kunne ændre på dette. Austin Rover havde siden 1984 arbejdet på en ny MG model, baseret på en AR6- MG Midget. Dog havde offentligheden ringe kendskab til dette tidligere projekt. Hvad der virkelig var behov for, var en mulighed for på verdensplan, at annoncere de fortsatte sportslige hensigter som virksomheden havde med MG mærket.

Her kommer så MG EX-E ind i billedet, som en forventet saltvandindsprøjtning.

### MG EX-E.

i slutningen af 1984 blev det besluttet, at bygge en all-out MG sportsvogns prototype med det ene formål, at blive vist på et internationalt motorshow, hvor Austin Rover kunne fremvise deres planer, som et ambitiøst selskab med visioner for MG mærket.

Det nye koncept ville også give selskabet mulighed for, at vise verden hvad BL Technology havde nået i retning af konstruktion af teknik- og aerodynamiske løsninger. Styling teamet, som for nylig var blevet hyret af Roy Axe, havde også fået mulighed for at vise deres kreative evner. Gordon Sked og Gerry McGovern ønskede begge stor publicity omkring deres navne i forbindelse med den nye MG.

Det var Austin Rovers bestyrelsesformand og administrerende direktør Harold Musgrove, der forsikrede at denne bil ville få premiere på et internationalt motorshow fremfor i Birmingham. Begrundelsen var at Austin Rover behøvede en relancering af deres image på kontinentet - og sådan blev det. Den



14. september 1985 kom angrebet fra Midlands i form af den nye MG EX-E, som blev vist på årets Frankfurt Motorshow. Hvad der gjorde at MG EX-E blev så speciel var, at Canleys styling studio med denne model havde fået markeret MG navnet meget tydeligt, da stylingen var meget radikal i forhold til, hvad man havde set tidligere. Den var således forud for sin tid med en meget lav modstands koefficient på 0,24 Cd. Nogle mente at MG EX-E konceptet havde et noget prangende design, som kunne sammenlignes med modellen ECV3, bestående af en aluminiums ramme beklædt med ydre plast paneler. Konceptet medførte en meget let bil, som dog var meget kostbart at sætte i produktion. Selskabet var også forpligtet til at vise tilbageholdenhed i produktionsledet, hvilket fremgik af Gordon Skeds kommentar:

*"Det er en koncept struktur vi for tiden afprøver, da vi selvfølgelig ikke vil risikere noget omkring bilen, hvis ikke vi er sikre på systemet."* Denne lidt undvigende kommentar var noget i strid med motorshowets PR-tale, der antydede et konkret produktionsforløb. Gordon Sked igen:

*"Vi har lagt en masse tanker i, hvordan den kan sættes i produktion."* Motoren stammede fra den mere eksotiske del af Austin Rover koncernen, som kunne være interessant, da beslutningen om at anvende den kompakte og lette MG Metro 6R4 motor i en let tunet tilstand (250bhp), sammen med en firehjuls transmission, skulle tages.

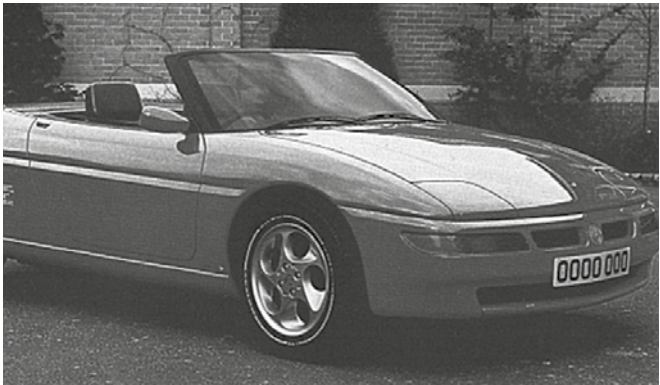
High Tech temaet var også bragt med ind i bilens interiør. Mange tanker var gjort i forbindelse med design og optimering af ergonomien omkring instrumentbordet. Og de løsninger Canleys design team havde valgt var virkelig overraskende. Hovedinstrumenterne var digitale, hvilket var meget fascinerende i midt 80'erne, hvor fluorescerende rødt LED lys blev anvendt.



MG EX-E ved sin studio præsentation



3 MG EX-E interiør



4 - MG F-16 projektet

Udover dette, så blev et display projiceret op på forruden, hvor der kunne vises motoromdrejninger under hård acceleration, kørehastighed ved cruising og andet, som understøttede tanken om, at kun relevante oplysninger blev videregivet til føreren. Austin Rover havde endda givet dette system et selvstændigt navn: "Reflex Information Monitor". Uagtet denne benævnelse havde systemet fordele, som f.eks. dedikerede advarsler, som ville kunne vises i displayet.

Alt i alt lignede MG EX-E en bemærkelsesværdig og spændende konceptbil, som kunne skabe spændende eksport muligheder, og et produktionsmønster, der ville kunne styrke billedet af MG som mærke. Forventningerne ville ingen ende tage!

Roy Axe modtog i sandhed megen ros for designet, som hans Studio havde produceret, og han summerede sin stolthed over EX-E på denne måde:

*"Det er skønt at se en virkelig sportsvogn"*

Da lysene fra motorshowet var slukket, fortsatte arbejdet i Cowley, med at få skabt en MG cabriolet. Og én ting var sikkert; det ville ikke blive en model der lignede MG EX-E! Udviklingsarbejdet med MGF tager en vending.

Gerry McGovern's MG F-16 var det første MG projekt der fulgte umiddelbart efter EX-E. Denne nydelige "Convertible" kunne ligne en kommende MGF, men den havde frontmotor og forhjulstræk. Formgivningen på bilen dannede dog basis for de senere PR1, PR2 og PR3 prototyper, hvorfor de kan betragtes som det tidspunkt, hvor MGF'eren blev født.

Mellem 1985 og 1989 blev der arbejdet på en pæn lille to-sæders convertible model med frontmotor, som blev kaldt MG F-16. Dette viste at mange indenfor Austin Rover gruppen var opsatte på, at genindtræde på sportsvogns markedet.

Årsagen bag fremstilling af denne bil var ganske enkel: MG som bilmærke var blevet modnet til udnyttelse, og hvilken bedre måde kunne dette gøres på, end at udvikle en ny sportsvogn - i lige linie fra, og som erstatning for MGB?

F-16 blev dog aldrig andet end et rullende designstudio, som blev på sidelinien, men som modnede idéen om en ny MG sportsvogn. Alle designerne var yderst opsatte på, at følge op på F-16 konceptet; og især deres direktør - Roy Axe!

Baggrunden for at udviklingen af F-16 modellen aldrig rigtig fik momentum i de omkring fem år det havde stået på, kunne henføres til virksomhedens finansielle situation, det fejlslagne projekt med midrange saloon modeller på markedet, og regeringens iver for at overlade Rover til den private sektor.

Den nye MG cabriolet var ikke en del af Rovers planlagte prioriteter, og selvom F-16 var avanceret nok for en reel produktion

af en prototype, var der ikke ledelsesmæssig opbakning til det. Men tanken om en ny model forsvandt aldrig, og ønsket om en 2-sæders MG cabriolet ventede kun på det rette tidspunkt. Efter salget af The Rover Group til British Aerospace i 1988, syntes klimaet for en ny sportsvogn at være til stede, og mange i design teamet begyndte at tro på, at F-16 konceptet kunne opnå springet til at gøre en produktion af modellen til virkelighed. I 1989 kunne der øjnes lys for enden af tunnelen, og venlige tanker kunne rettes til den forbedrede finansielle situation indenfor Rover koncernen, idet idéen om en MG begyndte at finde momentum gennem hele organisationen. Det afgørende øjeblik i hele fødselsforløbet af den nye MGF kom sidst i 1989, da japanerne lancerede deres moderne fortolkning af en Lotus Elan. Det var præsentationen af Mazda MX-5, for første gang. Gordon Sked vidste, at designerne havde haft ret hele tiden i deres iver for en ny MG cabriolet. Det var selvfølgelig en bittersød pille for ham, at indrømme, at lanceringen af den nye Mazda MX-5 næsten havde fået ham til at græde. Der var en åbenlys begrundelse for dette, idet arbejdet med F-16 havde stået på siden 1985, og havde selskabet givet projektet sin velsignelse, kunne de have haft bilen (eller noget lignende) på markedet, før Mazda havde set lyset. Tak til Mazda MX-5, verden var nu forandret, - til en bedre - men det betød også at fremtidige producenter, som lancerede 2-sæders cabriolet'er efterfølgende sandsynligvis ville blive beskyldt for, at være hoppet på Mazda MX-5 bølgen. Men, MX-5 kunne banke dem alle, med afsæt i den flotte kritikeros den modtog. Rovers ledelse var ikke i tvivl om, at de nu måtte se at få produceret en MG, som skulle kæmpe på det samme marked som MX-5. Mazdas salgssucces i de følgende måneder bakkede denne beslutning op.

## MG var på igen!

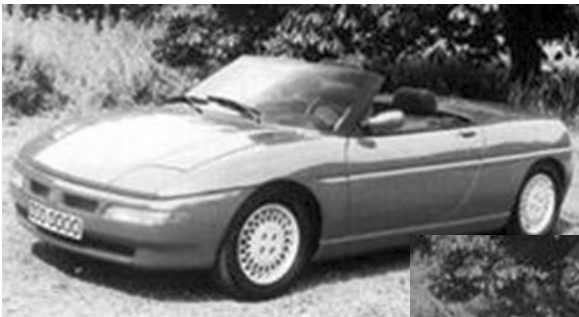
### Fra koncept til realitet.

Sidste del af MGF puslespillet drejede sig om indpasningen i Rover gruppens produktionslandskab. Raison d'être for den ansvarlige division hos Rover Group var simpelthen, at få etableret et projekt, der af udviklingsteamet blev opfattet som værende noget særligt, set i forhold til tidens mainstream design. Hertil skønnedes den forventede salgpris at kunne blive meget attraktiv, idet graden af fleksibilitet i designprocessen betød, at man ikke behøvede at flytte så mange ressourcer fra mainstream designteamet, som var optaget af arbejdet med kommende Rover Saloon og hatchback modeller. Som konsekvens af dette blev der opstillet nogle retningslinier for produktionen, som gjorde projektet langt mere realistisk. Projektet fik betegnelsen "Phoenix Revival" eller "Phoenix Route", som indeholdt grundlaget for udformningen af den

nye MGF, hvor der samtidig blev givet PR-betegnelser for tre kommende prototyper på MG cabriolet.

Under ledelse af Rover Special Project divisionen, blev PR3 projektet (som det blev kaldt) designet og udviklet af Steve Harper gennem de første måneder af 1991. Designtemaet var inspireret af TWR XJR15, som var første bud i januar 1991, for herefter at blive videreudviklet over de følgende måneder, og med den specielle formgivning, som blev MGFs kendetegn. En model i ler blev bygget og stod klar i marts 1991, hvor denne "red car" blev præsenteret for Rover ledelsen.

Øvelsen med projekterne PR1, PR2 og PR3 var yderst veldrevet, hvilket holdt omkostningsniveauet nede. Der blev udelukkende anvendt eksterne leverandører, og hver af de tre parter havde fået et F-16 grundlag (body) at arbejde med, sammen med faste mekaniske konfigurationer at holde sig til.



#### PR 1 projektet.

Projektet var en videreførelse af F-16 projektet, som var baseret på en løsning med front motor og forhjulstræk. Udgangspunktet for dette projekt alternativ, var en færdig prototype, som var baseret på Maestro modellen med 2 liters M16 motor. Firmaet Motor Panels stod for projektet.



#### PR 3 projektet.

Projektet blev gennemført af det Luton baserede designfirma ADC, som udarbejdede et design med center motor og elementer fra Fiat X1/9 og Toyota MR2



#### PR 2 projektet.

Projektet byggede på et Reliant Scimitar SS1 chassis (et chassis der blev anvendt bredt af British car manufacturer Reliant fra 1966-1984, og i 1984 blev et mindre SS1 chassis præsenteret og anvendt). Lay-outet blev klassisk med front motor, forhjulstræk og den 3,9 liter populære Rover V8 motor.



### Det svære valg.

Inden for få måneder modtog RSP (Rover Special Project) færdige prototyper fra Reliant, ADC og Motor Panels, hvorpå en seriøs evaluering af resultaterne med bilerne under afprøvning blev gennemført. Hver bil havde sine fans indenfor Rover koncernen, men det var besluttet, at den bedste måde at fastslå resultaterne på var, at iværksætte de taljerede afprøvning af bilerne, hvor de tre biler ville blive afprøvet grundigt på kvalitet, ydelser, design etc..

En af deltagerne var Tom Towers, som var deltager i sin egen skab af direktør for Product Development. Øvelsen var selvfølgelig særlig interessant for ham, som var tæt på alle projekterne, og selvom byggekvaliteten af prototyperne var noget mangelfuld på en række punkter, kunne deltagerne godt danne sig et indgående indtryk af hver enkelt bil.

Mange tekniske forhold ved bilerne var meget interessante for deltagerne, og man valgte at starte ud med PR1 modellen, idet den i opbygning var traditionelt funderet med bl.a. forhjulstræk. Det var opfattelsen, at selv om det viste sig at være et yderst kompetent kompromis med anvendelse af dele fra MG Maestro og fælles komponenter som f.eks. vognbund, så opfattede man den som en nok lidt forældet model.

Valget stod derfor mellem den heftige 3.9 liters forhjulstrukne model, og den mere sofistikerede model med center motor. Begge forslag til modeller havde sine tilhængere, og det endte med, og måske med blik for fremtiden, at man valgte at fortsætte med PR2 og PR3.

### PR3 vælges.

Efter mange drøftelser besluttede RSP sig for et centermotor layout for den nye bil, og var baseret på PR3 projektet, fordi man ledelsesmæssigt så de bedste muligheder for dette layout. Dette sker i tiden før Lotus Elan viser, at forhjulstrukne biler klarer sig fuldt ud lige så godt som baghjulstrukne biler.

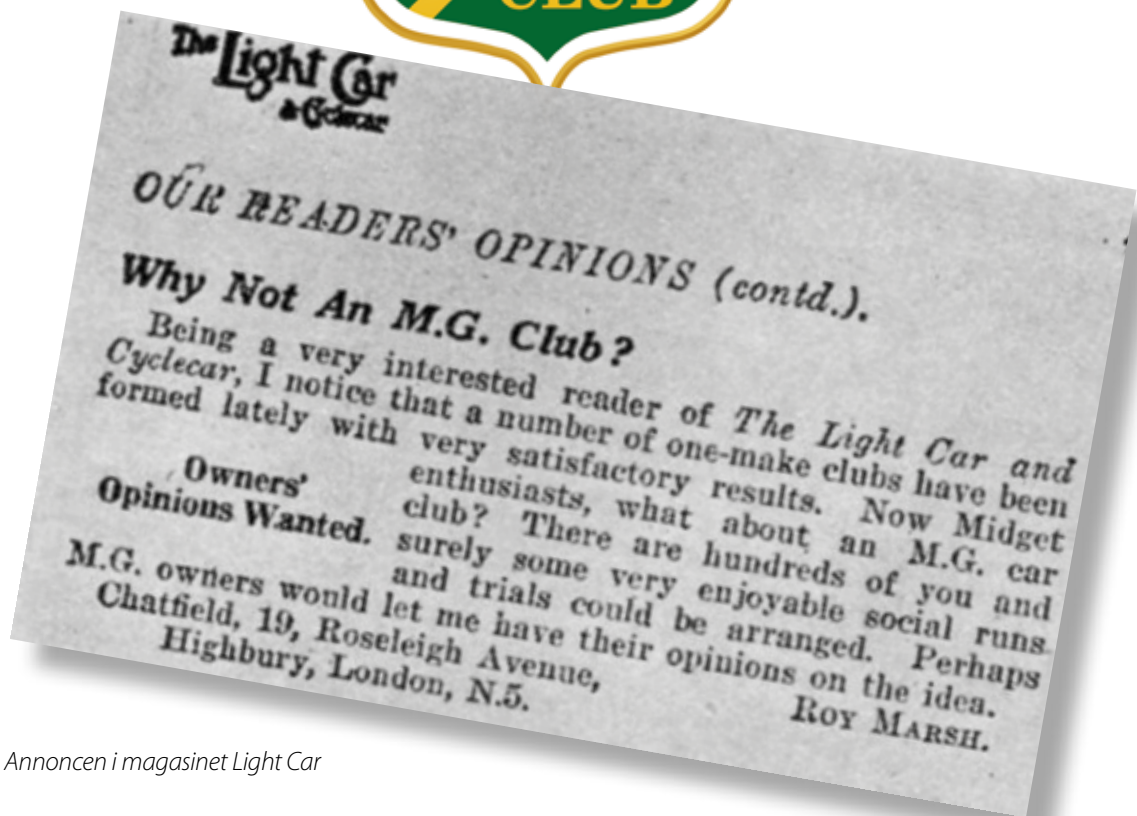
Den tidligere MG Midget og F-16 prototype kunne begge have været med frontmotor og forhjulstræk fordi det var nemt at arbejde med i forhold til gearet. Men selvom frontmotor og forhjulstræk havde sine tilhængere hos Special Products, blev der på baggrund af omkostningsberegninger valgt en løsning med centermotor, hvor man så ville anvende en eksisterende motor- og gearkasse pakke, så man ikke behøvede at foretage større ændringer. En forhjulstrukken bil ville have krævet en hel ny platform

inklusive gearkasse. I januar 1991, hvor Rovers egen designafdeling arbejdede febrilsk med Rover 600, og resten af den såkaldte "Portfolio range", bestilte Special Products en model jfr. PR3 projektets stylingforslag hos IAD, ADC og MGA udviklingsafdelingerne. MGA udviklingsafdelingens styling mockup for en PR3, dateret tilbage i 1991, viste at den kommende "MGF pakke" allerede på daværende tidspunkt var forholdsvis færdig specificeret. Det var med centermotor layout, og en udformning der faktisk overlevede helt frem til den endelige model.

*Fortsættes i næste nummer*

# MG Car Club UK

90-års jubilæum – fejring af vores engelske moderklub



Annoncen i magasinet *Light Car*

12. oktober 2020 markeres 90-årsdagen for grundlæggelsen af MGCC i England. Klubben blev stiftet ved hjælp af en bladannonce placeret i magasinet *Light Car*, der beskriver ønsket om dannelsen af en klub for MG ejere. Mødestedet var Roebuck Hotel, Broadwater, Stevenage, Hertfordshire i England, et hotel som stadig findes. Over tredive biler, heriblandt rigtig mange af de nye Midget M-typer og deres chauffører og passagerer, deltog ved dette møde og der blev hurtigt dannet en klub. Roy Marsh og John Thornley var initiativtagerne og de blev sat

til at danne en klub. Resten er næsten kendt historie. Året efter blev den første klubmiddag afholdt med Cecil Kimber som gæstetaler. I 1932 blev den første "dinner dance" afholdt på Café Royal i London, hvor bl.a. Sir William Morris, George Eyston og Earl Howe var blandt gæsterne. (Senere stiftelse af to klubber i Danmark – først MG Car Club Danish Centre West og senere MG Car Club Denmark).





*Deltagere den 12. oktober 1930 ved Roebuck Hotel, nær Stevenage (Hertfordshire),*

For at fejre MG Car Club's 90 år, har MGCC i England udtrykt ønske om, at alle affilierede klubber verden over markerer lejligheden ved en form for event, så der bliver tale om en verdensomspændende begivenhed.

Der er ganske få retningslinjer, nemlig at

- datoen for begivenheden er søndag den 11. oktober 2020. Den 12. er en mandag, så det er upraktisk.
- aktivitetens primære formål er at promovere klubben ved en sammenkomst for medlemmer, som viser offentligheden, hvad klubben står for, samtidig med at det er til glæde for medlemmerne.
- lokale og nationale medier så vidt muligt adviseres og bruges som et middel til at øge kendskabet til MGCC og MG mærket.
- det også bør overvejes at lave video og fotos. Disse uploades til Facebook, Instagram, YouTube osv., da de har en bred brugerflade med mulighed for kommentarer og deling.

I MGCC Danmark vil vi meget gerne følge op på opfordringen til at fejre 90-års jubilæet lokalt. Den endelige plan for dagen er endnu ikke planlagt i detaljer. Af praktiske årsager, herunder hensyn til kørsel fra alle egne af landet, vil vi fejre jubilæet så tæt på trekantområdet som muligt.

Vi vil i den kommende tid indsamle gode ideer til afholdelsen og senest med udgivelsen af september bladet melde ud om detaljerne. Afsæt gerne allerede nu dagen – det skal meget gerne blive et arrangement med deltagelse af rigtig mange biler og mennesker.

Gert Jørgensen og Finn Pedersen



## MG kalenderen for 1. juli til 30. september

### Juli

o 1	MG Østjylland/Aftenkøretur
t 2	
f 3	
l 4	
s 5	
m 6	
t 7	
o 8	Pubmøde Sydøstjylland - Grillaften

### August

l 1	
s 2	
m 3	
t 4	Pubmøde Fyn
o 5	Pubmøde Sønderjylland/Sommergrill
t 6	Torvetræef Færøerørvet Holstebro
f 7	
l 8	

### September

t 1	
o 2	Pubmøde Sønderjylland
t 3	Torvetræef Færøerørvet Holstebro
f 4	
l 5	
s 6	
m 7	
t 8	Pubmøde Sydvestjylland

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

Arrangementer der ønskes optaget i kalenderen sendes til: [marlene@trolborg-design.dk](mailto:marlene@trolborg-design.dk)



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 Vejhjælp 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](http://almbrand.dk/veteran).

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

Nordisk | Veteran

*Støt op*  
om vore sponsorer  
og annoncører



# 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 / <b>518 kr*</b>	230 / <b>161*</b>	1.850 / <b>1.295 kr*</b>	572 / <b>400*</b>	Lovpligtig ansvarsforsikring: 510 kr.**
150.000	1.156 / <b>809 kr*</b>		2.888 / <b>2.022 kr*</b>		
500.000	2.755 / <b>1.928 kr*</b>		6.666 / <b>4.666 kr*</b>		

\*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](http://www.gfforsikring.dk/veteran) og medsend to billeder af køretøjet. Så sørger vi for at opsig 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](http://www.gfforsikring.dk/veteran).

**GF Veteran** · Strandvejen 59 · 2100 København Ø  
Tlf. 7224 4198 · [www.gf-veteran.dk](http://www.gf-veteran.dk) · [gf-veteran@gf-forsikring.dk](mailto: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 | hening@sparnord.dk

# Alt om S.U. karburatoren

## 3. 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.



Denne tredje artikel om S.U. karburatoren er en fuldstændig beskrivelse af den elektrisk styrede chokeranordning. Artiklen stammer fra DOMI-servicebladet nr. 12 1955

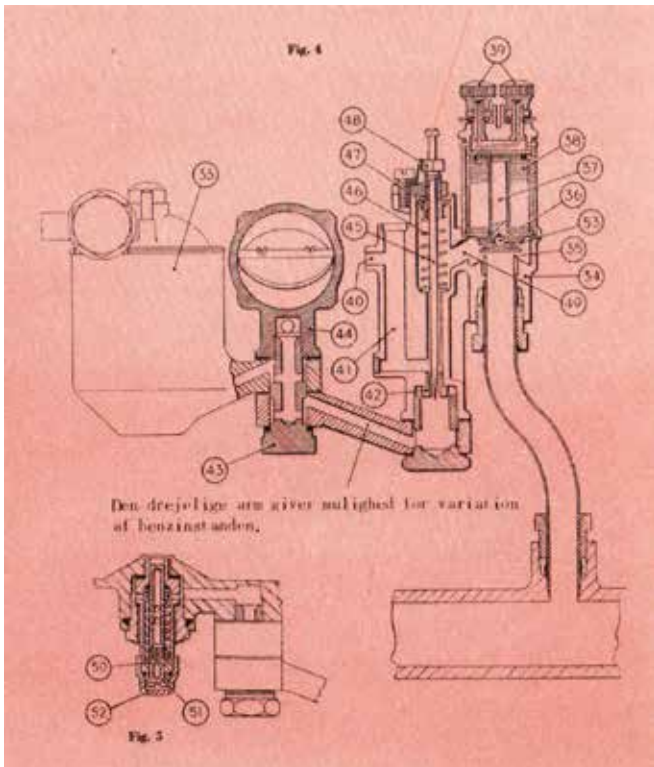
På visse vogntyper er der i forbindelse med en enkelt eller flere S.U. karburatorer anvendt en elektrisk styret hjælpekarburator, der fungerer i stedet for den normale chokeranordning, som er omtalt i en tidligere artikel. Hjælpekarburatoren kan sættes i funktion enten ved hjælp af en termostat eller ved en manuelt betjent kontakt.

Hvis denne ekstra startanordning er anvendt, er den almindelige chokeranordning, hvor strålerøret sænkes, naturligvis udeladt. Anordningen er vist skematisk i figur 4.

Før man beskæftiger sig med konstruktionen og virkemåden af de enkelte dele i anordningen, bør man først se på figur 5, som viser den noget forenklede konstruktion af strålerør. Det er en selvfølge, at strålerøret stadig må være monteret således, at man kan foretage den centring af det, som tidligere er omtalt. På lignende måde er det også nødvendigt, at der kan foretages en aksial indstilling af strålerøret, for at man kan opnå den rigtige tomgangsblending.

Et blik på figur 5 viser, at konstruktionen af dette strålerør, som er monteret i to strålerørsløjer, i det store og hele svarer til den tidligere omtalte type. Man vil imidlertid se, at strålerøret ikke er forsynet med et strålerørshoved, der rager frem nedefor





Figur 4

det nederste strålerørsløje, men at det fornedet ender i en flange (50), som danner det nederste sæde for fjederen.

Da strålerøret presses nedad ved fjederens spænding, vil den nederste flade af flangen (50) altid være i kontakt med indstillingsskruen (51). Denne indstillingsskrue omsluttes af en kalotmøtrik (52), som, når den er tilspændt, tætnes mod bunden af det nederste strålerørsløje og derved hindrer, at den benzin, der eventuelt siver ned langs indstillingsskruens gevind, kan trænge ud. Fremgangsmåden ved centrering af strålerøret er nøjagtigt svarende til centreringen af den tidligere omtalte type strålerør.

### Tomgangsindstilling.

Indstillingen af tomgangsblandingen afviger imidlertid fra den i de foregående artikler omtalte måde ved, at man på den her omhandlede type foretager indstillingen ved hjælp af en skruetrækker, der indsættes i indstillingsskruens (51) kær. De øvrige fremgangsmåder for denne indstilling er naturligvis svarende til den for det almindelige strålerør anvendte med undtagelse af, at kalotmøtrikken (52) først må fjernes. Under indstillingen kan det ske, at der siver en lille smule benzin ud,

men det vil naturligvis ophøre, så snart kalotmøtrikken (52) fastspændes igen.

Som ovenfor nævnt er den elektrisk styrende chokeranordning i virkeligheden en hjælpekarburator, hvilket også fremgår af figur 4. Selve hjælpekarburatorens hus (34), der indeholder en solenoid-styret ventil og et benzinreguleringssystem, er vist som en særskilt enhed, der ved hjælp af en hul arm er fastgjort til den nederste del af hovedkarburatoren.

Hjælpekarburatoren danner på denne måde en selvstændig enhed i forbindelse med det normale svømmerhus, sammen med hvilket det fastholdes ved hjælp af en hul, tværboret bolt (43). I visse tilfælde er hjælpekarburatorens hus (34) dog fremstillet i ét med svømmerhuset (33), fra hvilket benzintilførslen sker direkte.

I begge tilfælde føres benzinen til den nederste del af strålerøret (42), som lukkes mere eller mindre af den koniske, indstillelige nål (45).

Når anordningen er i funktion, suges der udefra luft gennem hullet (40), og denne luft passerer gennem kanalen (41), hvor den bliver blandet med benzin, idet den passerer strålerøret (42). Blandingen føres derefter opad forbi skaftet på nålen (45) gennem kanalen (49) og derefter gennem den åbning, der er mellem ventilen (36) og dens sæde (35). Herfra passerer den direkte til indsugningsgrenrøret gennem det viste udvendige rør.

Anordningen sættes i funktion ved, at der fra klemeskruerne (39) strømmer elektricitet gennem vindingerne i solenoiden (38). Den i midten anbragte jernkerne (37) løftes herved magnetisk og hæver således den i et kugleled ophængte pladeventil (36) mod spændingen i den lille, koniske fjeder (53), hvorved åbningen ved ventilsædet (35) afdækkes.

Hvad angår funktionen af den forskydelige nål (45) vil man se, at denne trykkes opad mod sin åbne stilling ved hjælp af en let fjeder (46), som hviler mod en krave (47), der er fastgjort til nålens skaft. Nålen fortsætter op gennem den lodret indstillelige stopskruen (48), gennem hvilken den kan glide op og ned, og ender øverst i et hoved.

Undertrykket i området omkring fjederen (46) er en direkte følge af vakuumbet i indsugningsrøret, og det øver et nedad-

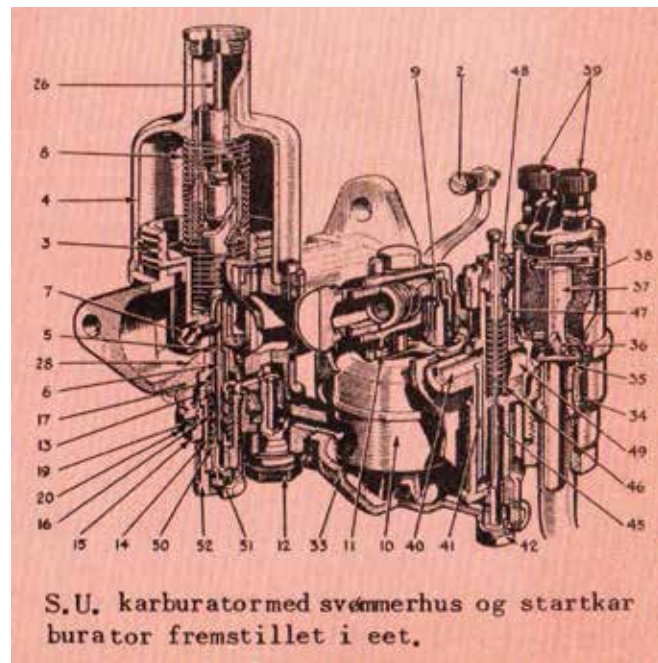
gående tryk på kraven (47), som er monteret med et passende spillerum i den omgivende boring. Herved modvirkes spændingen i fjederen (46), og nålen søges trukket nedad, således at dennes nederste, koniske del, som går ned i strålerøret (42), formindsker dettes åbning.

Formålet med dette system er at opnå to forskellige blandingsforhold mellem benzinen og luften, det ene svarende til tomgang eller kørsel med meget ringe belastning, og det andet til forholdene ved kørsel med helt åbent gasspjæld eller fuldt belastet motor. Det vil sige, at under førstnævnte forhold vil det store vakuum i indsugningen forårsage, at kraven (47) trækkes nedefter, idet den samtidig trykker nålen ned i strålerøret (42), medens det ringe vakuum under de sidstnævnte omstændigheder lader kraven forblive i sin øverste stilling med nålen trukket ud af strålerøret.

De elementer, der har indflydelse på funktionen af dette system, er størrelsen og koniciteten af nålens (45) nederste del, diameteren på kraven (47), spændingen i fjederen (46) og længden af nålens bevægelse, som reguleres ved indstilling af stopskruen (48). I de fleste tilfælde sluttet strømmen til solenoiden (38) ved hjælp af en termostatstyret kontakt, som sidder i topstykkets vandkammer. Denne kontakt er i almindelighed indrettet til at sætte anordningen i funktion ved temperaturer under ca. 30-350 C. På nogle vogne er der imidlertid en manuelt betjent kontakt, og i disse tilfælde er der som regel tillige monteret en kontrollampe, som adviserer føreren om, at startanordningen er i funktion.

Heraf vil det naturligvis forstås, at den normale justering af hovedkarburatoren eller karburatorerne, som er omtalt i en tidligere artikel, må foretages, når motoren har sin normale arbejdstemperatur, og før man gør forsøg på at indstille hjælpekaburatoren.

Da man kan gå ud fra, at formen på nålens (45) koniske del, fjederens (46) styrke og diameteren på kraven (47) allerede er hensigtsmæssigt valgt fra fabrikkens side, indskrænker justeringen sig i almindelighed til indstilling af stopskruen (48). Man vil se, at hovedformålet med denne justering er at begrænse nålens nedadgående bevægelse, idet nålehovedet i den nederste stilling hviler mod den øverste flade på stopskruen. Den sidste del af nålens nedadgående bevægelse fastsætter, som det allerede er beskrevet, forholdene i benzin-luft-blandingen, når hjælpekaburatoren er i funktion under tomgang.



Figur 5

Man kan opnå temmelig nøjagtig indstilling ved af sætte strøm til solenoiden, efter at motoren har nået sin normale arbejdstemperatur. Stopskruen (48) skal da indstilles således, at blandingen er mærkbart for fed, uden at den dog er overfed. Det vil sige, at udblæsningsgassen har antaget en synlig sort farve, men at det punkt ikke er nået, hvor motoren begynder at gå meget uregelmæssigt.

En drejning til venstre af stopskruen vil løfte nålen i dens nederste stilling og forøge blandingens styrke, medens en drejning til højre vil gøre blandingen magrere. For at sætte strøm til solenoiden under disse forhold, hvor termostaten normalt vil have afbrudt kredsløbet, er det tilstrækkeligt at forbinde ledningsskruen på termostatkontakten direkte til stel, eller, hvis dette er vanskeligt at komme til, at foretage en stelforbindelse af den tilsvarende klemskrue (en af de to mærket med (39) på tegningen) ved hjælp af en stump ledning. På de vogne, hvor der er monteret en manuelt betjent kontakt, er der naturligvis ingen vanskelighed ved at bringe startanordningen i funktion uanset motorens temperatur.

(fortsættes i næste nummer).

(første og anden del af artikel blev bragt i MG-bladet, marts og maj 2020)

# 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 klubbmesterskabet.

### Der skal i 2020 køres på følgende datoer/steder:

Søndag den 23. august i Kolding

Søndag den 20. september i Sønderborg

Søndag den 4. oktober i Skærbæk syd for Ribe

Bemærk, at datoer og steder er ændret i forhold til tidligere.

Har du lyst og tid til at hjælpe med at tage tid og se efter om der køres korrekt på de opstillede baner, så tøv ikke med at sende en mail til [carsten@mgcc.dk](mailto: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, bare giv en melding om, hvornår du kan hjælpe os.

På vegne af MG Sportsudvalget Carsten Thorgaard.



# Køreteknisk Anlæg

## Kolding

Så er MG Sport klar med det første arrangement, som er 1. afd. tællende til MG Sport mesterskabet 2020. Det kommer til at foregå søndag den 23-08-2020 på Køreteknisk Anlæg Kolding, Vranderupvej 15, 6000 Kolding. Se evt. <http://www.kta-kolding.dk>.

Vi mødes søndag formiddag mellem kl. 08.30 og 09.00 på Køreteknisk anlæg, hvor der er registrering og teknisk kontrol af bilerne. Da vi har en stram tidsplan, med forhåbentlig mange deltagere, er det vigtigt, at du er der senest kl. 09.00 til licenskontrol. Der er teknisk kontrol mellem kl. 09.00 og 09.30, hvor det forventes, at du opholder dig ved bilen indtil din bil er godkendt. Der bliver afholdt førermøde umiddelbart efter teknisk kontrol er overstået, og vi forventer at prøverne starter senest kl. 10.00.

I løbet af dagen gennemkøres 3 prøver. Den ene af prøverne bliver en rundbane med rigelig mulighed for at prøve både bil og fører af. Vi forventer, at alle prøverne kan gennemkøres 3 gange, hvor den bedste tid tæller til resultatet. Men kommer vi i tidsnød kan en af prøverne reduceres til 2 forsøg.

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 som nu også er opdateret efter de første løb. For at få starttilladelse skal bilen være udstyret med sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele), en selekniv (f.eks. Stanley kniv, gælder kun rallysynede biler), 2 kg pulverslukker, der er forsvarlig fastgjort i kabinen eller bagagerum, og føreren skal bære min. "E"-godkendt styrthjelm. Derudover skal der i bilen forefindes advarselstrekant og førstehjælpskasse (af Falck-typen). Der vil ikke blive givet starttilladelse uden disse ting er i orden. Er du i tvivl så spørg!

Der er kaffe og rundstykker ved ankomsten, og sandwich el.lign. til frokost.

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.

Tilmelding med oplysning om fører og bil sendes senest den 31/8-2019 pr. mail til Uffe Madsen: [uffe@mgcc.dk](mailto:uffe@mgcc.dk). Tilmeldingsgebyr på 450,00 kr. skal indbetales på konto nr. 9860 0000363987. Din tilmelding er først gyldig, når din betaling



*Palle Rühle i Midget*



*Bruno Skaarup i MGB V8*

er registreret. Der er max. antal på arrangementet, og derfor gælder "først til mølle" princippet. Såfremt du ikke har licens og derfor skal have udstedt éndagslicens, er tilmeldingsgebyret 600,00 kr. Har du spørgsmål vedrørende arrangementet – eller tekniske spørgsmål - er du velkommen til at kontakte arrangementsko-

ordinator Mads Nygaard på [mads@tr-dk.dk](mailto:mads@tr-dk.dk) / tlf. 2855 1523 eller Uffe Madsen (tlf. 4036 3175).

Vi har også brug for officials til afvikling af et sikkert arrangement. Der skal tages tid og flages, tages tid og holde kontrol med tilskuere. Send en mail til Mads, hvis du har lyst til at hjælpe.



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](mailto:veteran@thistedforsikring.dk)  
[veteranforsikringdanmark.dk](http://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](http://www.lars-borsig.dk) • e-mail: [info@lars-borsig.dk](mailto: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

## SOMMER I MG SHOPPEN !

Sommeren står for døren og det er for alvor blevet ferietid. Så kære venner forvent ikke den samme hurtige service som vanligt, vi vil dog gøre alt for at afsende varer i det omfang hvor vi er hjemme, det bliver jo desværre ikke til de store udenlandsture i år.

SÅ SNART DET BLIVER MULLIGT VIL VI INDBYDE TIL ET STORT TRÆF OG ÅBENT HUS ARRANGEMENT I MG KLUBSHOPPEN. Så følg med på hjemmesiden og på Facebook.

I ønskes alle en rigtig god MG Sommer.  
 Bjarne Rother, Carsten Thorgaard  
 Ulla og Mogens Petersen

Varer bestilles på mail: [mogens@mgcc.dk](mailto:mogens@mgcc.dk)  
 Tlf.: 21670949

Alle priser er incl. moms, plus evt. forsendelse.



**MG Caps** i massevis.  
 Sommer Pris..  
**Pr. stk. Kr. 100.-**



Lækker **Rejsetaske** 51x31x27 40 L.  
 Vælg mellem, rød, sort og grå  
 alle med broderet MG Logo

**Pr. stk. Kr. 300.-**

Slidstærk **Rygsæk** 40x28x12  
 Vælg mellem, rød, sort, og grå  
 alle med broderet MG Logo

**Pr. stk. Kr. 200.-**



**Grillforklæde** i en super lækker  
 kvalitet med lommer, bindebånd og  
 strop så de kan tilpasses alle.

**Pr. stk. Kr. 200.-**



**Kedeldragt** let kvalitet  
 med MG Logo På lager i man-  
 ge størrelser, farven er grøn..

**Pr. stk. Kr. 300.-**



**Picnic tweed tæppe** med  
 fugtafvisende bagside. Leveres  
 med MG Logo. Vælg mellem blå  
 eller grøn.

**Pr. stk. Kr. 275.-**



**NYHED !!!**  
 Lækker Sweatshirt med MG Logo  
 Vælg mellem Navy eller Flakegrøn

**Pr. stk. Kr. 250.-**



**Pilot-Jakke**  
 Lækker kvalitet til sommer  
 brug, mange detaljer og med  
 MG Logo. Farven er sort..

**Pr. stk. Kr. 600.-**

# Historien om MGF VVC

årgang 1997



Klar til forår

Tekst Carsten Thorgaard

Foto Peter Mann

Deltagere i forskellige events i MG Car Club Denmarks regi har ikke kunnet undgå at lægge mærke til en flot British racing green MGF, der bliver kørt af Peter Mann fra Randers. Sammen med sin søn Mikkel har han deltaget i flere klubmesterskabsløb gennem årene. Desværre ikke det seneste år, da bilen volder mandskabet lidt problemer.

Om selve købet og renoveringen fortæller Peter Mann her: "Bilen blev købt efter et besøg af en kammerat og dennes kone, der kørte i en MG TF fra 2004. Det var en bil efter min smag og da jeg havde en BSA Thunderbolt, som jeg var ved at være vokset fra, blev nettet gennempløjet sammen med min søn. Billbasen blev flittigt studeret, der var nogle, der så meget brugte ud, så de blev omgående valgt fra. Efter nogen tids søgen var der held, idet en mand i Fårevejle på Sjælland havde én til salg. Den var stillet til side, da den kunne køre til venstre og prisforlangende var 17.000 kr. En af

mine kammerater var forbi for at kigge på bilen og vi aftalte en reduktion i prisen, så denne endte på 13.000 kr.

Bilen skulle så hentes omgående. Torsdag aften blev aftalen indgået og fredag gik turen til Sjælland med en autotrailer bagefter den daglige bil, så nyindkøbet kunne komme med hjem til det jyske. Vi ankom til Fårevejle hen under aften, og fik bil og trailer ind bag et sommerhus, hvor MG'en parkeredes under et birke træ. I årene herefter blev dette bevist af, at birkepollen kom op af varmeapparatet.

Vi fik bilen læsset, papirarbejdet klaret, og min chauffør sagde, at når det var overstået, var det med at forlade adressen, hvilket jeg ikke umiddelbart kunne forstå. Det kunne jeg så senere, da vi måtte forcere et rododendron bed på vej ud til kørevejen. Vel ankommet til adressen i Randers begynder vi at arbejde med bilen. Vi opdagede et leje i den elektriske servodel, der var rustet sammen og efter udskiftning af dette, ville vi prøvekøre bilen. Efter ca. 15 minutters kørsel forsvinder bremsepedalen i bunden, hvilket ikke var en spændende oplevelse.





Polske papirer



Original registrerings atest fra Polen



Første fejl

Nogle af bremserørene var simpelthen rustet i stykker, så alt blev efterfølgende udskiftet med kobberør. Udstødning og katalysator blev udskiftet, bremserne gik godt efter og afprøvet og så er Mann ved at være klar til at få bilen synet.

Dette lader sig dog ikke bare lige gøre, da der ifølge synsstedet mangler et EU-certifikat, som ikke forefindes, da bilen er indregistreret i Polen første gang. På det tidspunkt var Polen endnu ikke en del af EU. Den person, der har importeret bilen

til Danmark bliver kontaktet og han fremsender formularer som synsværkstedet ikke vil godkende – ØV. Et nyt synssted bliver kontaktet, her finder man ud af, at der ikke kræves et EU-certifikat, da bilen er indregistreret første gang før 1. juni 1997, hvilket er skæringsdatoen. Så den kan nu indregistreres efter reglen for vægtafgift.

Endelig bliver bilen todsynet og godkendt, så nu er vi vel på vej. Vi er efterhånden nået frem til den 22. april, som ikke er et godt tidspunkt at få afgiftsberigtiget en roadster. Den bliver beregnet til 44.925 kr. i registreringsafgift. Denne afgørelse klager jeg over, da der undervejs er fundet flere buler og noget rust i kalechen. Der kommer derfor en ansat fra motorkontoret, der giver mig ret, da disse ting ikke kunne ses på billederne, der var indsendt, herefter bliver afgiften nedsat til 38.491 kr. Man skal aldrig betale registreringsafgift om foråret, når der er tale om et sommerkøretøj, da afgiften bliver beregnet ud fra et gennemsnit af priserne på de køretøjer, der er til salg på det tidspunkt.



Anden fejl



Rengøring af forreste rum udskift bremse rør

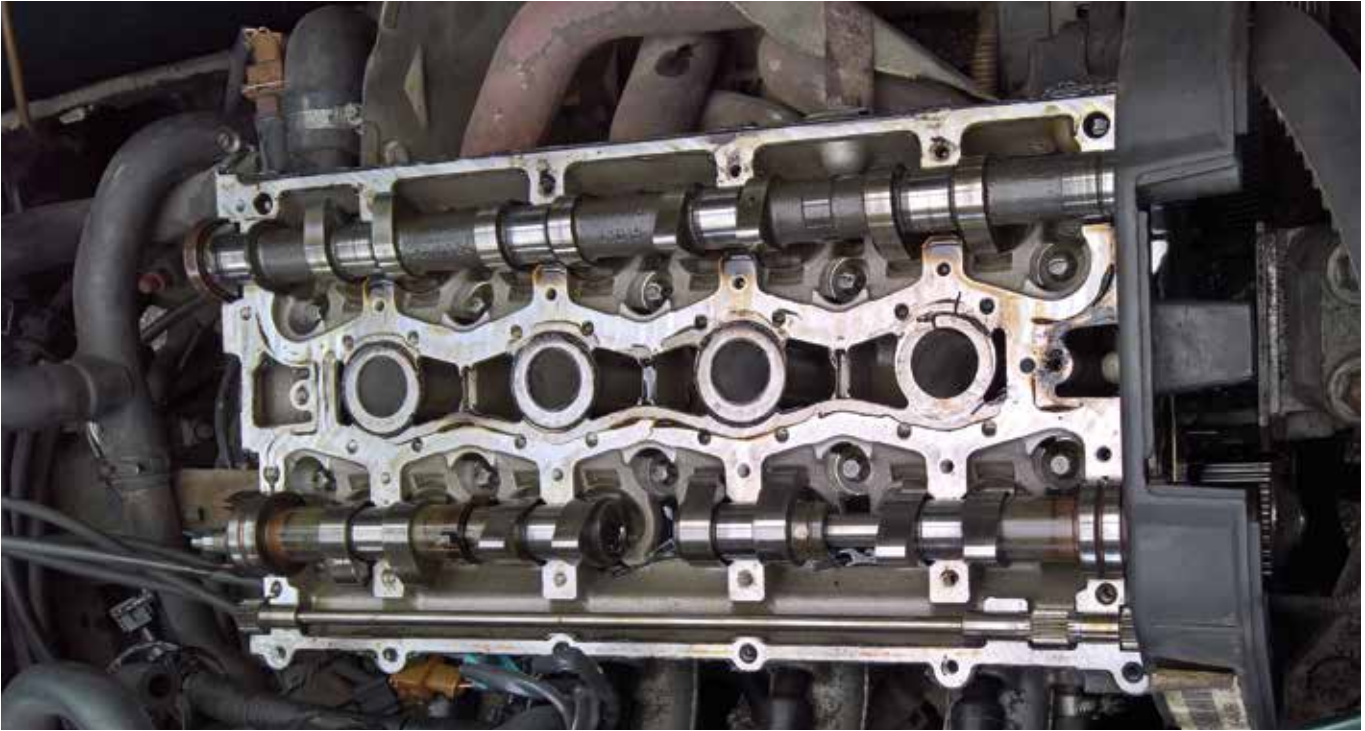


Interiør før renovering

Afgiften bliver betalt, nummerpladerne monteret og så er man kørende. Spændende bil at køre i og der bliver kørt en del ture det næste års tid, hvorefter der bliver problemer med ujævn motorgang.

Der kommer efterhånden 3 mekanikere, som dog ikke kan finde fejlen, men endelig finder jeg Erik i Spentrup, som har mod på at tage kampen op. Han finder ud af, at den ene ind-

sprøjtningsspyde ikke lukker hver gang. Der går nu 4 uger, inden disse reservedele bliver fundet i Berlin, men da de endelig er monteret er bilen stadig ikke fejlfri. Det viser sig nemlig, at en tandrem er ved at knække, så den sidder ikke korrekt. En ny bliver monteret, men der er stadig noget galt i det CO tallene er for høje. Erik er meget vedholdende, bilen skal køre perfekt, så der bruges mange timer på at fejlsøge. Det viser sig, at VVC-delen sidder fast (motorkyndige ved, hvad det betyder), hvilket



VVC topstykke langs gående aksel



Tandrem og strammer

beviker, at den forstiller ventilerne hele tiden. Der findes en virksomhed i England, der kan rovere delen, så den bliver afmonteret og sendt til England, hvorfra den kommer tilbage og genmonteres, så nu er alle de bortløbne heste vendt tilbage. Der er bare et problem, en hydraulisk ventilløfter sidder fast, så der kommer en stærk metallisk lyd. Der sendes en video, der dokumenterer problemet til England, hvor man accepterer at rette fejlen – endelig er bilen færdigsamlet og kører som en drøm. Den bliver synet, da den har været afmeldt, og nummerplader kommer igen på bilen.

Imens motorproblemerne er blevet løst, har bilen været adskilt, diverse pladedele såsom forskærme og venstre bagskærm blevet udskiftet, rustskader udbedret og bilen hellakeret og

samlet, så nu er vi klar til at køre ud i det danske land. Bilen er samtidigt også blevet undervognsbehandlet, så nu er trængslerne forhåbentlig overstået.

Det har været en spændende opgave at lave bilen, nok også mere omfattende end jeg havde forventet. Et plus er der dog, at jeg kender alle skruerne i bilen.

En bil, som jeg finder meget spændende og overset her i Danmark."

En stor TAK til Peter Mann for beretningen. Vi håber alle, at I snart får bilen køreklar igen, så vi andre også kan nyde synet af den.



## Teknik, Holdninger og Gode Råd

De fleste forsikringselskaber, der forsikrer veterankøretøjer, har hidtil krævet, at der i bilen var installeret en 2 kg ildslukker. Ildslukkeren/brandslukkeren er stor og tung (den vejer mere end de 2 kg pulver der er i slukkeren) og vanskelig at anbringe, hvis den også skal være inden for rækkevidde. Men nu er der mulighed for et alternativ.

### Alvorlige ulemper ved pulver-slukkeren

Som nævnt er den stor og tung. Men det er dog en lille ulempe i forhold til hvad den ellers kan forårsage af følgeskader. Jo, den er god til at slukke brande, men den kan også forårsage ikke uvæsentlige følgeskader. Årsagen hertil er at pulveret bl.a. indeholder næringssalte, der er forbundet med silikone.

Saltene er stærkt ætsende og korroderende hvilket bl.a. kan skade bilens elektriske anlæg (ledningsnet, relæer mv.). Men det kan da være, at det er det, der er brændt. På grund af temperaturudsving forårsaget af branden, opstår der en kapillareffekt, der kan få pulveret til at vandre i den resterende del af ledningsnettet. I værste fald kan pulvere-ret vandre fra motorrum og til baglygterne og dermed forårsage fremtidige el problemer. Endelig er der det efterfølgende næsten umulige rengøringsarbejde.



Den klassiske 2 kg pulver-slukker

Pulveret dækker ilden og silikonen binder pulveret, så ilden ikke får den nødvendige ilt, hvorved den kvæles. Pulver-slukkeren kvæler ilden, men den køler ikke det brændende emne,

hvorfor det kan være nødvendigt at efterslukke/køle emnet med vand.

En 2 kg pulver-slukker vejer omkring 4 kg. Det er derfor vigtigt, at den er solidt fastgjort i bilen i tilfælde af en kollision. Den har en tømningstid på ca. 7 sek., som kan afbrydes og startes efter behov. Den er frostsikker til minus 30 grader. Den er endvidere udstyret med et manometer, som bør kontrolleres en gang om året. Pulver-slukkeren har en holdbarhed på ca. 5 år fra produktionsdatoen.

Sidstnævnte er nok ukendt for de fleste. Hvis det skal efterleves, så er der nok mange pulver-slukkere i vore biler, som står for snarlig udskiftning! Men inden du gør alvor af at anskaffe en ny pulver-slukker, så skal du læse det følgende.

### Et alternativ til pulver-slukkeren

Der er heldigvis et forsikringsgodkendt alternativ til pulver-slukkeren, men tjek lige med dit forsikrings-selskab inden du kasserer pulver-slukkeren. Et alternativ er en 112 brandslukker. Den har form/udseende som en almindelig spraydåse og betjenes som en sådan. Væsken i spraydåsen er biologisk nedbrydelig og laver ikke følgeskader. Den skulle være effektiv over for alle typer brande i faste stoffer, brændbare væsker, fedt og smøremidler samt elinstallationer. Sprøjtelængden opgives til 3 meter og det resterende indhold kan 'gemmes' og anvendes sammen med en ny brandslukker.



Alternativet til pulver-slukkeren: Brandslukkeren er her med sort 'overfrakke'

Selve slukkeren vejer kun 600 gram og kan fås med et neopren overtræk med velcro på bagsiden, så den kan sættes fast på et

gulvtæppe i bilen. Også denne slukker er frostsikret til minus 30 grader og den skal lige som pulverlukkeren efterses og udskiftes efter 5 år. Tømningstiden er ca. 15 sekunder.

Jeg har ikke selv afprøvet brandslukkeren, men ifølge den video der er på firmaets hjemmeside ([www.4fire.dk](http://www.4fire.dk)) er den særdeles effektiv. Min foreløbige erfaring går på, at den er nem at anbringe/installere i bilen, men velcro-holderen er ikke til megen nytte, dertil er den for svag. Det må kraftig anbefales at købe slukkeren med holder, med mindre man har plads til den i en dørlomme eller i et veldimensioneret handskerum, som kun sjældent forefindes i veteranbiler!

Jeg finder at det sorte overtræk, som er pænt og moderigtigt, er en ulempe. Et sort overtræk er nok ikke det første man kigger efter når behov for en brandslukker opstår. Forestil dig en 'ordre' til codriveren: Hurtigt, kom med ildslukkeren! Svar: Hvor, hvor ...! Selv vil jeg montere ildslukkeren uden overtræk og anbringe den synligt i en holder i kabinen/cockpittet, så vil den være til at finde!

### Brandslukker i garagen

Der bør også være en let tilgængelig brandslukker i garagen. Det optimale vil være at anskaffe den 6 liters universal brandslukker, som firmaet tilbyder til værkstedsbrug. Den ligner til forveksling en stor pulverlukker og betjenes som en sådan. Men den er dyr, meget dyr, så jeg vil anbefale at man nøjes med én lille til garagen og hvis der anvendes åben ild (svejsning) kan man anbringe to eller måske tre små slukkere ved siden af hinanden.



*Brandslukker til garage/værksted. Sikkert meget effektiv men også dyr!*

Husk også en brandslukker i hjemmet, den kan bl.a. slukke brande i frituregryden og i juletræet (når det bliver aktuelt). Nogle forsikringsselskaber giver rabat ved køb af 112 brandslukker bl.a. ETU-forsikring, der giver 25% og fragtfri levering ved køb over kr. 300. Men du har jo også behov for mere end

én. Husk evt. at bestille holderen separat, den følger ikke altid med slukkeren.

### Frostpropper

Jeg har tidligere skrevet om emnet, herunder om den alvorlige ting at miste al kølevandet, når en frostprop falder ud af motorblokken (se Matthies Garage nr. 24, 2015-05). Men så galt behøver det ikke at gå, når en frostprop bliver utæt. Som oftest opstår utætheden gradvist og udramatisk.

Lad mig repetere. En frostprop er ikke en frostprop i ordets bogstaveligste betydning. Benævnelsen kan lede tanken hen på at den vil beskytte motoren imod at blive frostsprængt, hvis den i vinterkulden ikke er blevet påfyldt frostsikret kølevand. Men det gør en frostprop ikke. Frostpropper er slet og ret kraftige bliklåg, der lukker de huller, der bliver tilbage når motorblokken er blevet støbt. Det er igennem disse huller, man efter støbningen kan tømme motorblokkens indre for støbesand. Tilbage inde i blokken er der nu hulrum og kanaler, der gør det ud for den kølevandskappe, der omgiver motorens cylindre. De skal køles, ellers vil stemplerne inde i cylindrene brænde fast.

I den svenske MG klubs blad, 'Bulletinen', var der en fotoserie indsendt af et medlem der er ved at renovere en MGA-motor. En meget fin og detaljeret fotoserie, der illustrerer hele processen. Jeg har udvalgt tre billeder, der viser nogle medtagne



Den bageste frostprop. Denne kan kun udskiftes hvis motoren løftes ud af bilen. Læg mærke til kniven, der her anvendes til at skrabe gammel rust og maling af anlægsfladen for den nye frostprop.

Uanset frostproppernes tilstand så bør de udskiftes ved enhver større motorrenove-ring/hovedreparation. En undladelse heraf er dumt, fordi man i forbindelse med udskiftningen også får mulighed for at rense kølekanalerne; de bageste kølekanaler er mest udsat for at kalke til eller bare være mere eller mindre forstoppede med slam, som til forveksling ligner mudder.



En endnu ikke utæt frostprop. Hvis dine frostpropper ser sådan ud, så må det give an-ledning til overvejelse om det nu er ved at være tid til udskiftning af samtlige frostprop-per.



Midterste frostprop ser heller ikke for godt ud. Fælles for de tre frostpropper der sidder på højre side af motorblokken er, at de kan skiftes uden at motoren skal ud.

Hvis man selv giver sig i kast med at udskifte frostpropper så vær omhyggelig: Rens anlægsfladen og bank den nye prop fast – gerne 'smurt' med lidt flydende pakning. Så glider den lettere på plads. Vær opmærksom på, at der er to typer frostpropper: De konvekse og de kopformede; det er ikke lige meget hvilken type du anvender. Begge typer forekommer på de BMC-motorer, der ligger i MGA, MGB, MGC og Midget. Des-værre er det umuligt ud fra reservedelskatalogerne at bestemme den type, du kan få brug for. Det kan kun en visuel kontrol afsløre.

### Ombygning af veterankøretøjer

Min 'indre djævel' siger mig, at vi skal være glade for den udkældte Motorstyrelse! Hvorfor? Fordi Motorstyrelsen effektivt vil forhindre at veterankøretøjer ombygges til el drift. For eksempel den ombyggede Midget, som omtaltes i sidste nummer af klubbladet. En ombygning af en Midget til el drift samt en så grov tilsidesættelse af originali-tetskravet, har ingen gang på jord – i hvert fald ikke i Danmark! Motorstyrelsen vil komme efter dig og forlange ny registreringsafgift. Det er også et spørgsmål, om bilen vil kunne typegodkendes og dermed kunne indregistreres på danske nummerplader.

Glem alt om miljø. Hvis man hører til dem, der har det dårligt med fossile brændstoffer og i øvrigt synes, det er meget besværligt at køre i en veteranbil, så er en klassisk MG ikke sagen. Heller ikke et ombygget eksemplar som før omtalte Midget. Den er et fejl-skud og tjener intet fornuftigt formål!

Husk at ...

Det er en kunst at køre en gammel bil! Hvis du også behersker kunsten at pleje og vedligeholde den gamle bil efter bedste evne, så er det en ren fornøjelse at køre i den.

Gamle biler har brug for omsorg og pleje for at rette op på fortidens forsømmelser og manglende vedligeholdelse. Der har helt sikkert været en periode, hvor netop din MG var 'dømt ud' inden den atter kom til ære og værdighed.

### Lidt mere køling!

Hvis du kører i en lukket MG om sommeren, så har du sikkert sukket efter din moderne hverdagsbils air-con eller misundt de andre i klubben der kører i åben bil. Her er en anvisning på en overkommelig løsning.



Her er løsningen. Et virkeligt godt 'gør det selv' projekt. Men pas på Motorstyrelsen, hvis de opdager det, så risikerer du at skulle betale ny registreringsafgift for hele bilen! (Billede og idé fra Norminors blad)

Uanset hvad: God sommer og se nu at få brændt noget af al den billige benzin af, der pt. tilbydes.



# 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



# Generalforsamling

**Søndag D. 13. september Kl. 14.00 På Aarslev kro.**



Tilmelding til Finn: finnmg67@outlook.dk – anfør Generalforsamling i emne og i tekst oplys navn, gerne med medlemsnummer og om I kommer 1 eller 2 personer.

Der serveres kaffe og traditionel æblekage efter generalforsamlingen.

***Covid-19: Af hensyn til sikkerhedskravene om antal og kvadrat meter per person er skriftlig tilmelding i år nødvendig. Alle sikkerheds / hygiejne krav overholdes.***

## ***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 (2414) – modtager genvalg

Casper Jørgensen – genopstiller ikke

Bestyrelsen foreslår Bøje Hansen (2439 nuværende suppleant)

og som ny suppleant Mogens Jensen (928).

7. Valg af 2 suppleanter til bestyrelsen.

### **Suppleanter:**

Jonathan Madden – modtager genvalg

8. Valg af 2 revisorer.

9. Eventuelt

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

Vel mødt til generalforsamlingen.



## Picnic Fyn Ø-hop til ALS Lørdag d. 5. september 2020

Den årlige Picnic Fyn tur går til det smukke Als.

Vi mødes ved færgelejet i Bøjden kl. 8.45 (færgen sejler kl. 9.00) og sejler sammen til Fynshav på Als. Der vil være morgenmad på færgen i vanlig Picnic Fyn stil med kaffe og rundstykker.

På Als kører vi først gennem den 9 km lange Nørreskov, som bl.a. byder på gamle egetræer og mange levn fra bronzealderen.

Vel ude af skoven igen kommer vi igennem Nordborg og kører til Guderup, hvor Europas højeste solur findes og hvor vi besøger kirkestaldene ved Egen Kirke, der er de bedst bevarede bindingsværksstalde i Danmark. Efter frokost i den dejlige bugt ved Dyvig skal der være tid til kunst og kultur ved Augustenborg slot med skulpturpark og galleri.

Mætte af kunst kører vi forbi Vibæk Vandmølle på vej mod Kegnæs, den sydlige hale på Als, som byder på den smukkeste udsigt.

Kl. 18.00 sejler vi tilbage til Bøjden.

Prisen: Færgen = 160 kr. tur/retur for en bil (ved 10 biler) samt 25 kr. pr. person for morgenmad. Medbring selv madkurv og evt. et par klapstole.

**Tilmelding og betaling senest søndag den 23. august 2020**

**Lis og Steen Andersen – 50439302 / 53371585**

**Jette og Carsten Pedersen - 24687346**

## Invitationer til Pubmøder

### 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 er følgende gældende:

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

#### 5. august

"Sommer-grill" hos Allan og Heidi, Østkystvejen 28, Asserballeskov.

Så er det snart tid til den årlige sommergrillaften – i år bliver den afholdt lidt anderledes end vi "plejer":

- Med andre ord er der ingen buffet, så folk tager selv det med de skal spise og drikke tilligemed service.
- Der vil blive opstillet mere end en grill, så vi ikke alle skal stå om den samme.

Det bliver kun afholdt, såfremt det er fint vej, men følg i øvrigt med på Facebook

og kalenderen på hjemmesiden for opdateringer – eller giv mig et kald.

Tilmelding til Allan på 22 31 78 71.  
Bemærk, starter kl 18.

#### 2. september

Jens Byskov, Lindbjerg Skovvej 130, Aabenraa på 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 på 40 73 92 89

#### 2. december

Julefrokost på Værftet, Marina Minde, kl. 18.30.

Seneste tilmelding 25. november på 22 31 78 71 (Allan)

### Pubmøder Sydøstjylland

#### Den 8. Juli

vil Kurt Søgaard gerne afholde vores årlige grill pubmøde på adressen Karlskronavej 31, 8600 Silkeborg.

Kom og vær med og tage din ledsager med. Kurt ligger grill og terrasse til, deltagerne medbringer selv kød og drikkevarer.

Efter alle er tilmeldt informerer Kurt om hvad i hver især skal have med af tilbehør som salat, brød, kartoffelsalat. Efter grill er der kaffe og kage og Kurt har sikkert noget spændende på værkstedet vi kan kigge på.

Husk 20,- til kaffekassen.

Gældende regler mod Corona overholdes.

Tilmelding til Kurt 5 dage før på n.k.soegaard@mail.dk eller 21208890

#### Den 12. August

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 Esprit som får hele turen.

Husk 20,- til kaffekassen.

Gældende regler mod Corona overholdes.

Tilmelding senest 2 dage før til Søren på mail@v8mg.dk eller 27560000

## 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.

3392 Poul Erik Christensen,  
Søndervang 6,  
5485 Skamby

3393 Kurt Oddershede,  
Koldingvej 28,  
8800 Viborg,  
tlf. 40802060

3394 Allan Kristensen,  
Bygmarken 34,  
9670 Løgstør,  
tlf. 61227436,  
ak.967@edc.dk

3395 Bjarne Laursen,  
Stampemøllevej 13,  
6760 Ribe,  
tlf. 40194543,  
odin21@laursen.dk

3396 Orla Kruse,  
Sneppevej 7, Skovby  
6470 Sydals  
tlf. 61690925,  
yokruse@gmail.com

3397 Tommy Elmgaard Jørgensen,  
Storegade 12,  
8765 Klovborg,  
tlf.41821094,  
tommygfj@gmail.com

3398 John B. Jessen,  
Søvejen 7,  
6500 Vojens,  
evaogjohn@mail.dk

3399 Flemming Marxen,  
Mejerivej 4,  
8960 Randers SØ,  
tlf. 30274578,  
fmaxen@me.com

3400 Erik Normand Nielsen,  
Sandbjergvej 3,  
6400 Sønderborg,  
20983744,  
vvs@badogvarme.dk

3401 Pernille Dybmose,  
Borgmestervangen 5,  
6000 Kolding,  
tlf. 61371101,  
pernilledybmose@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](http://www.bonnevie.dk)

# 21 24 28 48

[mg@bonnevie.dk](mailto:mg@bonnevie.dk)



www.form-grafik.dk