



MG CarClub

DENMARK

5 SEPTEMBER 2020



Det forsømte forår
- side 19



Sommertræf
- side 22



Aftentræf
- side 39



www.classic-center.dk

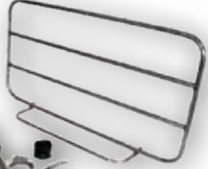
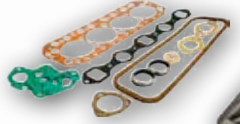
Billig dag-til-dag levering med GLS*
Kun 45kr til pakkeshop*
Gratis levering på køb over 1000kr*

*Særlige regler gælder



Beklædning & udstyr Reservevedele Biltilbehør Skilte Olier

Nyhed til
MGA



Nyt fra Bestyrelsen

Kære MG'er

Nu troede vi lige, at vi havde den Corona virus under kontrol. Måske er en anden bølge under optrapning, som igen vil begrænse vores adfærd og måden, vi kan samles på. Afstand til hinanden skal selvfølgelig overholdes, der skal vaskes hænder og sprittes af. Ingen ændring her. Men mundbindet begynder at skulle anvendes bl.a. i busser, toge og steder, hvor folk samles tæt. Begrænsning i antal personer, der må samles, er rullet tilbage til 100.

Vi følger selvfølgelig de retningslinjer, som regeringen og myndighederne udstikker, i de arrangementer, vi har ansvaret for. Derfor hold godt øje med hjemmesiden. Der kan komme aflysninger eller ændringer igen, hvis ikke de mange spredte udbrud rundt i landet bliver inddæmmet igen.

Det er fortsat planen, at Generalforsamlingen den 13. september på Aarslev Kro kl. 14.00, skal afholdes. Vi har pr. 10. august kun modtaget få tilmeldelser. I kan dog sagtens nå at tilmelde jer til Finn på følgende mailadresse: finnmg67@outlook.dk. Husk at anføre "Generalforsamling" i emne, navn og om I kommer en eller to.

Vi skal sikre, at der skabes den nødvendige afstand i mødelokalet og til booking af antal mv. til hotellet. Sidste dag for tilmeldelse er mandag den 7. september.

Samme dag som vi afholder generalforsamlingen, vil vi afvikle to andre møder. Et møde før generalforsamlingen med pubkoordinatorene, om hvordan vi får skabt en endnu bedre anvendelse af vores nye hjemmeside. Efterfølgende en oplæring i opdateringer i systemet, for dem, der har behov herfor. Efter generalforsamlingen og kaffebordet afholdes et møde mellem bladudvalget og bestyrelsen. Det er vigtigt at få afstemt en masse detaljer.

Vi har alle den intension at få vores blad til at blive så aktuelt og indholdsrigt som muligt. Meget gerne kommentarer efter generalforsamlingen omkring indholdet i bladet, under vores fælles kaffebord med den traditionelle æblekage.

Flere detaljer om den officielle indkaldelse til generalforsamlingen i sidste blad og på hjemmesiden. Herunder den faste dagsorden.

Uagtet der officielt ikke er sket så meget i klubben de seneste måneder på grund af corona'en, er der afviklet en del lokale løb og arrangementer rundt i landet. Herligt med disse mindre arrangementer, der også er med til at gøre det sjovt og vedkommende at være medlem i vores klub.

Vejret her i starten af august har været som Middelhavs klima. Kørsel i korte ærmer kl. 21.00 i åben bil og stadig føles det ikke for koldt. Det er det rigtige sommervejr for vores engelske MGere. I dette blad er der blandt andet en artikel om et træf i Mariager, hvor to forskellige arrangementer tilfældigvis mødes. Ja, verden er heldigvis ikke altid så stor.

HUSK stadig at få alle arrangementer opdateret i kalenderen på forsiden af hjemmesiden. Vi nærmer os tiden, hvor vi samles til de mange pubmøder arrangementer fra starten af efteråret. Det er vigtigt at kende tid og sted, så også vores nye medlemmer kan blive en integreret del af MGCC.

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

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 mate-
riale.

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@trolborg-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 klubbens
blad og på klubbens hjemmeside

Indhold:

Nyt fra bestyrelsen	side 3
MG Randers køretur.....	side 5
Disigno di Pinifarina.....	side 12
En sommerdag ved Vejle fjord	side 16
Det forsømte forår.....	side 19
Sommertræf.....	side 22
Kalender	side 24
MG Sport	side 28
Fredericiamessen.....	side 30
Klubshoppen	side 31
Alt om S.U. karburatoren.....	side 34
Værktøj til S.U. karburatoren.....	side 38
Aftentræf i MG MidtVest	side 39
Matthies' Garage	side 40
Invitationer til Pubmøder	side 44
Invitationer til Arrangementer	side 45
Bestyrelse og kontaktpersoner	side 46
Nye medlemmer	side 47

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

mogens@mgcc.dk

MG Randers køretur



Foto og tekst.: Mogens A. Petersen

Som så mange andre arrangementer i år måtte MG RANDERS-LØBET 2020 aflyses og efterfølgende flyttes til 2021 Finn Elsøe Gravesen -som er primusmotor i Randersløbet - kom på den gode ide' at arrangerer en uformel køretur på

dagen i det smukke Kronjylland. En tur på ca. 60 km. med afslutning ved saltcentret på havnen i Mariager. Der skulle køres i kortege, så de første 20, som tilmeldte sig, kom med på turen. Ikke let at holde samling på mere end 20 biler, derfor lå grænsen der.





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









2 hold helt fra Sønderborg

Møde og startsted var ved Memphis Mansion Randers (Elvis museet) kl.10.00 Der var mulighed for at forudbestille kaffe og rundstykker med ost for bare 40 kr. En god start på turen, hvor vi også lige fik tid til at hilse på hinanden.

Efter en times tid blev der kaldt til start og vi kørte i samlet flok med Finn og Patrick i front ud på den smukke rute.

Halvvejs på ruten var der indlagt et pitstop i Tånum hos "Veteranbil Madammerne" og her blev der i den hyggelige have disket op med små lækre herligheder samt kaffe og saftvand. Det hele foregik ved små borde opstillet rundt i haven med god afstand og håndsprit. Virkelig et dejligt sted, og vi fandt hurtigt en plads i skyggen under træerne hvilket var tiltrængt med 30 grader og sol fra en skyfri himmel. Tak til "madammerne". Følg dem i øvrigt på Facebook eller Veteranbilmadammerne.dk.

Vi havde nu samlet kræfter til den sidste del af turen. Inden start måtte Finn lige komme med en opfordring om, at man skulle følge trop og ikke ligge og sække bagud. 20 biler fylder en hel del og er ikke nem at holde samling på, når en større vej skal krydses. Det hjalp gevaldigt og vi ankom til havnen i Mariager præcis kl. 14.00, i øvrigt på samme tid som vores MG Venner i Nordjylland (Lidt sjovt lige at få hilst på dem). De var kørt på en heldagstur fra Brønderslev om formiddagen. Arrangementet sluttede så her i Mariager, hvorefter vi stille og roligt fandt den nærmeste omvej hjemover.

Turen havde tiltrukket deltagere helt fra Langeland og Sønderborg. En stor succes blev det og tak for turen til Finn.

Vi ses til MG Randersløbet den 14. August 2021, hvor Finn og børnene igen står som arrangører.

Vi glæder os allerede.

Disegno di Pininfarina



Af: Bjarne Rother Jensen

Da jeg for en del år siden, var til mit første stumpemarked i Fredericia, fandt jeg sympati for en Alfa Romeo GT 1300 Junior. Senere, til en julefrokost i MG klubben, fortalte jeg begejstret om min fascination ved Alfaen. Jeg fandt hurtigt ud af, hvad anglofile bilentusiaster mener om italienske biler - om jeg da virkelig gad ligge en hel weekend under bilen, bare for et par timers kørsel, hvis den italienske rustbunke enda kunne holde så lang tid. Jeg har nu altid ment, at mange italienske biler er specielt smukke med hensyn til design, og sjovt nok var der ingen i selskabet der nævnte, at MG fabrikken valgte en italiensk tegnestue, da der skulle laves en coupé af fabrikkens store salgssucces MGB'en.

Lige siden John Thornley tilbage i 50erne havde set et par Aston Martin coupés, havde han tumlet med tanken om en MG coupé. Men idéen var ved at være for sent til MGA'en. Don Hayter designede dog en coupéudgave af MGA'er til Ted Lunds Le Mans racer 1960. Designet har en del ligheder med det, der senere blev til en MGB GT (se side 173 i Eric Dymocks

bog – The MG File eller <http://www.barcboys.com/MGAmisc-Pg3.htm>). Designet er dog endnu mere umiskendeligt (se billedet) ved Dick Jacobs Midget Coupé. Billedet af Midget'en er taget på Goodwood i år, og det er den tredje af de tre Midget Coupéer, som blev bygget på Abingdon. Den er ofte fejlagtigt beskrevet som en af de to berømte Dick Jacobs Midgets, hvad den aldrig har været. Denne bil blev bygget til den velhavende skotte John Milne. Bilen er stadig ejet af Milne familien, og den bliver kørt af James Willis. Jeg er stødt på divergerende årstal om Midget racerens årstal, fra 1962 til 1964, men det fremgår af Eric Dymocks bog – The MG File, at der kun er bygget tre eksemplarer af bilen. Så det er noget af en sjældenhed. Men MGB coupéens historie begyndte faktisk allerede i 1958, hvor MGB'ens prototype EX 205 bygges på et MGA chassis. Bilens design ligner faktisk på mange måder en MGB GT med MGA grill (se billedet af bilen på [HYPERLINK "http://www.mgmg.lu/GB/history/proto_E.htm"](http://www.mgmg.lu/GB/history/proto_E.htm) http://www.mgmg.lu/GB/history/proto_E.htm).

En anden forløber for GT'eren udkom i januar 1964. Dette var dog ikke en fabriksproduceret model. En belgier ved navn





Jaques Coune, designede og byggede en coupé - Berlinette MGB 1800 (se billedet), og som mange mennesker troede var prototypen, som Abingdon baserede den endelige version på. I virkeligheden blev den produceret helt uafhængigt af Abingdon, selv om det var den administrerende direktør for Nuffield Press, der bestilte det første eksemplar. Mens bilen fik godkendende nik fra nogle af folkene i BMC hierarkiet, blev det dog ikke til mere end det. Selvom Coune havde produceret et køretøj, der på mange måder svarede til GT'eren, der stadig var på tegnebrættet i Abingdon, blev Berlinette kun produceret i 58 eksemplarer, og påvirkede på ingen måde salget af den fabriksproducerede model, der kom 20 måneder senere. MGB GT blev lanceret for en meget entusiastisk bilpresse og med superanmeldelser i motorpressen, blev bilen sikret øjeblikkelig succes. Bilen kunne leveres på en samlet pris med afgifter på lige under 1.000 £, som jo sikkeret har fungeret som en psykologisk barriere. Prisen var dog bare for den grundlæggende bil. Man skulle så betale for ekstraudstyr, såsom varmeapparat, overdrive og sikkerhedssele.

På Abingdons tegnestue arbejdede en gammel veteran, Jim Stimson, der allerede var med i Cowley dagene. Syd Enever bad i 1963 Jim Stimson om at udarbejde et forslag til en MGB coupé. Da udkastet skulle godkendes af ledelsen på Longbridge, som MG var blevet underlagt på dette tidspunkt, blev der udarbejdet en mindre model af bilen, som blev medbragt til fremvisningen. Jim Stimson husker: "Ledelsen fortalte Syd, at de foretrak Mr. Farina for den slags opgaver - Syd Enever kom tilbage noget fortørnet, næsten med tårer i øjnene. Det endte dog med, at det i sidste ende blev Jim Stimsons forslag, som blev sendt til Pininfarina sammen med instrukser om at producere en prototype i fuld størrelse. De skærpede linjerne, men det endelige resultat var ikke langt fra det oprindelige koncept."

Abingdon sendt Pininfarina en MGB roadster senere samme år, med instruktion om at revidere den til en coupé prototype. Coupéen som kom tilbage, vagte begejstring. (Se billedet af Pininfarinas prototype på [HYPERLINK "http://www.garage24.net/Mg-13.htm"](http://www.garage24.net/Mg-13.htm) <http://www.garage24.net/Mg-13.htm>). På Pininfarinas model var de bagerste sideruder rammeløse, og der var "pull-out" dørgreb.

Fra Abingdons side havde man forsøgt at bevare roadster's frontrude, men Pininfarina forkastede den, og øgede frontruden med et par tommer, tilspidsede hjørnerne, og der var alt. Jim Stimson's version af begivenhederne er en smule anderledes. "Det var os, der forøgede højden af frontruden, og ikke Pininfarina. Jeg har en full-scala tegning af hele karosseriet, som blev sendt til Pininfarina. Den eneste væsentlige ændring Pininfarina gjorde, var at ændre tagets linje, som jeg må indrømme, forbedrede bilens udseende umådeligt."

Den metalliske lysegrønne prototype, med rødt interiør, blev straks godkendt og udarbejdet i sin endelige form af Abingdons tegnestue. Der blev kun foretaget få ændringer. Jim O'Neill en anden Cowleyveteran mente, at de bageste rammeløse sideruder var en smule skrøbelig, så han besluttede, at en Mini-type ramme ville være mere passende, men måske ikke helt så attractiv. Det blev en forkromet messing ramme, som blev anvendt i produktionen.

For at undgå importafgiften på de dyre håndbyggede prototyper, er den normale procedure, at de blev destrueret, når de havde tjent deres formål. Ifølge Roy Brocklehurst, blev destruktionsen foretaget under opsyn af den lokale toldinspektør, Mr. Fishpool. Men det er stadig et uløst mysterium, for på trods af Brocklehurst påstand, har bilen overlevet intact.

Destruktionen af disse biler er en trist konsekvens, da disse prototyper omfatter enorme omkostninger alene på faglært arbejdskraft, og i dag kan sådan en prototyper have en værdi på flere hundrede tusinde pound. Mens de er i brug, kan de have et særligt "eksperimenterende" chassis nummer og være registreret som "punktafgiftspligtige restriktioner". Derfor, medmindre pengene kan findes, og uanset hvor fascinerende eller potentielt historisk vigtige en sådan prototype kan være, vil den ofte bukke under for toldvæsenets krav om destruktions. Dette burde også have været denne Pininfarinabygget prototypes skæbne. Men, det ser ud til, at på en eller anden måde slap bilen for destruktions.

Men denne Chelsea Grey 1963 MGB roadster med stelnummer GHN3-9.359, var registreret i fabrikkens register som "EXP", for eksperimenterende. Roasteren blev i 1964 sendt til Italien, hvor Pininfarinas førende designere fremstillede et prototypeforslag af den elegante coupé. Bilen blev færdig på kort tid, og sendt





tilbage til Abingdon, hvor resultatet blev vurderet. Bilen var malet i den metalliske grønne farve, som Abingdon traditionelt havde brugt for prototyper siden før krigen. Bilen ligner den model, som blev sat i produktion et år senere, med nogle få små ændringer ved bagklappen, de bagerste sideruder, armlæn og enkelte andre ændringer.

I oktober 1965, da MGB GT'en blev lanceret, blev Pininfarina prototypen ikke længere brugt. Men på forunderlig vis, synes den at være blevet reddet. På det tidspunkt havde Lester Suffield ansvaret for Nuffield Exports, der tog sig af den oversøiske markedsføring af BMC-produkter. En af hans ledende medarbejdere var Jim Malone, en mand som mindes med respekt af nordamerikanske agenter for MG sportsvogne. Malone's hustru, Thora, så MGB GT'en før den officielle lancering, og hun blev straks forelsket i modellen. Thora Malone besluttede dengang, at den model måtte hun have. "Men der var simpelthen ikke en UK-specificeret produceret MGB GT til rådighed for hende, så det så ud til, at den øverste leders kone ikke ville få sit ønske opfyldt. Men nogen kom i tanke om Pininfarina bilen, og det blev hurtigt besluttet, at fru Malone kunne overtage den.

Thora Malone mindes synet af den metalliske grønne bil og bad om, at få den omlakeret i farven Porsche sølv mod råd fra malerværkstedet, i øvrigt – interiøret forblev i rødt læder. Det blev senere ændret til sort, da den oprindelige krakleerede. Den færdige bil blev registreret HBL 124D og leveret til Thora Malone i tide op til lanceringen. Lester Suffield bønfuldt hende om ikke at møde op på MGB GT's lancering i sin sølvfarvede bil, da det ville have foregribet lanceringen af bilen.

Bilen var i adskillige år i Malone besiddelse, og til et MG Car Club arrangement i august 1984, afslørede en nærmere undersøgelse af bilen synlige spor af den oprindelige metallisk grøn maling gennem en ridse i den ellers ulastelige sølvlak. Året efter blev den købt af en MG-samler ved navn Syd Beer. Bilen blev solgt på den betingelse, at den ville få et godt hjem. Da John Thornley blev spurgt om bilen i 1985, syntes han forundret over dens overlevelse: "Hvor fejlen er ved jeg ikke, men den må være et eller andet sted," og tilføjer: "Da jeg undersøgte bilen, og sammenlignede forskel mellem den og en fabriksproduceret MGB GT blev jeg overbevist om, at det var den italienske bil, ikke mindst ud fra afsløringen af den underliggende maling." Roy Brocklehursts forsikring om, at han personligt havde været vidne til ødelæggelsen af bilen, kan kun bidrage til mysteriet. Desværre, er både John Thornley og Roy Brocklehurst, som kunne bidrage til at løse det italienske mysterium ikke mere blandt os. Mine MG venner ville nok alligevel aldrig indrømme, at den italiensk designede MG, er en af Abingdons smukkeste produktioner til dato, men det er den, i hvert fald efter min smag.

Kilder:

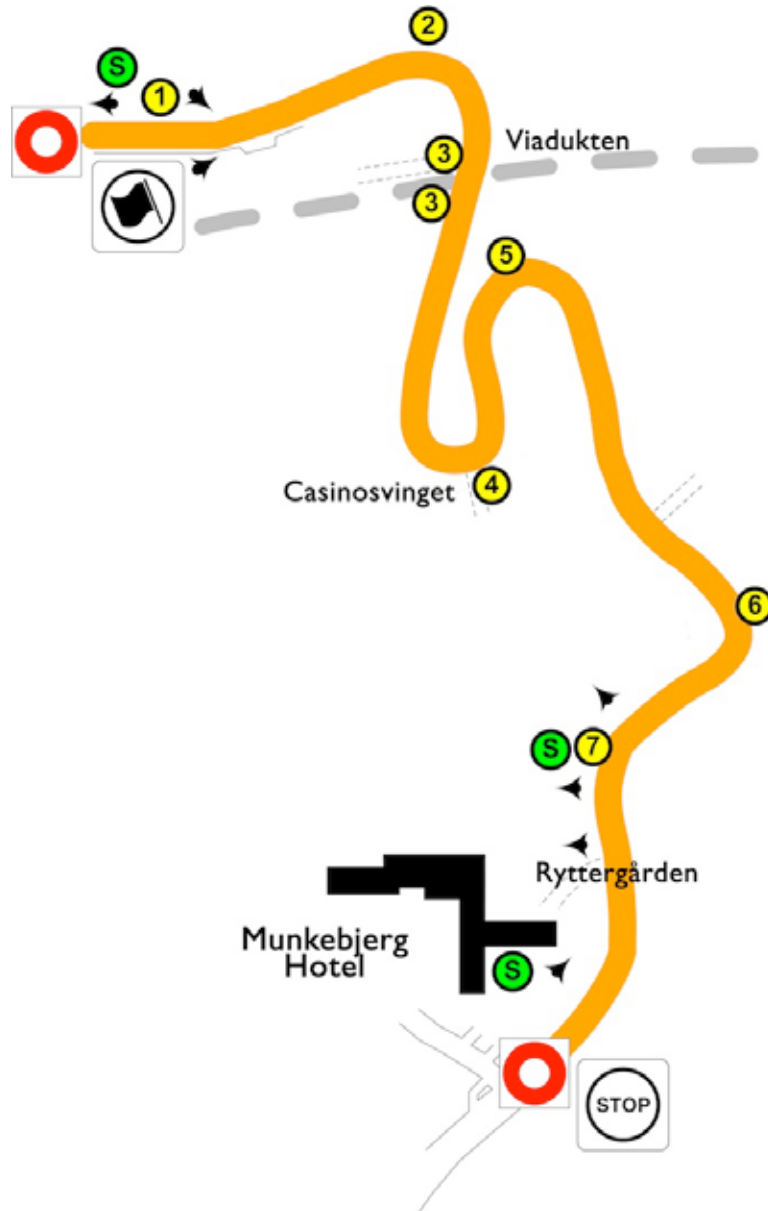
Eric Dymocks – The MG File, 2001

David A. Knowles - Mg: The Untold Story, 1997

<http://www.mgownersclub.co.uk/mgb-gt.html>

En sommerdag ved Vejle fjord

– Hillclimb og sprint ved Hotel Munkebjerg (rapport fra en nybegynder)



Af: Finn Petersen

I en forrygende flot solskinsweekend blev det traditionelle et sprint afviklet den 8. og 9. august. Temperaturen sneg sig op over 30 grader begge dage.

Hellere sydlandske temperaturer end regnvejr var vi alle enige om. Men varmt at vente på start i strålende solskin og sort hjelm.

Lidt generelt om løbet

Løbet arrangeres af HMS – Historisk motorsport Danmark. Se en masse flere detaljer på www.hms.dk. Stor ros til arrangørerne og de mange frivillige, der fik weekenden afviklet professionelt og alligevel med et godt glimt i øjet. Det er hobby for os

alle, men vi kører selvfølgelig for at opnå de bedst mulige tider.

Bilerne, der køres i er generelt delt op i 3 klasser. Dels historiske biler uden modifikationer i seks "underklasser". Dels to vægt/effekt klasser. Biler med lettere modificeringer = A klasserne og de noget hurtigere modificerede (tunede biler) = B klasserne. Bilerne bliver opdelt generelt efter vægt/effekt (antal kg pr. hk) i både A og B klasserne. Reglerne er lidt indviklede; men se gerne flere detaljer på HMS's hjemmeside.

Alle starter er med elektronisk tidtagning. Der vises 5 runde felter på en skærm – og disse fjernes med et sekunds mellemrum. Sidste felt skal være slukket før start – Næsten som i Formel 1. Tyvstart koster 10 sekunder, som bliver tillagt tiden.



Fører møde – morgen appel lørdag. Med Corona afstand



Der bliver udvekslet erfaringer på hvordan bedst "angribe" bakken op til hotellet – sekunderne tæller!

Og så vinder man i hvert fald ikke noget. De bedste kører igennem ruten på ca. 50 sekunder.

Det var første gang, jeg deltog – dels som kører og dels med en nyrenoveret Midget fra 1972.

Mads Nygaard var ankommet kl. 07.00 lørdag morgen og da jeg ankom 07.15 fik jeg standplads ved siden af ham og i skyggen af nogle store træer. Henover weekenden oplevede jeg et fantastisk godt kammeratskab alle kødere imellem. God stemning og hjælpsomheden var stor hele vejen rundt. Manglede man noget værktøj eller en lader, blev det venligst udlånt. Det er en hobby for os alle, uagtet vi selvfølgelig kører for at vinde eller i hvert fald opnå bedst mulige tid - bil og kører taget i betragtning.



Nyt medlem Niels Mørk klar til race i sin Austin Healey Sprite

Lørdag

Denne dag blev der kørt et sprint ved Vinding på en 2.2 km meget blandet rute. Næsten 50 biler til start i mange klasser. Ruten bestod af mange meget stejle sving og med små runde sten i rabatten, sten, som blev kørt ind på asfalten og efterhånden påvirkede tiderne. Det var lidt træls specielt for os med små Semi slicks dæk.

Mads Nygaard løftede pegefingeren – du skal bare helt igennem med bilen. Ikke noget med buler! Det lykkedes at gennemføre med hæderlige tider. Mads endte næsten helt i toppen i sin Lotus Seven.



Så er vi klar - Mads Nygaards Lotus Seven og min MG Midget åben (selvfølgelig)

Endelig søndag

Det var dagen vi deltagere havde ventet længe på. Det traditionelle sprint løb nede fra Ibæk Strandvej og op til Munkebjerg Hotel, ca. 1.6 km.

Nu skulle den meget kuperede bakke med de bratte sving angribes. Specielt Casino svinget har altid været det sving, vi alle taler om og udveksler erfaringer om, hvordan køres det bedst igennem uden at tabe tid? Ca. 70 biler til start i alle klasserne.

To dage før løbet havde MG Parts i Allerød været så flinke, lige op til deres ferie den 6. august, at sende et sæt Semi slicks, som jeg fik monteret på Midget'en om fredagen.

Det var heldigt.

På almindelige dæk var jeg aldrig kommet ned på tider, der bare nogenlunde matcher dem, jeg kører mod i min klasse. Men jeg fulgte Mads' råd også om søndagen. Bilen skulle helskindet igennem. Dog forbedrede jeg tiderne for hver af de tre gennemkørsler med ca. 1 sekund og endte som 8'er i min klasse med ca. 5 sekunder op til vinderen. Uagtet det er få sekunder, må jeg indrømme, at det er endog meget svært at hente blot få sekunder på den bakke. Det prøver jeg på igen næste år.

Resultaterne fra alle klasser kan ses på www.rallyresult.dk

Det forsømte forår?

Back to Racing...

Af Ole Wichmann

Så har vi lige været til Munkebjerg Hillclimb og Munkebjerg Sprint.

Det plejer at være et af årets højdepunkter, men i år naturligvis endnu mere, da det skulle vise sig at blive årets første løb i Hillclimb klasserne. Så vi var sultne. Og jeg var nok endnu mere sulten end de fleste.

Sidste års Hillclimb og MG Sport sæson forsvandt nemlig, før den fik begyndt. På vej til Classic Race Aarhus i maj, begyndte min MGB GT fra 1971 at gå rigtig dårligt og kompressionen var væk på cylinder 2.

På grund af travlhed og rejseaktivitet (ja sådan var det før Corona) blev bilen rullet ind i garagen, og den ene uge tog den anden. Først da Corona lammede verden, og en spændende forretningsrejse til USA blev aflyst med 2 dages varsel, fik jeg taget mig sammen til at få motoren skilt ad.

Fejlen var nem at spotte, på stemplet i cylinder 2 var stempeletringene knækket i små stykker og der var brændt huller i stemplet. Da cylindrene heldigvis var OK, blev de honet og fire nye stempler i standardstørrelse blev bestilt. Da motoren, som er en Gold Seal ombytningsmotor, aldrig har været boret op, er der masser af liv tilbage i den motor.

I påsken blev MG'en så startet op igen, og har kørt fint lige siden. Faktisk bedre end nogensinde mens jeg har haft den. Jeg kan nu - uden problemer - køre den op til maks. omdrejninger, hvilket jeg tidligere havde problemer med.

Det var derfor med store forventninger til en varm drengeweekend på Munkebjerg, at jeg kørte Høruphav tidligt lørdag morgen. Det gik fint hele vejen til Vojens, hvor speederen pludselig gik i bund og bilen i tomgang. Jeg kunne lige trille ind på afkørslen og fik hjelmen flået op. Det viste sig at være et beslag, der holder speederkablet på karburatoren, der var knækket. Pokkers, hvorfor havde jeg ikke set, at det var ved at knække, det ville jo kun tage 2 minutter at svejse derhjemme. Men i rabatten på motorvejen må man bruge, hvad man har med i værktøjskassen, så resten af weekenden kørte jeg med et speederkabel, der var monteret med ledningstrips.

Lørdag skulle vi køre et nyt sprint, der faktisk er et Hillclimb. En 2,2 km lang snoet vej med masser af blinde sving og småsten på vejen, så den var både sjov og udfordrende.

Vi kører først 2 træningsheats om formiddagen og så 3 tællende heats om eftermiddagen. I første heat i en af de første klasser, skred en BMW M3 ud og rullede rundt på marken, føreren var heldigvis OK. Da min klasse (3A historisk 1966-1976)







skulle køre første heat, fik jeg efter de tre første sving det røde flag, en BMW foran mig var kørt ligeud i et sving og endt på marken. Føreren var OK.

Andres uheld, rødt flag og omkørsel kan godt virke intimiderende på en amatør - wannabee racerfører, så det krævede lidt koncentration at fokusere på at køre banen så hurtigt som muligt, uden at tage for stor risiko. Vi skulle jo gerne kunne deltage i selve Munkebjerg Hillclimb eventen om søndagen. Men det lykkedes godt nok til, at jeg forbedrede mig i hvert heat og endte med at få en 3. plads i min klasse og en pokal til præmieoverrækkelsen under gallamiddagen på Hotel Munkebjerg om aftenen.

Fra søndag morgen skulle vi så fokusere på at køre op ad Munkebjerg bakke. Igen 2 træningsheats og 3 tællende heats. Jeg har altid haft det lidt svært på den ellers sjove og udfordrende bakke. Min MGB GT er forholdsvis tung i forhold til de

beskedne 95 hk den har (havde da den var ny), og jeg bliver fanget i en limbo mellem det ret lave 2. gear og det for høje 3. gear, der hvor det går mest op ad bakke. Det bliver derfor sjældent til podieplaceringer, men det lykkedes dog at vinde den vigtigste duel af dem alle, broder duellen. Jeg opnåede en 4. plads i klassen foran min bror i Jaguar E-type.

Og MGB'en - med de nye stempler - opførte sig eksemplarisk, mens chaufføren nok stadig har forbedringspotentiale.

"Team No Trailers" kom også hel hjem uden drama eller brug for flere ledningsstrips, og kan se tilbage på en herlig svedig sommer varm racerweekend med legekammeraterne. Som MG klubbens debuterende formand Finn Pedersen sagde, det er bedre end 14 dage på Mallorca.

Det bliver desværre nok den eneste Hillclimb i denne sæson, men så er deltagerne i MG, Austin Healey og Lotus så heldige, at MG Sport sæsonen snart starter med løb i Kolding, Sønderborg og Skærbæk.

Sommertræf

og ÅBENT HUS i MG Shoppen



Kirsten Thesbjerg havde medbragt nogle flotte glasprodukter som er hendes store hobby



Her fandt Ole Tscherning da lige en god plads

42 biler og 75 personer havde fundet vej til årets ÅBENTHUS arrangement.

Vejrguderne viste sig fra deres absolut bedste side denne august lørdag og folk hyggede sig ved små medbragte picnic borde. Der blev snakket, drukket kaffe, spist rundstykker og smagt på de lækre grillpølser.

Der blev også handlet en hel del i shoppen, ja faktisk nåede vi en omsætning på højde med en lørdag på messen i Fredericia. Vi forsøgte at koble træffet sammen med et bagagerumssalg. Det kunne være i form af ikke alene reservedele, men også hvis man havde en spændende hobby.

Kirsten Thesbjerg fra Holstebro, havde medbragt nogle virkelig flotte glasting, som hun går og pusler med i sin fritid.

Til næste år vil vi forsøge at få endnu flere til at komme og sælge spændende hjemmelavede produkter.

Tidligere har arrangementet ligget fast på den første lørdag i maj måned. Vejret kan dog være lidt ustabil og i år kom forsamlingsforbuddet i vejen. Derfor tog vi en hurtig beslutning og rykkede det til august, da der blev åbnet op for at kunne forsamles op til 100 personer. Alle restriktioner vedrørende Corona pandemien blev overholdt til punkt og prikke hele vejen rundt og vi havde indrettet pladsen med ikke mindre end 10 spritstationer. Jeg vil vurdere, at det ville være betydeligt mere risikabelt at aflægge det nærmeste supermarked et besøg. Vi satser på en gentagelse i 2021 og håber på, at det til den tid er blevet normale forhold igen, således vi også kan få de særligt udsatte med.

Tak til alle jer der kiggede forbi, og tak til jer hjælpere, dejligt at I gider give en hånd med.

De bedste hilsner.

Ulla og Mogens Petersen



Der hygges - her besøg fra Lemvig



Bjarne Rother (boghandleren) kom kørende i sin fine Marina



MG kalenderen for 1. september til 30. november

September

t	1	Pubmøde Fyn
o	2	Pubmøde Sønderjylland
t	3	
f	4	
l	5	Picnic Fyn – Ø-hop til ALS MG Vestkystløbet - AFLYST
s	6	
m	7	
t	8	Pubmøde Sydvestjylland

Oktober

t	1	
f	2	
l	3	Fyn – Efterårskøretur MG Natløb Fyn - AFLYST
s	4	MG Sport Gokart center Skærbæk
m	5	
t	6	
o	7	Pubmøde Sønderjylland MG Østjylland/Klubaften
t	8	

November

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

o 9	MG Østjylland/Klubaften Pubmøde Sydøstjylland	f 9		m 9	
t 10		l 10		t 10	Pubmøde Sydvestjylland
f 11		s 11	MG Car Club England 90 års jubilæum	o 11	MG Østjylland/Klubaften
l 12	Aroskaravanen - AFLYST	m 12		t 12	
s 13	Generalforsamling	t 13	Pubmøde Sydvestjylland	f 13	
m 14		o 14	Pubmøde Sydøstjylland	l 14	
t 15		t 15		s 15	
o 16		f 16		m 16	
t 17		l 17	Fredericia: Bilmesse og brugtmarked	t 17	
f 18		s 18	Fredericia: Bilmesse og brugtmarked	o 18	
l 19		m 19		t 19	
s 20	MG Sport KTA Sønderborg	t 20		f 20	
m 21		o 21		l 21	
t 22		t 22		s 22	
o 23		f 23		m 23	
t 24		l 24		t 24	
f 25		s 25		o 25	
l 26		m 26		t 26	
s 27		t 27		f 27	
m 28		o 28		l 28	
t 29		t 29		s 29	
o 30		f 30		m 30	
f 31		l 31			

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



OPHOLD I DET MIDTJYSKE

MED RIG MULIGHED FOR AT OPLEVE AARHUS

DAG 1:

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

DAG 2:

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

DAG 3:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

DAG 1:

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

DAG 2:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS
PR. PERSON
1.145,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

Tillæg
enkeltværelse
pr. dag
kr. 250,-

PRIS
PR. PERSON
775,-
I DOBBELT-
VÆRELSE



Hotel Årslev Kro

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

Gammel kærlighed *ruster* ikke

Markedets bredeste dækning

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

Godt dækket er rigtig dækket

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

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

Nordisk | Veteran

Støt op
om vore sponsorer
og annoncører



Efter en veloverstået 1. afd. på KTA Kolding, så er MG Sport nu også klar med 2. og 3. afd. tællende til MG Sport mesterskabet 2020. Det kommer til at foregå således

**Søndag den 20.09.2020 på Køreteknisk Anlæg
Sønderborg, Vestermark 14, Sønderborg**

**Søndag den 04.10.2020 på Gokart Center Skærbæk,
Astrupvej 40, 6780 Skærbæk**

For begge arrangementer gælder følgende.

Vi mødes søndag formiddag mellem kl. 08.30 og 09.00 på banerne, 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.

Sikkerhedsregler VIGTIG ÆNDRING!

Efter aftale med DASU er kravene til sikkerhedsudstyr ved MG Sport arrangementer således, at det nu er tilladt at køre UDEN ildslukker, advarselstrekant og førstehjælpskasse, idet vi er så tæt på deltagerne.

For at få starttilladelse skal bilen således nu kun være udstyret med sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele), en selekniv (f.eks. Stanley kniv, gælder kun rallysynede biler), og føreren skal bære minimum "E"-godkendt styrthjelm. 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 eller lignende 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

Tilmeldingsformular kan downloades på MG Car Club Denmarks hjemmeside under MG Sport arrangementer.

Tilmelding med oplysning om fører og bil sendes pr. mail til Uffe Madsen: uffe@mgcc.dk. Tilmeldingsgebyr på 450 kr. skal indbetales på konto nr. 9860 0000363987. Din tilmelding er først gyldig, når din betaling 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 kr.

Har du spørgsmål vedrørende arrangementet – eller tekniske spørgsmål – er du velkommen til at kontakte arrangementskoordinator Gert Jørgensen på gert.joergensen@mgcc.dk (tlf.4041 6793) eller Uffe Madsen (tlf. 4036 3175).

Vi har også brug for officials til afvikling af et sikkert arrangement.

Kunne du tænke at deltage i MG Sport som "official", dvs. tidtager eller flagdommer rundt på banen? Vi har utroligt meget brug for dig og kan ikke komme til at køre uden dig og dine kolleger!

Du er velkommen til at henvende dig til vores "Chief Official"; Carsten Thorgaard
Tlf. 40175540
carsten@mgcc.dk



Vi sætter pris på originalerne

Veteranforsikring
Danmark

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 veteran-køretøjer 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
 Thisted Forsikring

25% rabat ved indtegning 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

Fredericiamessen

Hjælper søges

Kære MG-venner.

Endnu en ikke alt for god sommer synger på sidste vers, men håber I alle har fået kørt lidt i åben vogn.

Nu håber vi så, trods al usikkerhed, at efterårets Bilmesse & Brugt marked i Messe C, Fredericia den 17.-18. oktober, bliver gennemført. Vær selv opmærksom på et eventuelt maskepåbud, på grund af Covid 19.

MG klubben er selvfølgelig med som sædvanlig og stiller op som vi plejer i hal D.

Den sædvanlige rabatkode til søndag den 18. oktober - som kan anvendes ved køb af billet på messens hjemmeside - www.bilmesse-brugtmarked.dk - kan hentes på klubbens hjemmeside - www.mgcc.dk - lige op til messen.

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

Messegaster

Vi vil meget gerne have hjælp til bemanding af standen - både lørdag og søndag - til vagter af 2 timers varighed.

Din opgave bliver bl.a., at sørge for, at der hele tiden er kaffe/the på kanden samt stille kaffe/the samt rundstykker og småkager på bordene. Holde området ryddeligt og rent på og omkring bordene samt sørge for, at der er fremlagt diverse brochurer og klubblade til uddeling.

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

Der er brug for 20 "messe-gaster", hen over weekenden. Tilmeld dig og få en god oplevelse!

Vi har brug for din tilmelding senest den 5. oktober

Tilmelding til: Bent Hanssen på **23304417**
Mail: benthanssen@waoomail.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.

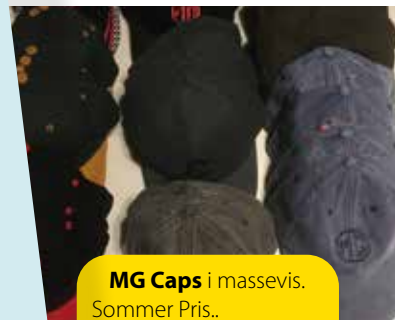
MG-SHOPPEN

Kære MG Venner !
 Hvis alt går som sædvanligt er der Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia
 den 17. - 18. oktober.
 Alle restriktioner, som måtte være indført på det givne tidspunkt, vil
 naturligvis nøje blive fulgt, og ja, måske kan vi heller ikke servere kaffe
 og rundstykker, som vi plejer, sådan er det bare her og nu.
 Men vær opmærksom på at ingenting er som det plejer at være i disse
 coronatider, vi vil derfor bede jer alle følge med på vores hjemmeside:
 www.mgcc.dk, hvor der løbende vil blive opdateret omkring hvorvidt
 messen i det hele taget bliver afholdt. I skrivende stund er intet klar-
 lagt.
 Vi tror og håber på at messen kan gennemføres, og glæder os i den
 grad til at byde jer VELKOMMEN på MG Standen. Vi vil være tilstede
 med hele udvalget af regaler, bøger og beklædning.

De bedste MG hilsner

MG STANDEN
 Bent Hanssen
 Mikael Krogh

MG SHOPPEN
 Carsten Thorgaard
 Bjarne Røther
 Ulla og Mogens Petersen



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



Lækker **Rejsetaske** 51x31x27 40L.
 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.-



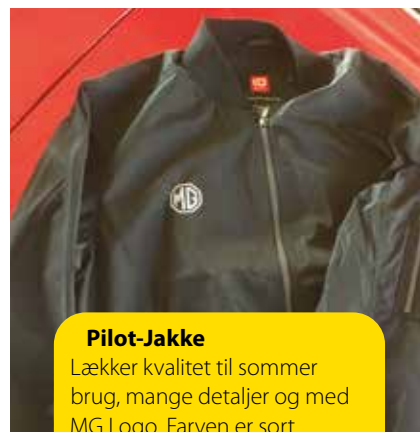
Kedeldragt let kvalitet
 med MG Logo På lager i man-
 ge størrelser, farven er grøn..
Pr. stk. Kr. 300.-



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 Flaskegrøn
Pr. stk. Kr. 250.-



Pilot-Jakke
 Lækker kvalitet til sommer
 brug, mange detaljer og med
 MG Logo. Farven er sort..
Pr. stk. Kr. 600.-



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

4. del

Vi bringer hermed fjerde og sidste del af artiklerien "Alt om S.U. karburatoren". Artiklerne stammer fra DOMI-servicebladet nr. 9, 10/11, 12 og 13. De tre første afsnit af artikel blev bragt i MG-bladet, marts, maj og juli 2020) 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". Hvis du ikke er karburatørekspert i forvejen, er hjælpen måske her, når du har læst denne artikel. God læsning.



Denne fjerde og sidste artikel om S.U. karburatoren beskriver justeringen af to og tre sammenkoblede karburatorer og samtidig omtales en luftreguleringsdyse, der i nogle tilfælde er monteret på karburatorhuset, og en speciel anordning for blandingsregulering, der anvendes i forbindelse med visse motorer. Artiklen stammer fra DOMI-servicebladet nr. 13 1955.

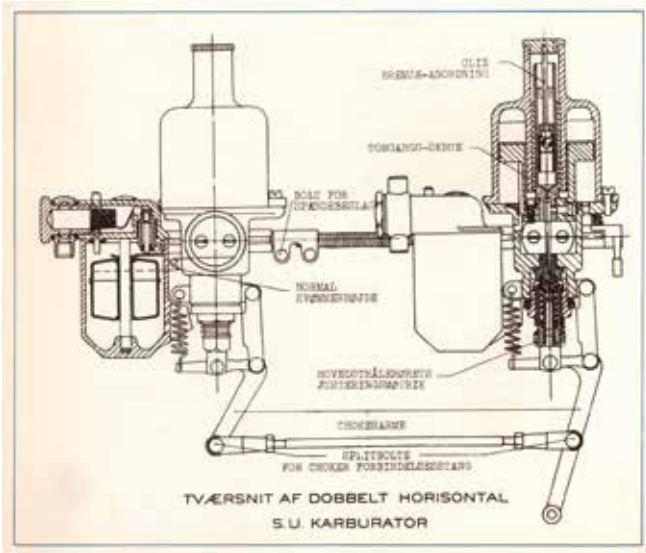
Før man foretager en omhyggelig justering af to eller tre sammenkoblede S.U. karburatorer, må det stærkt anbefales at undersøge alle de dele af motoren, der har indflydelse på dens ydelse, som f.eks. ventilspillerum, tændrørens elektrodeafstand og kontaktpunktafstanden i strømfordeleren, således at man sikre sig, at disse er i overensstemmelse med fabrikkens forskrifter. Karburatorerne bør derpå efterses som omtalt i artikel nummer 2 (se medlemsbladet 3. maj 2020), således at man er sikker på, at stemplerne er fuldstændig fri, og at strålerørene er rigtigt centreret.

Nu løsnes spændeboltene til beslagene på forbindelsesstan-

gen mellem gasspjældsakserne, således at gasspjældene kan stilles uafhængigt af hinanden, og forbindelsen mellem strålerørens vippearne afbrydes ved, at en, eller hvis det drejer sig om tre sammenkoblede karburatorer, to af splitboltene tages ud. Samtidig med at sugekamrene er taget af, bør man se efter, at nålene er monteret i den samme stilling på alle tre stempler, og at strålerørene sidder lige langt under broerne i karburatorerne, når de presses hårdt imod justeringsmøtrikkerne.

Kontroller ved at lytte.

Skru tomgangsskruerne løs og indstil dem, således at et stykke tyndt papir netop kan fastholdes mellem enden af skruen og stoppet på karburatorhuset. Skru derefter tomgangsskruerne nøjagtigt een omdrejning ind. Motoren skal nu startes. Når den er rigtigt varmet op, skal hastigheden justeres ved, at tomgangsskruerne drejes i den ene eller den anden retning, alt efter om motoren skal gå hurtigere eller langsommere. Det er vigtigt, at begge eller alle tomgangsskruerne drejes nøjagtigt



det samme antal omgange eller lige store dele af en omgang. Den bedste metode til at afgøre, om gasspjældenes åbninger er lige store, er at lytte til indsugningen. Dette gøres lettest ved at holde den ene ende af et stykke gummislange, f.eks. kølerslange, mod øret og efter tur holde den anden ende ned til indsugningen på hver karburator. Hvis den hvislende lyd i en af dem er højere end i den eller de andre, løsnes tomgangs-skruen i den pågældende karburator, indtil lyden er ens for begge eller alle karburatorer. Når den foretagne indstilling er tilfredsstillende, skal blandingen justeres, og det sker ved, at strålerørens justeringsmøtrikker skrues op eller ned (lige meget på hver karburator), idet strålerørene presses hårdt op mod justeringsmøtrikkerne. Efter afslutningen af denne justering skal motoren gå tilfredsstillende, men det kan ske, at hastigheden nu er lidt større end oprindeligt indstillet ved hjælp af tomgangsskruerne, og det kan derfor være nødvendigt at løsne disse en lille smule for at nedsætte hastigheden (skruerne skal løsnes nøjagtigt lige meget). Hvis blandingen er korrekt på begge eller alle karburatorerne, skal en lille løftning ved hjælp af en lommekniv eller lignende af et af karburatorstemplerne få motoren til at gå uregelmæssigt på grund af en for mager blanding. Hvis motoren går i stå, når man løfter stemplet i den ene karburator, medens den bliver ved at arbejde, når man løfter stemplet i en af de andre, er det tegn på, at blandingen fra den første karburator er magrere end i den eller de andre, og man må derfor gøre blandingen fra den pågældende karburator lidt federe ved at skrue strålerørets justeringsmøtrik en lille smule ned. Når blandingen fra begge eller alle karburatorerne er korrekt, skal motorens udblæsningslyd være regelmæssig og jævn. Hvis lyden er uregelmæssig, og der forekommer en art smældende lyde gennem udblæsningsrøret samtidig med, at udblæsningsgassen er farveløs, er blandingen for mager. Hvis der er rytmiske uregelmæssigheder i udblæsningen, og udblæsningsrøgen er sort, skuldes det, at blandingen er for fed.

Før forbindelserne til strålerørens vippearmer monteres igen, må man forvisse sig om, at strålerørene ligger fast an mod deres justeringsmøtrikker, og om fornødent indstille læng-

den af forbindelsesstængerne, således at splitboltene frit kan indsættes, når strålerørene er i den nævnte stilling. Til slut kan spændeboltene til beslagene på forbindelserne mellem gasspjældsakslerne spændes til.

Ventilationsdyse.

På en del af de karburatorer, som er fremstillet efter marts 1950, såvel dobbelte som enkelte, blev der monteret en lille ventilationsdyse i den del af karburatoren, hvor strålerøret sidder. Den øverste ende af denne dyse kommer frem i en vinkel på siden af karburatorhuset, og dens funktion er at stabilisere blandingen ved særlige åbninger af gasspjældet.

Denne ventilationsdyse kan have to udformninger. I de fleste tilfælde er det en ganske simpel type, der ender i en lille, presset messingkapsel, som let kan afmonteres, når den lille midterskrue tages ud. Når kapslen er taget af, kan det temmelig lille ventilationshul i siden af messingdysen undersøges, således at man kan forvisse sig om, at det er rent og ikke tilstoppet af snavs eller støv - dette lille hul må ikke under nogen omstændigheder gøres større, men kan renses ved, at en knappenål stikkes igennem for at fjerne eventuelle tilstopninger.

Den anden og mere sjældne type af ventilationsdyse munder ud gennem siden af karburatorhuset for at ende med en forskrunding og en lille rørledning, som sædvanligvis er ført til låget på svømmerhuset, men det kan også i nogle tilfælde være tilsluttet et sted på indsugningsrøret eller luftrenseren.

For at undersøge åbningen i denne anden type er det kun nødvendigt at aftage rørledningen ved forskrundingen nærmest karburatorhuset og kontrollere ventilationshullet, som er en del af boringen i forskrundingen - der er ikke et specielt hul anbragt i siden af dysen som på den simple type.

Der kan ikke opstå vanskeligheder med disse ventilationsdysers bortset fra, at de kan tilstoppes med snavs - og gennemsnit-skøren vil ikke bemærke den meget lille indflydelse, det har på motorens indflydelse. Hvis imidlertid midterskruen på den enkle type eller forskrundingen på typen med rørledningen arbejder sig løs, vil man øjeblikkelig kunne mærke følgerne af, at blandingen bliver betydelig magrere.

Anordning for blandingsregulering.

Det er normalt ønskeligt, at motoren får en noget federe blanding, når den arbejder under fuld belastning, end når den

kun er ringe belastet. På de fleste motortyper vil S.U. karburatoren automatisk opfylde dette krav på grund af den kraftigt pulserende luftstrøm ved fuld belastning i modsætning til den rolige strøm, når motoren går med gasspjældet delvis lukket.

Denne virkning, som kaldes blandingsforholdets spredning, kan i almindelighed opnås i nøjagtig den rette udstrækning ved en omhyggelig konstruktion af luftindtaget og indsugningskanalerne. Nogle motorer kræver imidlertid en større spredning af blandingsforholdet end den, der normalt kan nås på denne måde, og i sådanne tilfælde kan man montere en reguleringsanordning som vist i figur 6.

Denne består af en rørformet anordning, der fastholdes af svømmerhusdækslets møtrik, og hvis indre (53 på figur 6) står i forbindelse med svømmerhusets indre gennem forskellige huller og kanaler.

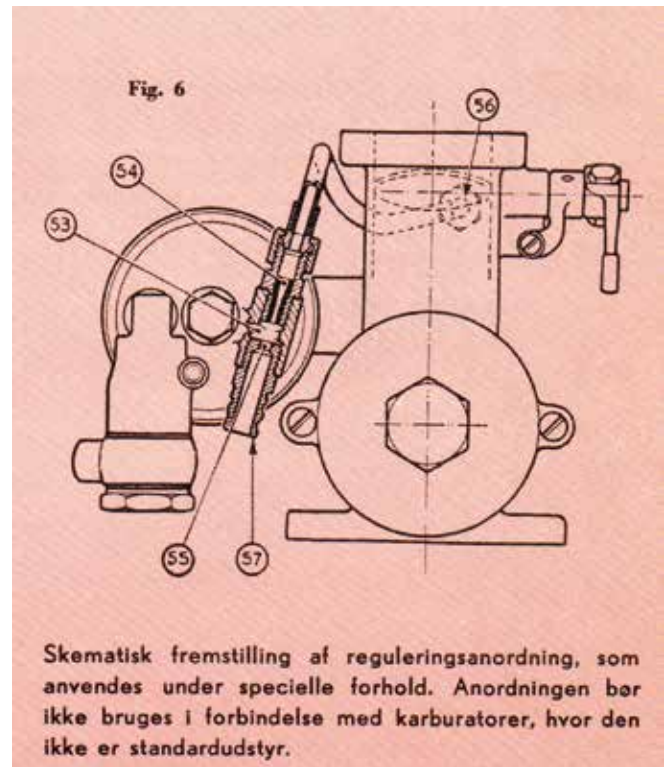
Bortset fra denne forbindelse er svømmerhuset ellers uden forbindelse med luften udenfor, idet det normale ventilationshul er udeladt, og der er anbragt en pakning mellem svømmerhuset og dækslet.

Automatisk kontrol.

Det vil ses på tegningen, at foruden forbindelsen til svømmerhusets indre er der en forbindelsesåbning (55 på figur 6) ud til den omgivende luft eller til indsugningsrøret foran karburatoren ved hjælp af en kunstgummislange anbragt på niplen (57 på figur 6). Desuden er der en forbindelse gennem en lille luftdyse (54 på figur 6) til et hul (56 på figur 6) ved kanten af karburatorens gasspjæld. Anordningens funktion er følgende:

Når gasspjældet er lukket i til den normale tomgangsstilling, udmunder åbningen (56 på figur 6) på karburatorsiden af gasspjældet og er derfor kun påvirket af det lille undertryk på sugesiden af karburatorstemplet. Dette lille undertryk vil forårsage en luftstrøm gennem kunstgummislangen fra indsugningsrøret foran karburatoren gennem åbningen (55 på figur 6) og videre gennem venturien (54 på figur 6), men da det undertryk, som forårsager denne strøm er lille, er dets virkning på trykket i det lille område (53 på figur 6) og dermed svømmerhuset ubetydelig, og svømmerhuset holdes i virkeligheden under atmosfærisk tryk, som det normalt er tilfældet.

På samme måde er undertrykket i reguleringsanordningen og dens virkning på trykket i svømmerhuset ubetydeligt, når gas-



spjældet er helt åbent, eller når motoren arbejder under fuld belastning. Hvis derimod gasspjældet er delvist lukket og ved en motorbelastning mellem tomgang og fuld kraft, dannes der et større undertryk ved åbningen (56 på figur 6) og luften vil strømme gennem reguleringsanordningen med en sådan hastighed, at der dannes et mærkbart undertryk i området (53 på figur 6). Dette undertryk vil overføres til det indre af svømmerhuset og på denne måde forårsage en mindre udstrømning fra strålerøret.

Begrænset virkning.

Anvendelsen af en indsnævret dyse (54 på figur 6) i stedet for en plan gennemboring på dette sted sikrer, at luftstrømmens hastighed gennem dysen når et begrænset maksimum ved et forholdsvis lavt undertryk ved åbningen (56 på figur 6) og at denne hastighed ikke vil blive forøget nævneværdigt ved en yderligere forøgelse af trykket.

Dette sikrer, at den største lufthastighed gennem venturien og den deraf følgende største regulerings effekt fremkommer, når gasspjældet drejes et relativt lille stykke tilbage fra fuldt åbnet stilling, og at en yderligere lukning af gasspjældet ikke påvirker blandingsforholdet i en sådan grad, at motoren sætter ud.

Det kan i almindelighed ikke anbefales at montere reguleringsanordningen på karburatorer, hvorpå den ikke er normalt udstyr, da dens virkning her vil blive for stor, således at blandingen bliver for mager.

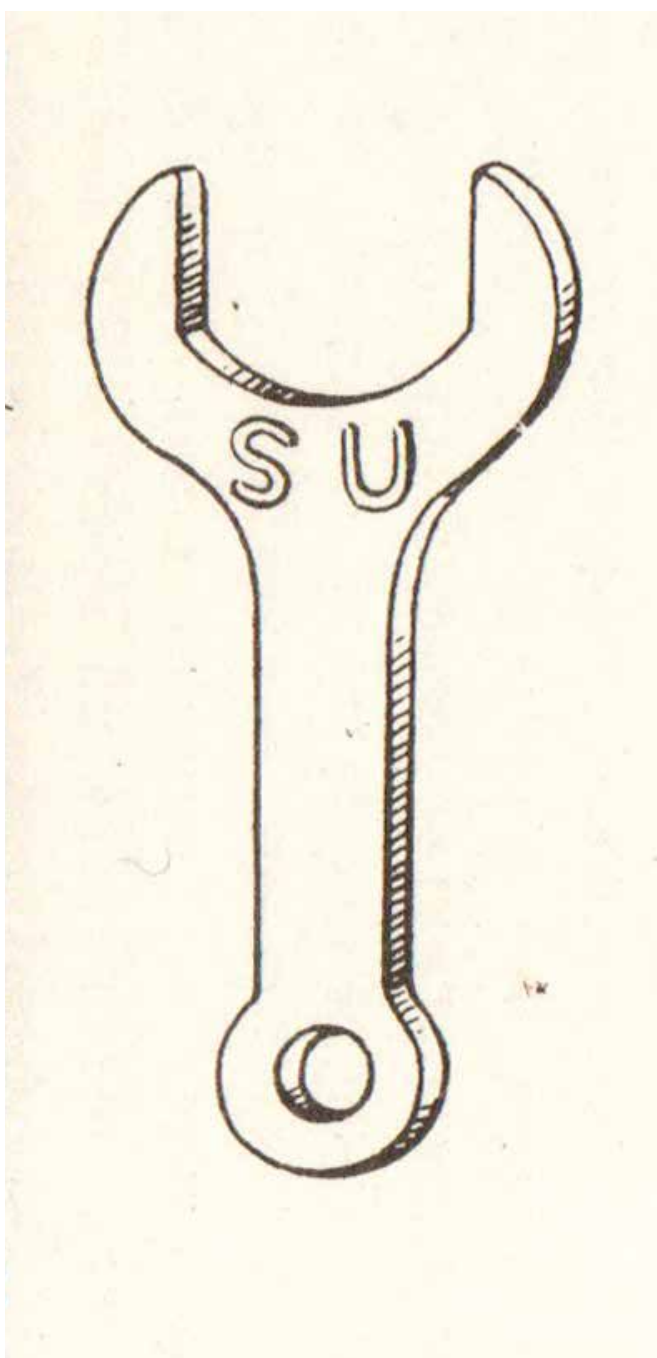
(de tre første dele af artikel blev bragt i MGCC-bladet, marts, maj og juli 2020)

Værktøj til justering

af S.U. karburatoren

Indstillingsnøgle for benzin-luft-blanding

Denne praktiske nøgle, som passer til indstillingsmøtrikken på S.U. karburatorer, er bekvem at have i lommen, og den kan altid anvendes, hvor man ikke kan komme til med en større nøgle. Reservedelsnummer 3524.

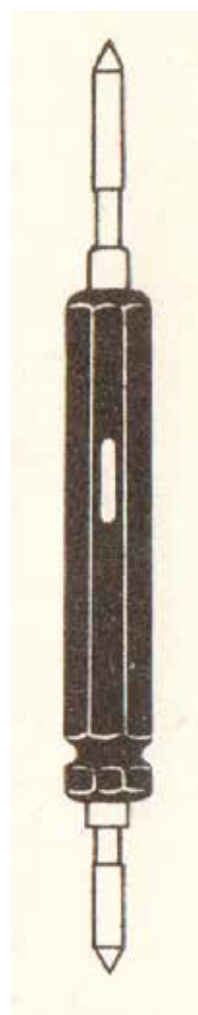


Søger for strålerør

Til kontrol af slid i strålerørsmundingen anvendes den afbildede præcisionsforarbejdede søger, der arbejder efter gå-ikke gå princippet. Hvis strålerøret ikke er slidt mere end tilladeligt, kan søgerens ene ende gå ind i munden, medens den anden ende vil være for tyk dertil. Kan begge søgerens ender gå ind i strålerørsmundingen er denne slidt, og et nyt strålerør bør monteres. Reservedelsnummer 114 112/6-7.

De her omtalte værktøjer kan bestilles gennem vor reservedelsafdeling subsidiært gennem en af de autoriserede DOMI-forhandlere.

Er du til nostalgisk værktøj anbefaler MG-Bladets redaktion dog, at gå på jagt i værktøjskasserne på diverse stumpemarkeder rundt om i landet. Redaktionen har erfaret, at autoriserede DOMI-forhandlere er ret svære at finde i dag.



Aftentræf i MG MidtVest



Tekst og foto Carsten Thorgaard

Endelig. Sådan var vi vist mange, der tænkte og derfor lod vi turen gå mod Ikast torv for at mødes med de øvrige MG folk en torsdag aften i juni måned.

Omkring 25 biler med "indhold" mødte op i et flot vejr, der virkelig indbød til en køretur og dertil hørende hyggesnak. Som det kan ses på fotos var det et bredt spekter af MG modeller, der mødte op. Samtidig var der en del lokale, der mødte op for at studere køretøjerne og få en historie om dem af ejerne, der beredvilligt fortalte.

Efter at have gået rundt i det flotte solskinsvejr, var der en stor del, der trak ind i skyggen for at fortære den medbragte kaffe og samtidig snakke videre.

Mange havde slet ikke været ude i MG regi siden slutningen af februar måned, så der var en del at snakke om.

Hen på aftenen begyndte det at blive køligt, så der blev opbrud i forsamlingen.

Når disse linier læses har vi igen været samlet, denne gang i slutningen af august ved Gyldendal havn i Salling.

Mere om dette i november udgaven.



Vi er heldige at kunne bringe gode råd m.v. fra Matthies Nissen.

Matthies – som er medlem af MG Car Club Danish Centre – har indvilget i at videregive disse råd til vores medlemmer

Teknik, Holdninger og Gode Råd

Sidste garageartikel handlede bl.a. om at undgå evt. skadevirkninger ved at tanke benzin med ethanol på de gamle biler. Jeg havde nogle forslag, men fik ikke klart fortalt hvad jeg selv vil gøre, men det kommer nu!

Hvad vil jeg selv gøre?

Inden MG'en startes i foråret vil jeg afmontere svømmerhusenes dæksler for at se, om der er vand (og snavs) i bunden af disse. Svømmerhuset kan lettest tømmes med en engangssprøjte (jeg har vist omtalt sprøjten tidligere på disse sider!).

Hvis der er vand i svømmerhusene, så vil jeg afmontere benzinslangen i motorrummet lige før karburatorerne og lade benzinpumpen pumpe benzin og evt. vand op i et rent syltetøjsglas. Det er værd at huske, at vandet altid befinder sig i bunden af tanken. Hvis der er meget vand i glasset, så er alternativet at tømme benzintanken og skylle den igennem med karburatorsprit. Men hvis det skal gøres ordentligt, så skal tanken afmonteres.

Når jeg tanker, vil jeg vælge E5 benzin. Hvis jeg er på langtur/ferie og ikke har en tankstation i nærheden, der har E5 benzin, så vil jeg tanke E10 benzin. Det sker der ikke noget ved, bare benzinen bruges inden for en overskuelig fremtid (1 – 2 uger).

Om efteråret inden bilen sættes hen vil jeg til den sidste tankfuld E5 benzin tilsætte Ethomix (omtalt i sidste måneds garageartikel). Det er ikke sikkert at det gør den store forskel, men det skader ikke! Husk at køre det igennem systemet så den benzin der befinder sig i svømmerhusene også indeholder Ethomix.

Jeg er lidt i tvivl, om det er bedst at fylde tanken helt op eller at lade bilen stå med bare lidt tilbage i tanken. Sidstnævnte kan give mere kondens, men der er til gengæld mindre ethanol tilbage i tanken.

For eventuelt at modvirke kondens vil jeg som noget nyt afmontere tankdækslet og forsegle påfyldningsstudsene med en kraftig plasticpose eller lign. når bilerne igen efterlades i vintermørket.

Til allersidst vil jeg berolige jer andre og mig selv og erindre om at vi i de sidste par år har været tvunget til at køre med E5 benzin, uden at jeg har oplevet de helt store gener eller skader. Jeg kan dog berette om én påviselig skade, ikke på en af MG'erne, men på min påhængsmotor!

En påviselig ethanol skade

Sidst på sejsæsonen begyndte min påhængsmotor at gå i stå i tomgang for til sidst helt at svingte. Det var temmelig irriterende. Her i foråret tog jeg den hjem i garagen for at finde fejlen. Enten var fejlen i tændingssystemet, eller også var det i karburatoren, at den skulle findes. Førstnævnte var OK, hvorfor jeg skilte karburatoren ad. Det viste sig til min store overraskelse, at der var rigtig meget vand i svømmerhuset. Nu var fejlen fundet, men hvad var årsagen?



Her er hvad svømmerhuset indeholdt. Den grå hinde imellem benzin og vand er totaktsolie.



Påhængsmotorens benzinpumpe indeholdt rustvand fra de skruer, der holder de to rustfrie pladeventiler på plads.

Benzinen på tanken var E5 tilsat ca. 1% totaktsolie. Til motorer, der kører jævnlige og tankes ofte, er det af mindre betydning at det er E5 benzin, men til påhængsmotorer, der som min kun kører sjældent og kortvarigt, er det et problem, idet den kun forbruger 2 - 5 liter benzin i løbet af sommeren. Man kunne håbe på, at tilsætning af totaktsolie i benzinen ville forhindre rustdannelse, men det gør den desværre ikke.

Jeg nævner dette, fordi min påhængsmotors 'kørselsmønster' desværre minder meget om det, som en del vete-ranbiler

bliver udsat for, nemlig for lidt kørsel og for meget gammel benzin i tanken. Løsningen er nærliggende: Kør noget mere eller klods bilen op og tap al gammel benzin af tanken. Den gamle benzin skal afleveres på gen-brugspladsen.

Vandudskilningsfilter

Jeg kan huske fra mine barndomsbesøg på landet, at de gamle benzindrevne Ferguson traktorer havde monteret et vandudskilningsfilter på benzindrøret lige før karburatoren. Filteret var magen til det som jeg har fundet på Moss' hjemmeside og som til min store overraskelse er standard på alle Jaguar biler årgang 1955-1973, bl.a. på E-typerne. Jeg har bestilt et filter hjem og vil afholde et forsøg sommeren over for at se om det har nogen effekt.



Vandudskilningsfilter til eftermontering. Glasset kan skrues af og tømmes for vand og snavs. (Moss)



Trykregulator m. vandudskilningsfilter. (Moss)

Hvis du allerede har monteret en trykregulator på benzintilførslen, så har du mulighed for at holde øje med evt. vand i benzinen, da regulatoren har et indbygget vandudskilningsfilter. Regulatoren er mere end dobbelt så dyr som det før omtalte filter, der kun koster ca. 300 kr. (se Matthies Garage nr. 42, 2017-03).

Lucas reservedele

Sidste gang skrev jeg lidt om, hvor omhyggelige Lucas var med at nummerere og datomærke deres produkter. De mange udgaver af strømfordelere og de tilhørende vakuumregulatorer må aftvinge en vis respekt for lødigheden af produkterne. Men det var også før end det for alvor gik ned ad bakke for britisk bilindustri.

Jeg fik ikke – primært af pladshensyn - gjort 'rent bord' sidste gang. Det vil jeg nu forsøge at råde bod på. Som jeg fortalte, så fik jeg tilsendt en gammel fordele, ikke den helt rigtige model, men dog én med tilnærmelsesvis samme data. Der var også meget andet som jeg kunne bruge fra den komplette fordele.



Originalt Lucas fordelerdæksel med 'side entry'.

Strømfordelerdækslet med 'side entry' (tændkablerne kommer ud af siden på dækslet). Det var i rigtig god stand og helt originalt. Et særligt kendetegn ved disse dæksler er, at der i kulstiften, som danner forbindelse med roto-ren, er indbygget en radiostøjdæmpningsmodstand. Det betyder, at man bør undgå at montere et tændkabel med modstand mellem spole og fordelerdæksel.



Originale Lucas tændrørshætter med indbygget modstand. (Suppressor). (MGAguru)

Tilsvarende vedrørende tændrørskablerne hvis der anvendes de på fotoet viste tændrørshætter, idet de også har indbygget radiostøjdæmpning. I øvrigt er radiostøjdæmpningshætter mv. et levn fra fortiden. Der er i dag ingen krav om radiostøjdæmpning af tændingsanlæg, idet alle andre elektroniske komponenter, som vi omgiver os med, har indbygget deres eget radiostøjdæmpningsfilter.



To næsten ens rotorer, samt én der ikke fortjener at være i godt selskab!

Rotoren i den brugte fordele var også i meget fin stand, og den var af den rigtige kvalitet som bortset fra farven er identisk med de nye - uoriginale men meget fine - rotorer. Rotoren

længst til venstre er af den dårlige type (original Lucas?), som man bør kassere.

Endelig sad der i fordeleren en kondensator, som ikke var i særlig god stand. En test afslørede manglende kapacitet og manglende evne til at holde på spændingen. Ikke overraskende, idet kondensatorer ældes med tiden, muligvis på grund af et liv i fugtige omgivelser.



Destruktiv adskillelse af vakuumregulatoren.

Behovet for en ny vakuumfordeler var årsag til, at jeg fik den fine brugte fordeler. Den defekte vakuumregulator blev herefter dissekeret for at give ny viden om teknikken inde i selve vakuumdåsen.

Mærkning af Lucas strømfordeler

Ved du i øvrigt, hvad forskellen er på en Bosch fordeler og en Lucas fordeler? Bosch fordeleren drejer med uret set ovenfra. Lucas fordeleren drejer også med uret, men det skal ses nedenfra! Men den drejer mod uret set ovenfra!

Derfor angives det i det originale Lucas reservedelskatalog at strømfordeleren drejer 'clockwise', selv om vi lo-gisk tænkende mennesker kan se at den drejer 'anti clockwise'! Det er fordi vi ikke er for kloge! Fordeleren skal selvfølgelig løftes op og fri af motorblokken og betragtes nedenfra, 'så passer pengene'!



40897 is the service number for the 25D4 used in early MGB's, 163 is the date code for 1st week of 1963

Billedet taler vist for sig selv. (MGAguru)

Læg låg på!

Jeg har lige måttet udskifte akkumulatoren på Rikkens GT'er. En MGB er egentlig konstrueret til at have to 6 volts batterier monteret et i højre side og et i venstre side. Hen over de to akkumulatorrum er der anbragt et låg med fem låseanordninger ('fastners'). På undersiden af låget er der monteret en tynd gummiliste. Som oftest er gummilisten gammel og stiv eller den mangler helt. Hvis man kører i en åben MGB er listen af mindre betydning, men hvis man sidder inde i den lukkede MGB GT, så er den af stor betydning. Under kørsel opstår der et undertryk under vognbunden, som vil kunne trække ildelugtende udstødningsgasser ind i kabinen.

Men det er nemt at rette op på. Man monterer blot en tynd selvklæbende skumgummiliste af samme type som dem man anvender til forsatsvinduer i et gammelt hus. Men den skal være tynd ellers får du problemer med at låse de irriterende låseskruer ('fastners') i dækpladen.



Det store batteridæksel har 5 lukkeskruer (det her fra min samling har kun bevaret to!)

Som sagt så er både MGA og MGB født med to 6 volts akkumulatore. Men to 6 volt batterier er dyre ca. 2 x 1300 kr. hvorfor de fleste kun monterer en enkelt 12 volt akkumulator som rækker fint til vores sommerkørsel. Den akkumulator som jeg har monteret i den åbne MGB og i GT'eren er en EXIDE (EA472) til 700 kr. som passer som 'fod i hose' i batterikassen.



GOLD CLASS™

Premium Performance



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

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

Reflect Your Passion™



Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

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



Pubmøder Sydvestjylland

Pubmøde hos Gareth Newton og Tasse, **den 8. september.**

Startsted Tastrupvej 11, 6800 Varde, kl. 17.00.

Køretur med afsluttende grill i bålhytten ved Nyssø, hvor vi griller en pølse og får en kop kaffe eller en øl/vand.

Tilmelding til Gareth 29458098 eller Tasse erth@godmail.dk og 30231222.

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.

2. september

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

7. oktober

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

4. november

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

2. december

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

Pubmøder Sydøstjylland

Den 9. september holder Karsten Pedersen pubmøde kl. 19. på adressen Skovparken 46, 8722 Hedensted
Jeg er i gang med at renovere en MGB, men den er nok ikke kommet retur fra maleren, når pubmødet holdes, men så har jeg min fine røde MGB, som også har

fået hele turen og blev færdig i 2014 samt min "racer" MGB, som bruges til MGB sport m.m.

Så der er nok at se på.

Husk 20 kr. til kaffekassen.

Gældende regler mod Covid 19 overholdes.

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

Den 14. oktober kl. 19 vil Ivan Feldt gerne vise os, hvordan man forkromer og hvor stort et forarbejde der er forbundet med slibning og polering, inden man kan forkrome delene.

Pubmødet afholdes i Ivans firma - Vejle Nikkel og Chrom - på adressen Rørhaven 5, 7100 Vejle.

Husk 20 kr. til kaffekassen.

Tilmelding senest 2 dage før til Ivan på ivanfheldt@gmail.com eller 21161623



Efterårskøretur på Fyn den 3. oktober 2020

Turen går rundt i det vestfynske og er på ca. 100 km.

Startsted er Turup Forsamlingshus, Kærvangen 17, Turup, 5610 Assens.

Start foregår som "Drive In" hvor hver bil modtager en pose med det nødvendige.

Ankomst: Frit mellem kl. 10 og kl. 11 – bilerne sendes hurtigt af sted.

Første del af ruten er "Skov og Land" - anden del er "Skov og Kyst".

Der er ingen poster. Dog er der en lille opgave, som kan løses fra bilen, også for eventuelle børn.

Grundet Covid-19 medbringes egne madpakker, som nydes undervejs på turen. Stedet er valgfrit.

I har god tid, så benyt jer af henvisningerne, som er vedhæftet vejledningen.

Der serveres kaffe og kage i forsamlingshuset fra kl. 15, og derefter er der afslutning ca. kl. 16.

Der er præmier fra klubben.

Sidste frist for tilmelding er den 21. september 2020.

I kan melde jer til på karmog@smilemail.dk eller karmog53@gmail.com. Tilmelding kan også foretages på 40 37 11 69

eller 51 51 07 36. Tilmeldingen gælder først, når betaling er foretaget.

Betaling sker til fynske bank på reg.nr. 6850 og kontonr.0000149539.

Endvidere kan betaling foretages på mobilepay 51 51 07 36.

Husk at skrive navn og medlemsnr.

Pris pr. person er 100 kr. Børn gratis.

Håber vi ses

Mvh. Karin og Mogens Jensen

Efterårsklargøring

Den 10. oktober er der efterårsklargøring på Armvangevej 54, 6800 Varde.

Vi starter med rundstykker kl. 9.00.

Kl. 10.00 til ca. kl. 11.30 kommer Svend Åge fra Broager og fortæller om gearkasser.

Der arbejdes også på et indslag om bagtøjer.

Kl. ca.13.00 til kl. 17.00 er der mulighed for at skrue lidt på din bil og eventuelt låne en lift.

Der er mulighed for pølser og brød omkring kl. 12.

Alle er velkomne Bøje og Jani.

Tilmelding på:oldtimerhansen@stofanet.dk/tlf28256015



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.

3402 Brian Rasmussen,
Niels W gades Vej 7,
9900 Frederikshavn
Tlf. 61269454
Mail dmguld89@gmail.com

3403 Lars Klinkby,
Ålykken 9,
5250 Odense SV
Tlf. 29906080
Mail lklinke@msn.com

3404 Birger Dencker Nielsen,
Thorlundvej 16,
7361 Ejstrupholm

3405 Bo Quistgaard,
Klintevej 31,
7500 Holstebro
Tlf. 21228141
Mail bbq@progresso-nordico.com

3406 Birgit Andreassen,
Ydunslund 67,
7620 Lemvig
Tlf. 40280365
Mail bi.aa.andreassen@mail.dk

3407 Jes Meirup,
Lyngåvej 63,
8370 Hadsten
Tlf. 22665025
Mail lungaaby@live.dk

3408 Camilla Neubert,
Borring 40,
8763 Rask Mølle
Tlf. 31719515
Mail neubert.camilla@gmail.com

3409 Hans Peter Kristensen,
Væverensvej 2,
9000 Aalborg
Tlf. 23363767
Mail: hanspeter.kristensen.hpk@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