



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Oktober 2020 - Nr.8



Jan Glads smukke MGA foran de smukke gamle træskibe
en sommeraften på Holbæk gamle havn



MG RV8 op mod MGB GT V8

Da MG RV8 så dagens lys tilbage i 1993, satte man sig for at kigge nærmere på forskellene til den tidligere MGB GT V8. På hvilke punkter adskilte de sig fra hinanden. Kig ind på side 14-18.



MG eMidget

Gå fremtiden i møde med en el-dreven MG Midget. Kig ind på side 6-9 og få historien.

MGB - Aston Martin



Læs om dette lidt særegne og korte ægte-skab i 1980-1981 inde på side 10-11.

Et vanvidskøretøj



Læs inde på side 12-13 om dette køretøj, som viser sig at være en MGTD. Net mediet Via Retro giver et anderledes bud på bilen.



Mine bildrømme

Drømmer du om at eje verdens dyreste og mest hipede bil, eller stiller du dig tilfreds med verdens billigste bil? (Det er iøvrigt en indisk Tata Nano til ca. kr. 13.000 - T.v.). Matthis giver sine bud på hans drømmebiler gennem tiden inde på side 19





BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

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

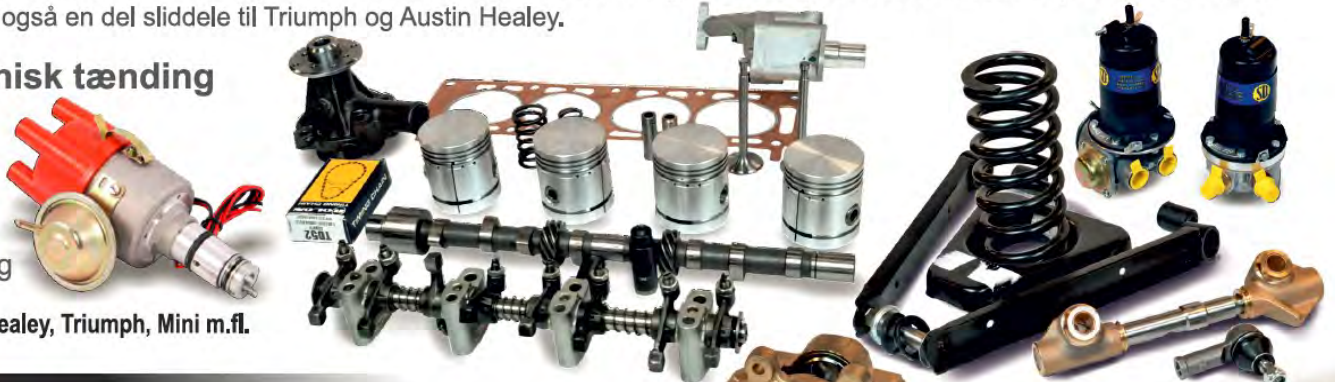
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

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

FORMANDEN HAR ORDET

Nyt fra bestyrelsen

Vi holdt ordinært bestyrelsesmøde den 17. august hos Bent Hedegaard.



Gennemgangen af afholdte arrangementer, siden sidste møde, var pga. Corona temmelig tyndt i antal, men ikke i antal deltagere. Flot fremmøde til MGF/TF/Z registerets første møde, 65 biler til forårets MG hos Daytona og 18 biler i Haslev.

Gennemgangen af kommende arrangementer viste en stor efterspørgsel for at deltage i MG for begyndere, som har medført oprettelsen af et ekstra kursus. I alt vil 10 nye MG ejere komme gennem Matthies' kursus på Lars Madsens værksted i Ringsted.

Modsat måtte vi strege aktiviteten Copenhagen Historic Grandprix i oktober. Det var netop besluttet at aflyse løbet på grund af begrænsningerne i forsamlingsforbudet, og den usikkerhed, der er omkring evt. ændring af reglerne afhængig af udviklingen i Corona trykket.

Klubweekenden til Als er på plads med 40 deltagende MG'er og 80 personer. Ruterne for lørdag og søndag er lagt, og ser meget spændende ud. Arrangørerne har trukket på lokale kræfter for at finde de små lidt ukendte steder på Als.

En klubweekend skal planlægges mindste et år frem i tiden for at sikre hotel. 2021 blev sat i gang og der er indhentet tilbud, hvor pilen peger på Stevns. Underskriften skal lige sættes inden vi melde datoen ud.

Vi har længe talt om Bornholm som oplagt til weekendturen, men dels kan det blive dyrere end vi normalt opererer med, dels er det vanskeligt at finde overnatning til så mange mennesker samme sted. Jesper Eriksen arbejder på sagen - spændende om det kan realiseres.

Mange af os tanker 100 oktan benzin hos Shell eller OK Benzin. Vi drøftede muligheden for at indgå en sponsoraftale med OK, hvor klubben modtager et beløb for hver liter brændstof der købes på OK/MG kortet. Vi arbejder lidt videre med bl.a. at undersøge medlemmernes holdning til at erhverve og anvende et OK kort, samt vurdere den indsats, der skal til for at sikre en økonomisk succes.

MG Motor

Rikke og jeg holdt møde med MG Motor den 18. august i Fredericia. Formanden for vestklubben Finn Pedersen deltog også. Formålet var at præsentere de to klubber for marketingchef Kenneth Steel og PR-ansvarlig Lene Mejdal Iversen. MG er nyt for medarbejderne, som indtil MG kom tilbage til Danmark arbejdede med KIA mærket.

MG Motor vil nu overveje, hvor et samarbejde kunne være relevant, herunder hvordan der kan skabes et brandmæssigt link til MG's historie, og frem til den moderne MG. Ved større arrangementer hvor vi udstiller MG gennem tiderne, eks. Gavnø, er de interesseret i at den sidste nye MG er repræsenteret. Alt i alt et positivt første møde som tegner godt for fremtiden.

Vi ses derude - stadig med afstand! Ingen kram!!!

Lars

Email: thousig@post11.tele.dk
Tlf: 24 27 41 83



Mors 90 års fødselsdag er med til at holde familien samlet. (Tegning herover er fra MGCC Danish Centres først medlemsblad tilbage i 1954)



Møde med MG Motor i flotte omgivelser i Fredericia..



Hov! - hvad er nu det?. Set under MG mødet hos Daytona på en af deltagernes MG.





Medlemsblad for



MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer:

Februar, Marts, April, Maj, Juni, August, September, Oktober, November, December.

(F.eks.: Februar blad udkommer i sidste uge af januar o.s.v.)

Artikler og stof i bladet dækker ikke nødvendigvis MGCC Danish Centres meninger.

Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt materiale.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra redaktøren.

Deadline:

Den 25. i måneden.

(F.eks.: Deadline for marts blad er den 25.januar, og for april blad er det den 25.februar)

Indlæg til MG bladet:

Vi modtager med glæde indlæg. Send din tekst i et af MS/Office formaterne. Billeder skal sendes elektronisk.

Arrangements invitationer:

Invitationer der ikke bærer præg af salgsannoncer eller reklamer optages i det omfang der er plads i bladet.

Annoncer:

Optages efter aftale:

- 1/1 side kr. 4.000,-
- 1/2 side kr. 2.000,-
- 1/4 side kr. 1.000,-
- Bagside kr. 5.300,-

Redaktionen er behjælpelig med eventuel opsætning.

Klubadresse og bankoplysninger:

Hyldestubben 8, 2730 Herlev

Email: thousig@post11.tele.dk

Bankkonto: 9309-4572876123

CVR nr.: 35502777

Oplag:

700 stk.

Tryk:

Privat

FORSIDE:



Jan Glads MGA

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

En dejlig varm august måned har budt på rigtig meget kørevejr med mulighed for, at have kalechen nede. Selv om coronaen har sat sine spor på ellers normale sommerarrangementer, håber jeg I har nydt turene rundt i sommerlandet, for ture til sydlige himmelstrøg har nok været begrænset denne sommer.

MG bladet byder denne gang på en vifte af artikler, som spreder sig fra et kig ind i det engelske firma MG Workshops garage, for her at opleve deres bud på en el-dreven MG Midget, til en artikel, der kigger nærmere på forskellene mellem en MG RV8 og en MGB GT V8. Artiklen er skrevet af Mark Dixon fra Popular Classic tilbage i 1993, hvor RV8 blev introduceret.

Holder du meget af din MGTD, så skal du måske være lidt varsom med artiklen, som vi har fået lov til at bringe af netmediet ViaRetro, hvor Søren Navntoft synes at revse bilen som et "vanvidskøretøj". Hvilke øjne er det nu han ser bilen med? - Nu er du advaret !

Er du til det mere spirituelle, så er Matthies Nissen spekulationer omkring sine bildrømme måske sagen? - På redaktionen syntes vi det var en glimrende idé til et nyt og gennemgående emne, nemlig: Hvilke drømme har vi egentlig om biler, vores egne biler og hvad udspringer disse drømme af? - Send os meget gerne et bud på dine bildrømme, eller måske en beskrivelse af de biler du har haft, eller historier om dine MG'ere gennem tiden. Vi glæder os til at binge disse artikler.

I dette blad har vi igen "Matthies' boganmeldelse", som denne gang drejer sig om bogen "MG Magnette" af Poul Batho.

Glippede det med deltagelsen på et af Årets MG møder, så har vi bagerst i bladet hele tre beretninger om disse traditionelle og årlige begivenheder i MG klubben.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Flere og flere af de klassiske bilmærkers hovedsæder melder sig klar til, at kunne servicere, restaurere og genopbygge deres tidligere klassikere for deres kunder. Hertil er der efterhånden også en lang række mindre mærkeværksteder, som tilbyder de samme ydelser på bestemte bilmærker. Det synes dog ikke som en billig affære f.eks. at skulle have genopbygget et "ladefund" til fordums pragt.

Disse genopståede serviceværksteder, der tilbyder restaureringer foretaget med originalt værktøj og originale reservedele henvender sig selvsagt til en celeber kreds af klassikerejere med tykke tegnebøger.

I takt med disse værksteders opståen ses også andre initiativer som f.eks. seneste skud på stammen, hvor Morgan nu efter 84 år går bort fra brug af deres gennemprøvede stålchassis. Fremover vil man anvende en nykonstrueret platform i aluminium. Det bliver nok heller ikke billigt!

Alle disse initiativer er da skønt, set med den velbeslåede klassiker entusiasts øjne. Men det synes også som om det er meget sent bilfabrikkerne er kommet på banen med disse initiativer, når der står overholdelse af Paris aftalen, reduktion af CO2 udledning, og en snarlig overvejende el-dreven bilpark på plakaten

Selvfølgelig vil der mange år frem være plads til klassiske biler på vejene, da de trods alt fylder uendelig lidt i CO2 regnskabet. Det må vi da i hvert fald håbe.

Måske er det så også en udvikling de selv samme bilfabrikker er kommet i tanke om, da vi ser det ene bud efter det andet på el-drevne klassikere, hvor der smides et kæmpe batteri i bilen, hvorefter den så præsenteres som fremtidens el-drevne klassiker. Der er noget ved det, der skurrer i mine ører!

Nå, godt man ikke har råd til at tænke disse tanker!

Red.



Ny el-MG - nu som stationscar

MG5 EV



Der er ved at komme gang i præsentationen af nye MG modeller fra SAIC fabrikken i Kina. Da de i forvejen producerer omkring 7 millioner biler om året, burde der så nok også være en form for kapacitet til nye modeller.

Det er dog ikke kun MG de producerer, de producerer biler repræsenterende 23 bilmærker foruden MG. Nogle af dem er dog på licens såsom VW og Volvo. Hovedparten af producerede biler er dog biler til hjemmemarkedet, hvor vi i Europa kun har kendskab til meget få af disse.

Men vi håber man i Kina har forstået, at kravene til sikkerhed og kvalitet skal kunne modsvare den høje kvalitet, der er en forudsætning i Europa.

Den eldrevne MG ZS EV har vist vejen på den front, da den fik fem stjerner ved EuroNCAP crashtesten tidligere på året.

Den netop annoncerede MG5 EV forventes snart til salg i UK.. Fra den engelske hjemmeside fremgår det, at MG Motors offentliggør, at den vil kunne køre 214 miles på en opladning, hvilket svarer til ca. 344 km. Ikke imponerende men dog i den pæne ende. Hvornår den kan forventes til Danmark, hvis den kommer (?) vides endnu ikke.

Modellen med et større batteri klarer 276 miles på en opladning, svarende til 444 km.

Det forlyder også, at MG præsenterer en Plugin hybrid sidst på året.



MG åbner ny pop-up shop

Den nye el-drevne MG ZS EV viser sig allerede efter et par måneder i Danmark, at være en pæn succes. De positive anmeldelser i motorpressen, samt en attraktiv pris har nok også gjort sit til succes.

Bilen er netop - jfr. forhandleren - den fjerde mest solgte el-bil i Danmark, hvilket betyder at der alene i juli måned blev indregistreret 37 biler, og indtil den 17.august var der solgt lige under 100 MG ZS EV.

At vi så nok stadig er mange, der ikke synes det er en helt rigtig MG; så kan man da altid glædes over, at vores ædle bilmærke igen ser ud til at blive en succes.

Den pæne succes medfører nu også at importøren Nellenmann gruppen åbner en ny pop-up shop på Bryggervangen, Østerbro i København, så der nu i alt er fem salgssteder i Danmark.

Kig ind på www.mgmotors.dk



Klassikerlivet kortlægges



FIVA undersøgelse 2020

Denne undersøgelse er rettet mod entusiaster og ejere af historiske køretøjer (ældre end 30 år) og/eller youngtimers (mellem 20 og 30 år).

Undersøgelsen bliver gennemført på 15 forskellige sprog på verdensplan gennem FIVA medlems- og ikke-medlemmesorganisationer, som alle repræsenterer entusiaster og ejere af historiske køretøjer.

De svar du afgiver, skal være relateret til tiden inden december 2019. Og vær opmærksom på at alle svarark bliver behandlet fortroligt. Svarene skal være afgivet inden afslutningen af september 2020.

Det tager ca. 10 - 15 minutter at udfylde svararkene - lidt afhængig af hvilke svar du afgiver. Husk at udfylde svarene uden ophold.

Kig ind på:

<https://motorhistorisk.dk/fiva-undersogelsen-2020/>

Af Colin Grant, Safety Fast marts 2020
Oversættelse Lars Thousig



Med den stigende trussel om, at vi skal være fri for CO₂ i 2050, og med et forbud mod salg af benzin, diesel eller hybridbiler i England fra 2035, er spørgsmålet "hvad betyder det for vores klassiske MG biler?"

Hvad ser vi ind i?

Kun de færreste vil benægte, at renere luft er en god beskyttelse af fremtidens mennesker og af miljøet. Men realiteterne, logistikken og den praktiske tilpasning til disse ændringer ligger ikke lige for. Om 20-30 år har benzinpriserne måske ramt loftet på grund af færre tankstationer. Oveni dette har offentlige reguleringer og forsikringspriser måske begrænset vores muligheder for at anvende vores klassiske biler. Samtidig er værdien af vores klassiske biler måske styrtdykket. Det sidste vi ønsker os er, at vores biler bliver "døde" kunstgenstande!

Når den nuværende generation, som lige nu er entusiastisk omkring klassiske biler uddør, hvilken fremdrift er der for at bevare historiske køretøjer? Vil den næste generation af digitalt opflaskede børn dele den passion for klassiske biler, og vil de tilpasse sig alle de fremtidige restriktioner? Der er et svar – og måske lidt skræmmende: Nogle få entusiaster og virksomheder er netop nu inde i en pionerperiode, hvor der eksperimenteres med løsninger til konvertering af fossil-drevne biler til elektrisk drift. Måske vil det fremover blive den eneste praktiske måde, vi kan komme til at bruge vores (konverterede) MG på?

Det startede med....

En af pionererne er f.eks. firmaet "MG Workshop" fra Monster i Holland. Firmaet blev startet i februar 1972 af MG-entusiast Bart Spoelstra. Dengang var der mange MG hverdagsbiler, og forretningen voksede. På et tidspunkt kom en forespørgsel om firmaet kunne påtage sig opgaven med at forberede en MGA



MG Workshop blev etableret i 1972 af Bart Spoelstra i en blind gade i centrum af The Hague, the Blekerslaan. Efter 24 år alene i virksomheden, blev Thijs de Groot knyttet til virksomheden i 1996, hvilket var for at sikre fremtiden. De to ingeniører kørte de efterfølgende 17 år i et tæt samarbejde virksomheden videre. Barts yngste datter Cathelijne tog sig af de administrative opgaver. Uheldigvis død Bart i december 2013, hvorefter en ære var slut. Thijs og Cathelijne kørte herefter virksomheden videre, hvor de flyttede til Monster i 2006.

til race, hvilket skulle vise sig at ændre Barts forretning. Firmaet servicerede herefter et team af MG'ere ved flere lokale som nationale racerbegivenheder, hvor firmaet klargjorde og deltog med bilerne. I 1966 blev Thijs De Groot tilknyttet som fuldtids mekaniker, og omkring årtusindskiftet, blev Bart Spoelstras yngste datter Cathelijne tilknyttet firmaets team. Desværre døde Bart i 2013 af sygdom, hvorefter en ny fremtid tegnede sig med Thijs og Cathelijne i spidsen for forretningen.

Så kom alternativet.

I dag trives firmaet MG Workshop fint, da de er vel assorterede med hensyn til reservedele, og hertil servicerer, reparerer og restaurerer de en bred vifte af forskellige klassiske MG modeller. Det kan lade sig gøre, fordi en loyal kreds af frivillige hjælper dem med en del af arbejdet.

Hvordan fik de så idéen til eMidget projektet?

Thijs forklarer, at han blev inspireret af Matthew Quitter fra London Electric Cars, som havde konverteret en Morris Minor fra fossil drift til el-drift. Han fandt konverteringen meget tiltalende, da den fastholdt Minorens klassiske karakter. Det fik ham til at tænke over, hvordan en Midget ville blive efter en tilsvarende konvertering til el-drift. Så i november 2018 begyndte Thijs sammen med en af sine teamkammerater Hans van der Laan, på projektet. Den Midget de valgte til konverteringen, havde de ejet siden 1982, og den havde været meget igennem, herunder havde den fået en ny Heritage karosse i 2006. Thijs besluttede fra begyndelsen, at hele operationen



Motoren på vej ud af den lille Midget



Motor er klar til at blive passet ind med koblingen

skulle arrangeres, så den i princippet skulle kunne køres baglæns, hvis behovet opstod en gang i fremtiden. I processen blev der ikke foretaget strukturelle ændringer af karosseriet, som forblev i sin standardversion.

Løsningen

Efter de indledende undersøgelser af muligheder valgte Thijs, at bruge samme batterier som der sidder i Tesla, da de havde det bedste forhold mellem kraft og vægt (hver på 26 kg, 5,3Kw, 24VDC), hvilket passede perfekt til bilens udformning. De anvendte fire brugte batterier, som blev forbundet til et såkaldt "eEmus batteri Management System". Dette system kan kobles til en oplader, som kan aflæses via en Bluetooth enhed ligesom

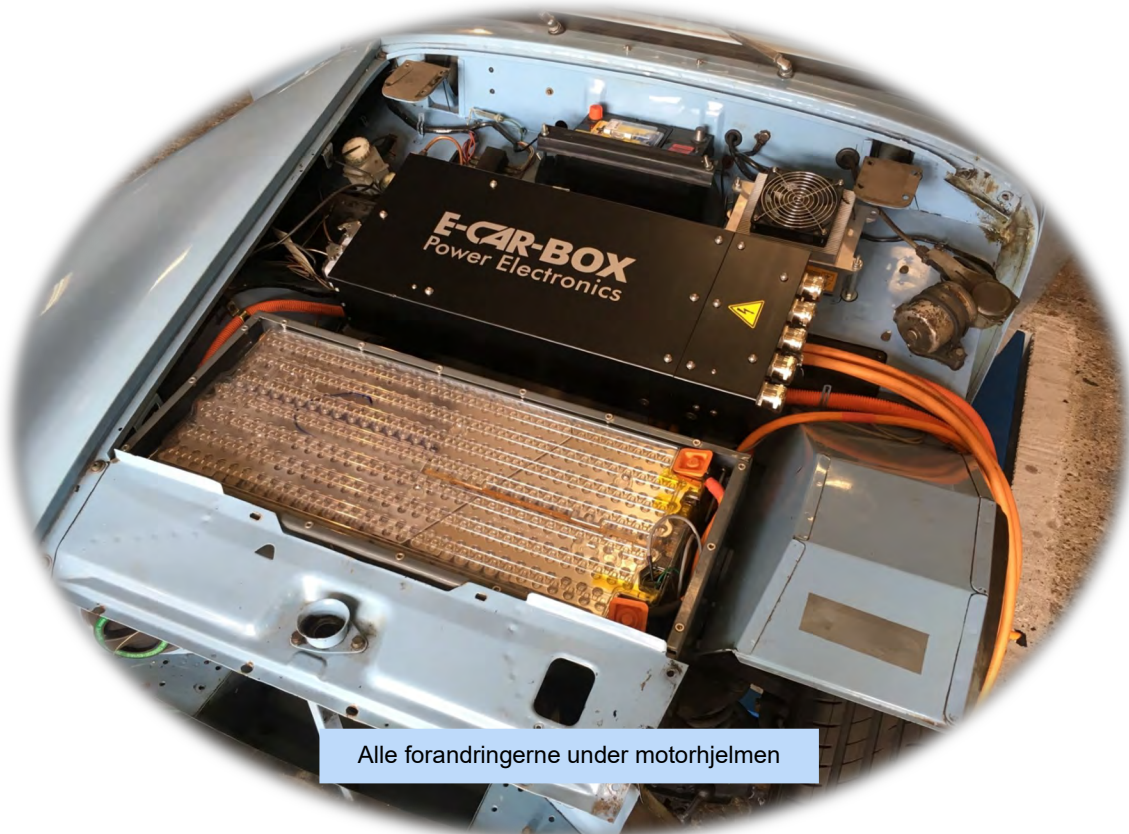
en mobiltelefon. Bilens 12 volt batteri forblev på sin oprindelige plads, hvorfra bilens forskellige udstyr såsom lygter, vinduesviskere mv. blev drevet. 12 volt batteriet var også nødvendigt i forhold til styring af relæet til hovedkontakten til stærkstrømssystemet. Det blev opladet via en DC omformer. Denne konstruktion er et RDW (Hollandsk DVLA) krav.

Valget af en E-Car Box styringsenhed skyldes, at det er en af få enheder som er godkendt af RDW. Der kommer senere i år et alternativt styringssystem fra EV Europe (se www.eveuropa.eu).

Valget af motor blev bestemt ud fra en budgetbegrænsning, og faldt på en bør-

steløs AC motor med luftkøling, varmemaalder og omdrejningstæller. Den har færre heste end den oprindelige benzinator, men meget større moment. Dette kombineret med den lave vægt af en Midget, er tilstrækkeligt og giver en meget hurtig bil.

El motoren som erstatter den originale "A" motor er placeret i nøjagtig samme position, hvilket betyder, at den monteres direkte på den oprindelige bagplade og gearkasse, og den oprindelige kobling fungerer uændret. Man kan bruge bilen enten med automatgearkasse eller ved at vælge 4. gear og kun køre i dette gear. I en elektrisk bil findes tomgang ikke! Eller ønsker man lidt mere sportslig kørsel, kan man starte i 2. eller 3. gear,



Alle forandringerne under motorhjelmen



Strøm skal der nu til.



Front foto fra det hollandske "Auto Motor Klassiek"

og når motoren kører rundt, bruges koblingen til at skifte gear.

Bilens fine balance er bibeholdt ved, at benzintanken er erstattet af en batteripakke, indeholdende to batterier. Den anden batteripakke er placeret i motorrummet, således at vægtfordelingen bliver 350 kg bag og 400 kg foran. Tesla batterierne vejer 26 kg hver, og den lave vægt er med til at bibeholde bilens oprindelige totalvægt.

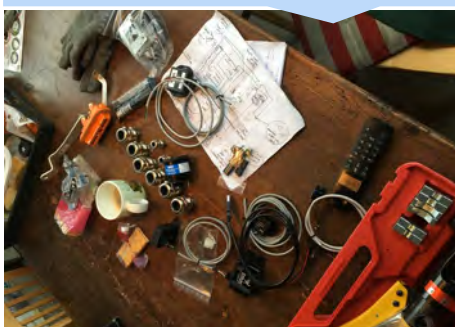
Der blev monteret ekstra instrumenter og afbrydere. Olie/temperatur måleren er nu overflødig og blev erstattet af et såkaldt "Spy Glass", som informerer om spænding, motorens omdrejninger og temperatur. Den oprindelige omdrejningstæller blev erstattet af et ur.

De nye kontakter er en hovedkontakt til at starte systemet op, en kontakt til at slutte strømmen til motoren og en kontakt til at vælge enten økonomi -eller sportskørsel. Der er sat en hovedafbryder ind til brug i en nødsituation, hvilket også er et lovæssigt krav. Bilen har et regenererende bremsesystem, som kan justeres. Der er også en Halda triptæller, men den sad i bilen i forvejen fra årene som rallybil.

Bilen testes

Endelig, da projektet var færdigt, skulle bilens rækkevidde og opladningstid testes. Bilen lades op via et stik i kølergripen, hvor nogle ribber er fjernet.

Overvejelser over en kop kaffe



Thijs ville hellere have haft stikket placeret hvor benzindækslet sidder, men det er ikke tilladt efter RDW.

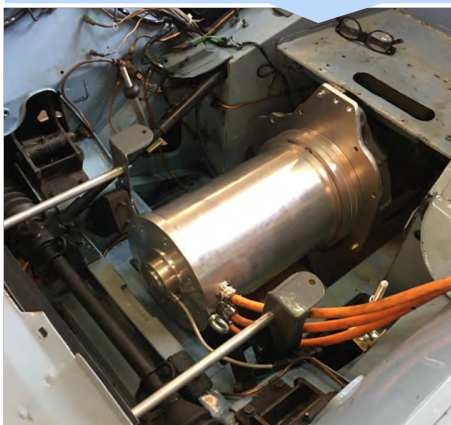
Det viste sig, at bilen om sommeren kunne tilbagelægge mellem 145 og 180 km på ren el, hvilket så reduceres med ca. 10 % når temperaturen falder. Opladningstiden er ca. 8 timer for en fuld opladning.

For at lovliggøre bilen til landevejen måtte Thijs kontakte RDW og udarbejde en brugermanual og en teknisk beskrivelse. Herudover skulle der fremlægges certifikater for alle de anvendte dele, og bilens vægtbalance skulle dokumenteres. Alle el-samlinger, magnetfeltet og el-systemet skulle også kontrolleres.



Batteriboksene er ved at blive lavet.

Det passede sammen, og kun efter tre forsøg



Projektets samlede omkostninger til dele endte med at blive på ca. kr.150.000, hvortil kommer arbejdsløn og prisen for den oprindelige Midget.

Hvad lærte vi?

Under mit besøg hos MG Spares Day i Houten i Holland, mødte jeg Cathelijne og Thijs, som havde deres eMidget udstillet. De inviterede mig til at besøge deres værksted og hertil en prøvekørsel af bilen.

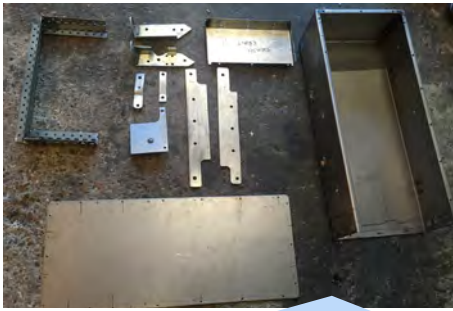
Næste dag kom jeg til MG Workshop i Monster, hvor den lille eMidget stod i værkstedet sammen med klassiske MG biler. Jeg tog plads i bilen, og Thijs instruerede mig i startproceduren: slå hovedafbryderen fra, tænd for kørestrømmen, vælg gear og så af sted.

Hvis man aldrig har prøvet at køre i en elektrisk bil før, bliver man let overrasket, og måske lidt nervepirrende at bevæge sig af sted uden en lyd, med en spirende fornemmelse af, ikke at have kontrol over situationen. Men den følelse fordamper i takt med, at man bliver fortrolig med bilen og el som drivmiddel.

I begyndelsen var jeg meget forsigtig med at træde for hårdt på speederen, og kørte ret langsomt. Men min selvtillid voksede hurtigt, og hastigheden blev sat op. Jeg var startet i 3. gear og brugte koblingen til at skifte til 4. gear. Jeg mærkede ingen væsentlig ændring da bilen blot fortsatte med at trække op i fart.

MG Workshops værksted





Batterikasser og motor monteringsbeslag før coating



Motoren er ved at blive fjernet af Hans van der Leen



Så kan de slappes af i en eMidget



Ved en kraftig nedbremsning nær et T-kryds var jeg imponeret over den passende motorbremse, som aktiverede regenereringssystemet. Efter fem minutters kørsel følte jeg mig hjemme i bilen, og det var næsten som at køre en benzindrevet bil.

Bilens moment er meget imponerende, og start fra stilstand i 4. gear var overhovedet intet problem. Jeg har kørt Midget før, og bilen følte perfekt afbalanceret og kørte som en typisk Midget – som på skinner. Det oprindelige bremsesystem fungerede godt sammen med den ekstra motorkraft, og da jeg pludselig skulle bremse og køre udenom en af de mange cyklister, skete det uden problemer.

Testkørslen var desværre alt for hurtigt overstået, og da jeg kørte ind i MG Workshops garage, var jeg et stort smil. Overfor Thijs måtte jeg erkende, at det havde været en fantastisk oplevelse, en oplevelse jeg egentlig godt kunne vænne mig til.

Konklusion

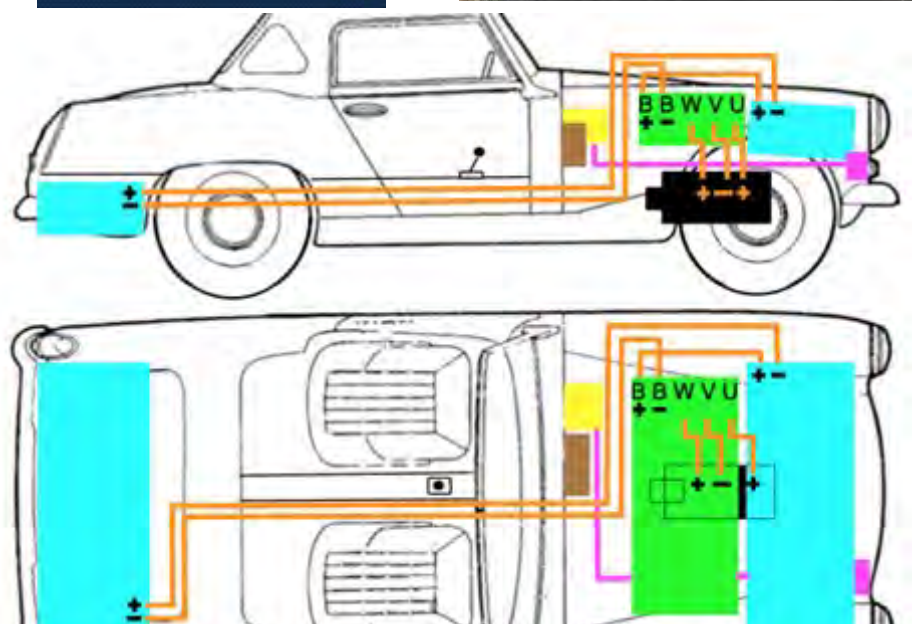
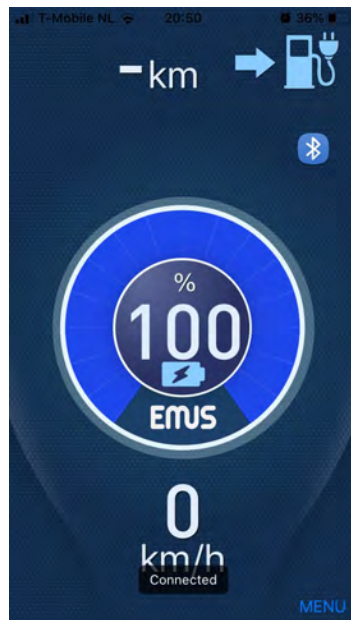
Vil el-konvertering i fremtiden så være eneste mulighed for, at vi stadig kan køre i vores MG?

Kun fremtiden kan besvare dette. Men hvis det er den vej vi skal, så er det godt at folk som Cathelijne, Thijs og deres frivillige viser vejen, og finder løsninger, der gør det muligt for os.

Kig ind på:

<https://www.mgworkshop.nl/en>

https://www.youtube.com/user/MGWorkshop/videos?disable_polymer=true



MGB 1981

Hvordan en 'hvid ridder' i 1980 skulle redde MG og Abingdon, og så alligevel mislykkedes.



Den helt igennem vellykkede front

Da planerne om at lukke MG-fabrikken i Abingdon blev endeligt besluttet i september 1979, gik der ikke lang tid før en gruppe investorer med Aston Martin i spidsen fremsatte et tilbud om at redde stedet og overtage MG.

I april 1980 var British Leyland og investorgruppen tæt på at få en aftale om overdragelse produktions-faciliteterne og brugsretten til MG-navnet i hus. Da investorgruppens primære mål var at fortsætte produktionen med de eksisterende faciliteter, måtte der hurtigt findes på noget, der kunne præsenteres for at holde investorerne glade.

Derfor fik en til formålet indkøbt MGB i juni 1980 på få dage et facelift designet af William Towns, som dengang var designchef hos Aston Martin. Holdet arbejdede på bilen i fem dage. Den sjette dag blev brugt til at færdiggøre det sidste, og derefter var bilen klar. Keith Martin var leder af teamet, som udelukkende bestod unge medarbejdere fra Aston Martin's design- og udviklingsafdeling.

Towns designskitser lå til grundlag for projektet. Som en del af faceliftet blev

der gjort nogle praktiske overvejelser. Især den lave forrude på tourer-modellen var et irritationsmoment. Et kig på reservedelshylden gav svaret - en MGB GT forrude og GT-døre blev brugt til faceliftet. Dette medførte omdesign og en ny konstruktion af bilens kaleche. Bilens front fik også en overhaling. Den store plastikkofanger blev sænket, og der blev plads til en blank kromkølergrill. Derudover blev der brugt en frontspoiler lig den som blev anvendt på MGB GT V8.

Startskuddet blev givet torsdag den 19. juni 1980. Følgende var tilgængeligt: Towns skitser, men ingen tekniske tegninger; den allerede nævnte MGB Open Tourer med nummerpladen DOL341V - og selvfølgelig et hold, der var ivrig efter at vise, hvad det kunne frembringe.

Den største udfordring var tilpasningen af MGB GT-forruden til tourer-karosseriet. Med en ønskeliste i hånden henvendte Keith Martin sig til MG's karosserileverandør Pressed Steel Fisher i Cowley. Den daværende administrerende direktør for Aston Martin, John Symonds, havde sandsynligvis kontakter fra sin tid hos Pressed Steel, så Keith Martin blev godt modtaget. Derudover blev Wolfrace-alufølge, et andet rat og



Tilføjede elementer fra reservedelshylden er ikke altid designer's delight.

matchende sæder med moderne udformning indkøbt. I mellemtiden afsluttede Towns designet af bilens front. Herefter kunne ombygningsarbejdet påbegyndes.

Om søndagen fik den faceliftede MGB ny lakering i farven "BL Silver Sand", og så var bilen færdig. Den nye, lille kromgrill var en tilpasset MGB-standardgrill, og kalechen - hurtigt leveret af Aston Martin-leverandøren Coventry Hood & Sidescreen - blev monteret. Tåge- og baklygter hentet fra reservedelshylden fandt deres plads bagpå.

Det gjaldt om at vise, hvad man på kort tid kunne få ud af en MGB uden at røre det tekniske. Præcis seks dage efter projektets start var tiden kommet: Designdummyen blev præsenteret for en udvalgt gruppe af deltagere foran Aston Martin's administrationsbygning. Nogle deltagere kunne godt lide arbejdsresultatet, andre var mindre entusiastiske. Towns selv havde svært ved at vænne sig til resultatet ...

Som bekendt blev holdets indsats ikke belønnet. Konsortiet som skulle redde MG var i sidste ende ikke i stand til at rejse den krævede kapital, og British Leyland afbrød forhandlingerne.

MG-fabrikken i Abingdon blev endelig lukket, og i marts 1981 blev resten af inventaret bortauktioneret. DOL 341V henstod i mange år i et hjørne af en hal på Aston Martin fabrikken. Senere kom bilen til en privat engelsk samling, indtil et tysk eventyr begynder i 2019 - en historie til et senere nummer af bladet...



Sportssæder og tilbehørsrat forfiner interiøret



Tekst Andreas Pichler med kilder fra: aronline.co.uk og "Enjoying MG".
Foto www.mgcc.co.uk
Se også:
Aston workshop: www.aston.co.uk
Oversat fra MG Kurier, MGCC Tyskland af Rikke U. Nissen



MG TD Et vanvidskøretøj som giver liv



Artikel af Søren Navntoft, ViaRetro
(Bragt første gang den 18.maj 2017)

Bragt med tilladelse af ViaRetro

En MGTD repræsenterer det fineste indenfor motordesign og undervognskonstruktion ...altså i 1952.

Og det betyder?

At motoren bryder sammen med jævne mellemrum, den forbruger olie i næsten samme mængde som brændstof, og så har den kun marginalt bedre køreegenskaber end et badekar.

Køreoplevelsen skulle være så frygtindgydende, at det anbefales at tage brune bukser på. Og som om det ikke er nok, så er bremseevnen så ringe, at der kun er tale om en lille forbedring i forhold til at sætte fødderne direkte i asfalten gennem det imaginære hul i bundpladen.

Motoren leverer i omegnen af 52 hestekræfter, altså lige præcis nok til at skræmme dig fra vid og sans.

Kan den virkelig køre 120 km/t? Måske, men mange TD ejere har aldrig prøvet det. Når 48 km/t føles som 120, hvorfor så forsøge? Speedometeret skulle angiveligt

veligt være rigtig godt til at fortælle om bilen er i bevægelse, men vise den aktuelle faktiske hastighed er instrumentet ikke egnet til.

Første gear har undret i generationer og flere er kommet på den idé, at det bedst er egnet til at klatre i træer med.

Komfort er heller ikke TD's stærke side. Og det var ikke her MG lagde deres anstrengelser. Sæderne er en anelse mere behagelige end at sidde på en sæk kartofler og lader sig ikke justere i nogen retning overhovedet – konstruktørerne holdt sig klogeligt fra at lave noget som kunne gå i stykker. Støjniveauet inde i bi-



len er godt. Der er rigeligt af det! Men udsynet er til gengæld i topklasse, hvilket skyldes, at der ikke er hverken A, B eller C stolper i bilen. Set ud fra et sikkerhedsaspekt, giver disse mangler anledning til bekymring, men sikkerhed fandtes ikke i 1952. Det gjorde varme heller ikke, hvorfor der ikke er et varmeapparat installeret.

Plads til bagage eksisterer ikke, men der findes et bagsæde, der kan bruges til formålet, så må kassen med ekstra motorolie lade pladsen – hvis du tør begive dig ud af dén vej.

Sidst er der vinduesviskerne. Betjeningsknappen er monteret direkte på viskermotoren, egentlig ganske logisk, men viskerne bevæger sig med hastighed som en gletcher. Viskerbladene er et interessant design i sig selv: De nedslides aldrig, og på de fleste TD'er er det stadig de originale viskerblade, der sidder på bilerne. Årsagen er, at de ikke rører vinduesglasset og slet ikke er konstrueret til det."

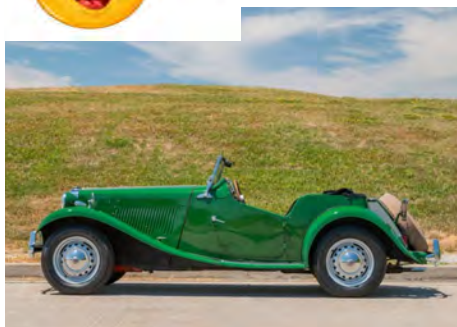
— o o o —

Sådan lød et resumé omtrent af en anmeldelse af en køretur i en MGTD, jeg engang så. Hårde ord, selvom der nok skal findes et islæt af ironi og dybfølt kærlighed til den britiske pioner i ordene.

Hvorfor så overhovedet overveje at anskaffe sig en MGTD?

Af flere grunde, den ene er at man kan elske at se på bilen, eller måske ligefrem elske at se sig selv i bilen. Den anden og måske vigtigste grund: At føle sig i live og fuldstændigt ignorere alle overtrædelserne af fornuft. Bare køre, med det store grin monteret lige midt i fjæset. Selvfølgelig kun på dage, hvor der er under 5 % chance for regn.

Jeg så en mand på Strandvejen i København i sin gamle MG i går. Der var intet tegn på andet en fuldstændig glæde at spore i mandens ansigt, og han var som i en zenbuddhistisk tilstand bag rattet. Han havde for længst fortrængt mange af de ovenstående kritikpunkter og var bare indstillet på glæden ved at køre klassiker – bare køre!



MGB V8 contra MG RV8 !

Tekst Mark Dixon, Popular Classics, aug. 1993

Foto John Colley og Paul Kearney

Oversættelse Allan Christensen



MGB V8 er død, længe leve MG RV8

Mark Dixon spotter den nye MG fra Rover og sætter den op mod sin forgænger

MG RV8 opstår....

Dette nummer af (dengang) Popular Classics vil formentlig blive det eneste nogen sinde, hvor der som hovedemne rettes fokus på en helt ny bil.

En ny bil skal virkelig være meget speciel for, at kvalificere sig til denne ære, hvor vi synes den nye MG netop fortjener denne hæder. Ikke så meget på grund af hvad den er, men fordi den repræsenterer noget særligt.

Lad mig gøre det klart med det samme: MG RV8, baseret på et 30 år gammelt design, bliver aldrig en egentlig "class-leader". Den kan ganske enkelt ikke konkurrere med øvrige af nutidens nye biler, så som TVR Chimaera eller Porsche 968. Hvad er det så det egentlig handler om ? - Det handler om symboler for håb for alle os, som er begejstrede for - og passer på - den Britiske motor industri.

Det er et faktum, at Rover arbejdede med denne bil, som et vigtigt faktum, idet det på den måde giver os en fornemmelse af, at der kan forventes en helt ny MG om føje tid.

Så vidt vi erfarer er Popular Classics det første månedlige motor magasin som får

Indledning:

Artiklen du netop er ved at skulle læse stammer helt tilbage fra 1993, hvor det daværende britiske blad Popular Classics testede den dengang nye MG RV8, som Rover netop havde sendt på gaden. Det er sjovt at læse Mark Dixons begejstring for bilen, og samtidig høre hans forventninger til Rover om en mulig erstatning for MGB, som gik ud af produktion i 1980.

Bil Magasinet testede også MG RV8 tilbage i 1993, hvor de udviste den samme store glæde ved bilen som Mark Dixon gør i denne artikel. Men Bil Magasinet trak lidt i land 13 år efter. Glæd dig til at læse mere herom i næste nummer af MG bladet.

Red.

MG RV8 symboliserer håb for alle os, der glædes ved den britiske motor industri.

mulighed for at teste RV8, hvilket vi overfor Martin Weat har udtrykt vores taknemmelighed for. Han er den første person, der har modtaget sin nye MG med chassis nummer 251, som er registreret i Heritage Museum i Gaydon. Martin havde kørt over 250 miles i sin nye bil før han overlod nøglerne til os, hvilket gør ham til en slags helt i vores øjne....!

Bilerne i testen.

For at kunne sætte testen af den nye MG i perspektiv, havde vi for sammenligningens skyld fået adgang til en MGB GT V8, ejet af Derek Richardsson fra Finedon i Northants. Leyland byggede aldrig V8 som roadster model, selvom mange andre både før og efter beviste, at det ellers var en perfekt mulighed. Vi syntes det ville være passende om vi fandt en pæn og velholdt fabriks bygget bil til vores back-to-back test, fremfor en speciel udgave af bilen, hvorfor Dereks MGB GT V8 var det rigtige valg til testen, også fordi den var i fantastisk fin stand.

Der er selvfølgelig få tekniske forskelle mellem en gammel V8 og en ny bil. GT modellen var udstyret med den tidligere let tunede Range Rover motor med karburator på 3.528 cc og 137 bhp gennem



nerelle kvalitetsindtryk af deres biler med denne RV8 gjorde, at der i højere grad var kælet for detaljerne og produktvalgene.

Således medfølger f.eks. et pænt værktøjssæt leveret i læder til hver bil. Endvidere kan ejere tilkøbe matching picnic kurve med tilhørende siddeunderlag for at gøre helhedsindtrykket komplet. (Måske lidt gammeldags efter min mening?).

Martin West var inviteret til at se den nye RV8 blive bygget, hvor han fortalte os at han blev meget imponeret over den entusiasme der blev vist fra det lille 16 mands arbejdsteam fra Rover.

Hvis Rover kan inspirere denne form for dedikation i en større scala, vil de kunne skabe et bemærkelsesværdigt engagement og ditto kvalitet.

En smuk MG RV8 modtog os.

Cruisende op ad M6 i Dereks MGB GT V8 for at mødes med den nye MG RV8, bliver jeg mindet om den kompetente mile-eater GT'en er. Gearingen er ret høj, hvorved de 90 mph er en idiotisk cruising fart. Vinden rusker omkring dørene, og et par andre småting bemærkes, men hele fornemmelsen af bilen bringer uvilkårligt tankerne tilbage til tankerne om den smukke MGBs udseende.

Der er endda ret god plads omkring pedalerne, hvilket er af betydning for mig, der er ret høj.

Motoren i denne bil har aldrig været adskilt, hvorfor man kan tilgive lidt ventil støj, da motoren går villigt. Bilens præstationer fremgår af instruktionsbogen, men på vejen, hvor det virkelig tæller, har V8'eren rigelige reserver til de fleste behov, uanset hvilket gear du kører i. Det er med al respekt, ikke en ubesværet bil at køre, da bremses, kobling, gearskifte og styring er tunge, sammenlignet med moderne biler.

Efter nogle timers hurtig cruising nærmer vi os Martin West's Cheshire home, hvor hans RV8 står klar. MGB har altid været en smuk bil, og drengene hos Rover havde præsteret et flot job ved at shine bilen op til et ægte 90'er-look. Man skal også tænke på, at det nye design havde base i et ædelt chassis, et chassis som i samme form blev solgt til klassisk bil folket, som ville restaurere en MGB. Den nye RV8 så forbavsende frisk ud med et up-to-date udseende.

På sin vis havde de smukke former på den originale B'er gjort arbejdet med RV8 nemmere, så den fik et mere afrundet og skulpturelt udseende med baglygter, der må være anskaffet fra en ny Bentley Continental. Nær- og tågelys anbragt i forskærmen er placeret fint i

en 4-trins gearkasse med overdrive.

Dagens RV8 har en Rover motor boret op til 3.9 liter, der yder 190 bhp via en SD1 5-trins gearkasse, hvilket Rover påstår gør det muligt at køre fra 0 - 60 mph på under seks sekunder med en topfart på 135 mph.

Overraskende - eller måske ikke - men under indtryk af det begrænsede udviklings budget, blev den stive bagaksel affjedret med bladfedre videreført i RV8 modellen. Men der har naturligvis været foretaget modifikationer af denne: Montering af stabiliserings arme mellem bagaksel og forreste fjederophæng med det formål, at reducere mulighederne for bagakseltramp under en kraftig speeder fod. Det kan udvikle sig ret så dramatisk, når man har næsten 200 hp liggende under højre fod.

Forhjulsophængets støddæmpere af vinge typen er blevet skrottet til fordel for teleskopstøddæmpere og tandstangstyringen er blevet modificeret med dele fra Land-Rover Discovery.

Måske er det uden betydning overordnet set, men Rovers iver for at gøre et godt indtryk i kampen om at få hævet det ge-





Den nye MG motor har nu 50 bhp mere end den gamle MGB V8



Den nye MG er meget lækker indvendig sammenlignet med den gamle GT (lige herover). Kun logoet på rattet er det oprindelige "MG logo".

Kaleche cover er lækkert men at vanskeligt at få på plads.

forhold til bilens to forlygter, som på en Porsche 911, mens fronten i øvrigt er umiskendelig MGB.

Nogle dyre løsninger havde bragt bilen op på en pris af £25.440. For at retfærdiggøre prisen havde Rover bl.a. været i byen for at købe interiør, hvilket havde resulteret i valget af blødt læder til sæderne og flot poleret elmetræ til indkapsling af instrumenterne. Der var ikke spor af billige løsninger og elendig finish.

Undtaget fra det klassiske MG logo på rattet var der intet i kabinens interiør der mindede om tidligere MGB modellens interiør. Instrumenter var små VDO elementer af en art fundet hos Lotus og Caterhams, mens advarselslys og diverse fittings var fundet på andre nye biler. Alt virkede meget bekvemt i kabinen.

Det virker som om kabinen er skrumpet noget i processen med opbygningen, hvor jeg finder mig selv siddende forholdsvis højt men også tættere på hjulet, hvilket generer en smule. Jeg har endda sædet skubbet helt tilbage. Måske er det de flotte og tunge lædersæder der er årsagen (?)

MG RV8 på vejen.

Da RV8 vækkes til live afsløres en dæmpet og temmelig blød musik fra udstødningen, som viser at den er mere støjsvag sammenlignet med GT'eren. Det er ikke en fantastisk lyd, men en lyd der er meget anderledes sammenlignet med den aggressive lyd fra Rovers power bil TVR Griffith (se note bagerst). Lyden er mere i retning af en Grand Tourer end en hårdtpumpet sportsvogn. Forestil dig f.eks. en Triumph Stag (se note bagerst) i et let svagere lyd-tæppe, og du har en idé om lyd niveauet.

Vejene omkring byen hvor Martin West bor er bestykket med XJS'er og MR2'er kørt af 40-årige blonde, overvejende

mænd, så vi kører mod Peak District i øst, hvor sceneriet viser bedre muligheder for foto sessions og hertil bedre køremuligheder. For at komme frem til stedet må vi gennem byerne Knutsford og Macclesfield, og jeg må desværre sige at vores RV8 knapt nok registreres af indbyggerne, som måske har en kollektiv aftale om kun at fokusere på egne sager.

Måske er det på grund af den diskrete lyd fra udstødningen, eller også er det ganske enkelt fordi bilen opleves som en almindelig MGB, som er ganske almin-





Herover: At køre RV8 er en underholdende oplevelse,
Herunder t.v: Fælgene er et rigtig godt valg, og de godt ud.
Herunder t.h: Kendte løsninger fra ældre MG'ere ses her og der på RV8



delig på disse kanter. Kun nogle mekanikere i en garage lægger mærke til RV8'eren, samt nogle skoledrenge, der er på vej hjem fra skole, og som ikke udviser den store interesse for sportsvogne, ærgerligt nok.

Dagen har indtil nu budt på flot vejr, men i det øjeblik vi skulle have taget nogle flotte fotos af bilen i et smukt landskab trækker faretruende skyer ind over os, så der er kun tid til nogle hastige fotos af bilen, inden regnen byder sig til, og vi skal præstere at få kalechen hurtig på igen.

Rover påstår at have forbedret designet af deres kalecher siden 1970'erne, men jeg må tilstå at det er svært at få øje på. Fiat Spider viste ellers vejen, men det har åbenbart ikke smittet af på MG kalechen. F.eks. skal kalechen fjernes, hvilket betyder en fuld demontering af den understøttende gitterrørs stålramme. Herved skal vinduet i kalechen skubbes ind og selvfølgelig er det for bredt til direkte at kunne blive placeret.

Når kalechen skal påsættes skal vinduet

først trækkes på plads, før du kan placere kalechen på vinduesrammen, efter at have klikket solskærmen til side. Samtidig skal du sikre at resten af kalechen er korrekt placeret omkring bagvinduet i kalechen. Det er hårdt arbejde, hvis det skal nås på 10 sekunder!

Mens jeg endnu er noget skeptisk - undskyld Martin! - vil jeg også nævne de foruroligende hop bilen gør, på en lidt ujævn vej. Det er lidt værre end på GT'en. Derek Richardson har prøvet at undersøge problemet på RV8'eren, ved under kørsel at se på sin GT bagfra, da problemet ikke er så stort på den.

Mere alarmerende er karosseriets manglende stivhed. Denne erkendelse er langt mere overraskende og måske endda skuffende. Der er noget der ikke helt passer i forholdet fra forhjulene til hækken.

Det er interessant når man tænker på Leylands undskyldning for ikke at bygge en V8 roadster tilbageløber i 1973, hvor undskyldningen netop var, at karosseriet ikke ville blive stift nok....!

Rent ydelsesmæssigt tegner der sig et langt mere positivt billede af RV8. Jeg har sat en selvbegrænsning på 3500 rpm ved min testkørsel, og det er nok til at vise, hvad bilen kan når det virkelig gælder. Der begynder at ske ting og sager ved 3000 rpm, og ved 3200 rpm topper den drejningsmomentet. Den præsterer på et niveau tidligere MG'er kun kunne drømme om.

Med vores fotosession nogenlunde i hus, inden den voldsomme regn overmander os, vender vi snuderne på de to MG'er mod deres hjem. Det er på denne halve times hjemtur, at jeg for alvor bliver begejstret for denne RV8.

Glæden ved RV8.

Min tidligere glæde bag rattet i Derek Richardsons GT minder mig om glæden ved at køre en MGB, hvor dens natur i sving viser en begyndende understyring udvikle sig til en energisk, men tydelig og pludselig overstyring, akkompagneret af en heftig grad af krængning.

Jeg tager udgangspunkt i, at moderne biler viser en let form for understyring, hvilket jeg også forventede på RV8, men det viser den ikke. Den er dejlig neutral, selv i sving på våd vej, og bagenden skrider først ud, når du aktivt træder til. Det er nemt at kontrollere i betragtning af den bløde affjedring, som er lettere at styre end i GT'eren.

Vejgrebet er ikke helt så godt som visse andre biler, men oplevelsen giver dog smil på læben.

Understyringen bliver tilsyneladende kun fremprovokeret ved høj fart ned ad bakke, ellers glider den roligt gennem svinget indtil du atter giver gas.

Er alt dette prisen på £26.000 værd? - Tja, RV8 er en interessant blanding af gammel og moderne, hvor jeg ikke er sikker på om dette er den rette opskrift.

Det luksuriøse interiør, den bløde affjedring og det dæmpede lydbillede fra udstødningen synes målrettet mod velhavende og succesrige midaldrende personer, som ønsker en bil at kunne posere i. Hvis det er årsagen, burde Rover have spenderet mere fokus på redesign af kalechen, eller i det mindste have ofret en lettilgængelig hardtop som på f.eks. Mercedes SL.

Modsat er RV8 måske tiltænkt entusiaster, som formodes at være tiltrukket af dens præstationer og karakteristiske udseende. Hvis det er tilfældet synes der at være for mange ankepunkter på bilen, som hertil synes alt for dyr.

Men lad os nu ikke blive alt for kritiske omkring basale forhold ved bilen og Rovers indsats. Det er tanken der tæller, og hvis MG RV8 er det første udviklings skridt mod en ny MG, så har de gjort et godt job.

Hvis MG RV8 er det første trin mod alle nye MG'er, er der gjort et godt arbejde.



TVR Griffith.



Bilen blev i første udgave produceret i perioden 1991-2002, bestykket med en 4.0 liters Rover motor.

TVR er i et nyere design fortsat i produktion i UK.

Der blev produceret temmelig mange varianter af TVR Griffith med tilhørende voluminøse motorer, og herunder ikke mindst den for modellen så ikoniske Griffith 500



Triumph Stag.



Bilen var en 2+2 Sports tourer produceret i perioden 1970-78 bestykket med en Triumph V8 motor på 3.0 liter.

Det var Triumphs forsøg på at sætte Mercedes Benz SL under konkurrence. Men det blev ikke helt som tænkt.

Sean Connery kørte i en Triumph Stag i Filmen "Diamonds Are Forever" fra 1971

For yderligere præsentation af bilen, så kig ind i magasinet Motor Classic nr. 68 (juli - august 2020), hvor der kigges nærmere på denne lidt oversete sportsvogn

Bilerne herover nævnes i artiklen, hvorfor de her kort præsenteres



Noget om at drømme



Tekst og foto Matthias Nissen

ikke om det danske vejsalt. Det var dog ikke værre end at den blev efterfulgt af en nyere Renault 4 denne gang en Export model, årgang 1968 – vild luksus med bløde stofbetrukne sæder i stedet for den førstes lidt hårde rørstole, som i en Citroën 2 CV.

På min reol står der i dag en model af en Renault 4 Export, samme farve (næsten BRG), indtræk i samme farve, stort set magen til den, som jeg i sin tid kørte mange kilometer i. Jeg synes stadig, at det er en smuk bil, som jeg godt kunne tænke mig at eje igen. Men så er der lige det med økonomien (der var den igen!).

Nogle siger at man skal udleve sine drømme, nemt at sige men sværere at efterleve. Der er sikkert mange i klubben der efterfølgende har udlevet deres ungdomsdrøm, da de anskaffede en MG. Tro ikke, at jeg ikke også skelede til en MGA eller MGB i min ungdom, men de var aldeles uoverkommelige, næsten som at drømme om en Ferrari i dag!

Konklusion: Fordi man elsker én, behøver man ikke at hade alle de andre! Det forekommer mig derfor ganske forståeligt at nogle af vore medlemmer også kører i andre veteranbiler. Livet er ikke kun til MG, der skal også være plads til lidt ufornuft 😊.

Jeg er sikker på at vi alle i vores ungdom og tidlige voksenliv har drømt om en særlig bil. At det så ikke blev drømmebilen skyldes nok at vi dengang ikke havde råd samt at etablering af familie 'trængte sig på'! Nå, ja der er jo også andre ting i tilværelsen end biler! Men en bil er jo rar at ha'! Men ikke nødvendigvis en 'sprit' ny en og da slet ikke drømmebilen.

Jeg husker at mine bildrømme, som måske ikke var helt ufornuftige (bortset fra det økonomiske - der var den igen!) gik på - næsten - opråelige biler. Det er biler, som jeg gerne ville eje i dag. Men igen, det rent økonomiske, og så den kendsgerning at de biler, som jeg drømte om dengang rent bogstaveligt er 'smuldret' væk (læs: tæret/rustet op).

Nu til sagen: En af mine drømme dengang var en Citroën GS. Smuk bil, forhjulstræk, firecylindret luftkølet boxermotor, hydropneumatisk affjedring og mange andre franske raffinementer! Det blev ved drømmen – desværre – men måske slap jeg for at blive ruineret ved et sådant ejerskab. Den italienske 'søster' Alfa Sud var jeg også meget betaget af, men så var jeg blevet endnu fattigere!

Nå, men hvad blev så resultatet? En brugt Renault 4L årgang 1963 anskaffet inden jeg stiftede familie! Ikke anskaffet fordi jeg forventede at stifte familie – det lå mig uendeligt fjernt på daværende tidspunkt (!) – men fordi det bare var bilen for mig. Egentligt et lidt mærkeligt valg idet jeg havde været i lære på et GM værksted, hvor vi reparerede meget

konventionelle biler så som Opel, Vauxhall, Chevrolet, Buick og Cadillac bare for at nævne nogle. Det var biler af en helt anden kaliber, men ikke biler som jeg drømte om, grundlæggende fandt jeg at de var lidt kedelige og med lidt for meget forkromning!

Hvad var det, der fascinerede mig ved en Renault 4L? Køreegenskaber, kørestilling, paraplygearet og forhjulstræk. Sidstnævnte var ikke nær så almindeligt som i dag. Tilmed fandt jeg at den var smuk og velproportioneret i al sin enkelthed. Jeg var virkelig glad for den bil, selv om udskiftning af de trækkende foraksler desværre var et problem, de brød sig





Det var dagen (18.aug.2020), hvor hedebløgen sluttede og blev afløst af regn og tordenbyger. Det holdt dog tørt med en del sol og lune temperaturer, da 21 MG biler og 7 andre mærker fra klubben mødtes kl. 17.30 på Holbæk gamle havn. Bo havde lavet en kort køretur ad Ahlgade og videre ud af byens østlige del langs vandet og bagom byen til LML Auto i byens industriområde.

Vel fremme havde LML Auto sammen med venner af huset opstillet andre flotte veteranbiler og rallybiler, som tog imod os på den store flotte plads. Trods de mange biler var der fin plads til alle – både mennesker og køretøjer, så vi kunne holde behørig corona afstand. Der var sågar små flasker med gratis håndsprit til alle (mennesker)!

Mens den store grill blev varmet op, kunne de deltagende medlemmer og co-drivere stemme på deres favorit-MG. Der var naturligvis en kuglepen pr. person, så vi ikke skulle dele.

Grill-Kim trakterede herefter med tre forskellige slags grillpølser og frikadeller, brød og katoffelsalat med masser af frisk purløg til. Værten Leif havde sponsoreret det hele for os! Kun drikkevarer skulle vi selv sørge for – og så alligevel ikke, der var i hvert fald gratis kold kildevand på bordene. Efter maden serverede Leifs kone Tove kaffe og småkager for os. En helt utrolig gæstfrihed, som Bo naturligvis takkede for på klubbens vegne med MG vin til værterne og grillmesteren.

Årets MG i Vestsjælland: Svenning Villadsens MGA 1959 – her flankeret af de glade ejere.



Medlemmerne i Vestsjælland er ret enige om, hvilke MG-modeller man skal køre i. Eller også var det et tilfælde, at der kun var MGA- og MGB-modeller flankeret af en enkelt MGB GT V8 og en Magnette. 47 stemmer blev afgivet, og nr. 2 blev Bo Damkjærs MGA. Med to stemmer flere vandt en anden MGA: Svenning Villadsens 1959 model.

Efter mørkets frembrud trillede deltagerne hjemad. En enkelt deltager oplevede på vejen fra havnen til LML Auto, at bilen ikke ladede, så den kom hjem med autohjælp. Dette var dog ikke nok til at spole en rigtig fin aften, hvor flere så hinanden igen for første gang siden nedlukningen.

Der er flere fotos fra aftenen i galleriet på hjemmesiden.



Hos LML Auto som havde opstillet telt og borde med masser af håndsprit.



Startsted Holbæk gamle havn.



Grill-Kim styrede den store grill



På en rigtig dejlig sommeraftene den 11. august 2020 mødtes 17 friske medlemmer i 18 veltrimmede MG'ere. Ja, det er ikke en skrivfejl, men Henrik har jo flere af slagsen).

Vi mødtes hos Bent og Henrik på Levetoftevej i Haslev for kåre årets MG på Sydsjælland, Lolland og Falster.

Og skulle du have glemt hvor dejligt der er i Haslev, så kig lige ind på hjemmesiden hvor de skriver:

"Haslev er en lille, hyggelig stationsby omgivet af et smukt herregårdslandskab med flere idylliske slotsparker og skove lige til at gå på opdagelse i.

Byens centrum byder på et hyggeligt handelsliv, hvor du kan gå på opdagelse i butikker og få stillet sulten på en af byens caféer og restauranter. Haslev er en by det grønne og det kræver kun en kort køretur fra centrum før naturen banker på. Her finder du nemlig masser af skove, små lokale gårdbutikker, Skovtårnet samt to store Herregårde med imponerende slotsparker."

Nå, tilbage til Årets MG kåring var af gode grunde blevet forsinket på grund af forsamlingsforbuddet i forbindelse med Corona pandemien

Det gode vejr gav mulighed for at vurdere og summe rigtig grundigt omkring de mange flotte MG'ere, hvor nervøse ejere blandede sig med øvrige MG ejere, og sendte jævnligt nervøse blikke mod deres egen MG for at se, hvor mange der mon stod og beundrede deres MG, for måske kom pokalen i hus i år?

Efter grundige overvejelser blev stemmesedlerne afleveret til undertegnede, som sammen med Jette kunne påbegynde optællingen af stemmer på de enkelte MG'ere, mens Henrik kom i gang med at få liv i grillen, så de fremmødte kunne nyde en grill pølse med brød, og hertil lidt

vådt til ganen.

Mens selskabet nød de grillede pølser uvidende om aftenens resultat af årets MG, kunne vi offentliggøre resultatet af afstemningen, hvor det efter et meget tæt opløb mellem Svend Poulsen fra Faxe Ladeplads, og Michael Olsen fra Tågeskov endte med følgende:

- 1. præmie og årets MG blev vundet af Svend Poulsen med sin meget smukke hvide MGTA 1952. De fik 9 stemmer.
- 2. præmien gik til Michael Olsen med sin fine røde MGA. De fik 8 stemmer.



Sejren blev fejret med boblevin og vandrepokal, hvorefter selskabet fortsatte det hyggelige samvær denne lune sommeraften.

En hyggelig og fornøjelig aften med god stemning blev husket, da de deltagende ekipager i skumringen drog mod hjemlige himmelstrøg.



Matthies' BOGANMELDELSE



MG Midgette af Poul Batho

Bedømmelse



Paul Batho er forfatter til en lille bog om MG Midgette (ZA og ZB modellerne). Der er ingen tvivl om at han brænder for Midgetten og at han derfor har følt sig foranlediget til at skrive bogen. Resultatet lever desværre ikke op til de forventninger, man som læser kan have til – endelig – at side med en bog i hænderne, der kun omhandler Midgetten. Man havde måske håbet på at få en bog der gik mere i dybden.

Det gør den ikke og det er der flere grunde til. Før det første, så 'falder Paul Batho i grøften' ved at gentage MG mærkets historie – den historie kan MG entusiaster udenad – samt ved at redegøre om de tidligere MG saloon cars. Sidstnævnte gør Clausager meget bedre i bogen 'MG saloon cars', som varmt kan anbefales.

På positivsiden skal dog anføres to gode informative kapitler om Gerald Palmer og Midgettens svære fødsel. Den kunne være endt med at være lige så 'bovlam' som Wolseley 4/44 med XPAG motoren. Ikke et ondt ord om denne motor, men det er en lille motor til en forholdsvis tung saloon car.

Wolseley 4/44 blev lanceret et år før end Midgetten. Man kunne på daværende

tidspunkt ikke finde en passende motor til Midgetten. Heldigvis blev man reddet af tvangssammenslutningen af Nuffield Group (Morris, MG m.fl.) og Austin Motor Company, der herefter blev til BMC. Austin havde motoren der kunne opfylde behovet. En forholdsvis moderne motor (B motoren på 1500 ccm) der nemt kunne tunes til en lidt større effekt. Det blev så motoren til Midgetten og de efterfølgende MGA og MGB.

Bogen indeholder også en fin lille beskrivelse af hvordan markedet modtog den nye Midgette. Motorpressen var begejstret, hvorimod garvede MG entusiaster var forargede over at man kunne finde på at anvende navnet Midgette, som burde være forbeholdt de glørværdige MG K typer fra midt trediveerne! MG entusiasterne burde trods alt have være begejstret, idet den smukke Midgette afløste Y-typens noget kantede og bedagede karosseri.

Selv om Midgette Z typen kun blev produceret fra 1954 til 1958, så blev der i perioden foretaget en del modifikationer, lige som der lancerede en karosserivariant med stor bagrude benævnt Varitone. Udmærket beskrevet, men kapitlet mangler stringens og lidt mere foto dokumentation til at man kan anvende oplysning-

gerne, med det formål at genskabe en original Midgette. Retfærdighedsvis er der bagest i bogen nogle tillæg indeholdende produktionstal, farvekoder og afkodning af Midgettens typeskilt, der er anbragt i motorrummet.

Den resterende del af bogen finder jeg mindre interessant. Der er lidt om at købe en Midgette, herunder advarsler om rustfælder - dem er der mange af på en Midgette. Der er også lidt om tuning og andre modifikationer af Midgetter. Inden for alle veteran bilmærker findes der ejere som besat af tanken om at modernisere og customize deres biler. Fint, det er folks eget valg men det virker malplaceret i denne bog!

Konklusion: Nydelig bog i en god kvalitet, kan anbefales hvis historie mv. omkring Midgetten er nyt ukendt stof. 96 sider. Kan lånes i klubbens bibliotek (bog nr. 190). Hvis du ønsker at købe bogen er prisen £14,99.

PS.: Vort eget klubmedlem Poul Dalkov bidrager i øvrigt i bogen med tre billeder af den næstældste eksisterende Midgette. Poul har restaureret bilen, så den fremtræder i en lige så original stand som da den forlod fabrikken i Abingdon.



Forårets forsinkede MG i Nærum blev i år kåret blandt 65 fremmødte kandidater

Tirsdag den 4. august kunne vi endelig afholde et regulært klubmøde i Nærum. Abstinenserne efter behovet for at kunne mødes med andre MG entusiaster må have været stort, da fremmødet ved afgang i Nærum kl. 18.00 var overvældende.

I spredt samling kørte vi 25 km ad Strandvejen til Humlebæk, og herfra til Kvistgaard, hvor stedet for aftenens arrangement skulle afholdes hos Dayton v/ Palle Murmann. Det store antal MG'ere skabte kø ved den lange indkørsel til Palles store parkeringsplads. Feltet af MG'ere viste sig at være rigtig stort, da mange var kørt direkte hjemmefra til Daytona.

Det lykkedes dog at få parkeret alle bilerne rundt omkring, hvor den efterfølgende optælling viste at 65 MG'er plus det løse var mødt op i det gode vejr. En overvældende interesse og langt over det forventede antal MG'ere.

Efter at dønningerne fra ankomsten havde lagt sig, introducerede Palle sin virksomhed Daytona, som gennem mange år har solgt flotte klassiske biler af høj kvalitet, og ofte i den lidt dyre klasse.

Hans udstilling viste bl.a. en Maserati til mio.kr. 1.4. Dog kunne mindre også gøre det, da han i den lidt mere økonomisk tilnærmelige afdeling havde fire MG'ere til salg. Det var en klassisk TF, to MGB roadster og en MGB GT. Palles foretrukne sportsvogn er i øvrigt hans MGB. "Hellere den end en Ferrari!" som han sagde.

Afstemningen om det forsømte forårs MG blev efter Palles introduktion sat i gang. Kriterierne for valg af de MG'ere man ville stemme på, var som sædvanlig ret frie, hvilket vil sige at man stemmer på de to MG'ere, man synes bedst om.



En stolt vinder Henrik Pedersen med sin MGYA

Som noget nyt i år kunne der ikke stemmes på tidligere vindere, så det udelukkede et par stykker.

I det dejlige vejr var der god tid til at se på de mange flotte og nypudsede MG'ere.

Kl. 20.00 sluttede afstemningen, hvorefter og Palle bød på dejlig forfriskende vin, øl og vand til de mange tørstige sjæle. Traditionen tro gik Peter Clausen og undtegnede i gang med at tælle stemmerne op, og ligesom ved melodi grandprix optællingen dannes hurtigt et billede af favoritterne til vinderpladserne.

Kl. 20.30 kunne vinder og runner-up offentliggøres. Runner-up, som kun var ét point efter vinderen blev:

- Erik Lisberg med sin flotte MGTC fra 1946.
- Henrik Pedersen løb med årets vinderpokal, da hans MGYA lige netop kneb sig ind foran Erik med én stemme.

Stor tak til Palle Murmann for en dejlig og spændende aften i flotte omgivelser.

Skal du købe eller sælge en MG, så tag først en snak med Palle, som helt sikkert kan give dig gode input om mulighederne for priser, salg eller køb, da hans firma Daytona har mange års erfaring på dette område.



Supplement til helårsbilen !

Af Niels S. Hansen, 2010

Vi bragte et par artikler om helårsbilen i MG bladet tilbage i 2010. Her op til afslutning af køre sæsonen, hvor efterår og vinter nu står for døren, genbesøger vi Niels' glimrende artikel fra dengang, da der måske kan hentes lidt inspiration.

Vor MG fungerer i sommerhalvåret som et praktisk supplement til helårsbilen. Derfor er originalitet og concour stand ikke i højsædet, men derimod er stabilitet og pålidelighed væsentligt. Stor var derfor ærgrelsen, da den en dag totalt nægtede at starte, der lød kun et svagt klik fra startrelæet, intet andet. Starterdrevet havde kilet sig fast i startkranen og nægtede at flytte sig. Det kendte trick med at sætte bilen i fjerde gear og rokke bilen baglæns hjalp heller ikke. Det nytter naturligvis ikke at skubbe eller trække bilen i gang, da startmotoren ikke ville kunne tåle at være i konstant indgreb.

I årgang 67, der er monteret med ikke fuld synkroniseret gearkasse, sidder der en såkaldt inert starter. Den er noget længere end en pre-engaged starter på de senere modeller. Derfor er det ikke noget helt enkelt job at skifte starter. Det er faktisk nødvendigt at afmontere oliefilter og tændspole for overhovedet at komme til.

Vel ude afsløredes et meget slidt drev og en slap fjeder samt et tykt lag rustbeskyttelse, hvor det sidste vel nok var det som var den væsentligste årsag til problemet.

Der er forskellige anbefalinger om hvorvidt og hvordan drevet skal olieres, og hvor tyk rustbeskyttelse ikke gavner processen. Selve drevet sidder helt frit via et hul bagud i koblingshuset, hvor en gang WD-40 muligvis ville kunne have gjort bilen midlertidigt kørende - men ikke længe.

Drevet så, som skrevet, lidt ussel ud, så jeg overvejede en ny og mere moderne type gearet starter. Den skulle angivelig have større trækraft og bruge mindre strøm. Den blev bestilt hos Moss i England og efter få dage stod jeg med en fabriksny starter til samme pris som de ville have for en original uden ombytning.

I med den, og eneste nødvendige modifikation var kabelskoene, der skulle udvides fra 6mm til 8mm. Men så startede problemerne.

Bilen gik i gang, men med en infernalsk skurren, der bestemt ikke lød godt. Den nye starter angriber startkranen forfra, hvorimod den originale angriber kran-



MGB GT 1967

sen bagfra. Den ville formodentlig have gået godt hvis ikke startkranen var blevet skiftet.

Som det forhåbentlig fremgår af billederne har en ny kran ikke "fulde" tænder på hele fladen.

Denne forskel lader sig ikke umiddelbart forklare, men for at sikre ordentligt indgreb med den nye starter vil det være nødvendigt at vende startkranen eller

finde en original fuldtandet reservedel. Det er selvsagt ikke nogen nem operation da motoren skal ud.

Peter Mogensen i Allerød kunne heldigvis renovere den gamle startmotor, og bilen starter og kører nu som en drøm. Eksperimentet med den nye startmotor må vente til en dag hvor motoren alligevel er ude.



Billede 1: Ny type startkran



Billede 3: Geared Starter



Billede 2: Original fuldtandet startkran



Billede 4: Original inert starter

Nørdehjørnet

Vrøvl med forlygterne i min MGA

Jeg skulle køre med lys hjem fra MG møde forleden aften, hvor min fodomskeer-op og nedblændingskontakt pludselig virkede meget mærkeligt. Den ville ikke skifte, og nogle gange gik lyset bare helt ud!

Da jeg kom hjem afmonterede jeg fodomskeereren, og kunne nu se, at den strømførende ledning ikke havde været spændt nok. En dårlig forbindelse, der vil udvikle varme - og rust - og derfor ødelægge fjederkraften på kontaktpunkterne inde i kontakten!

Skruen til ledningen viste sig også at være rustet fast, hvilket i første omgang ville give et stort spændingsfald og dermed mindre lysstyrke.

Jeg må erkende at jeg aldrig har set det efter, efter jeg købte bilen. Kontakten var den originale Lucas - fra 5. måned i 1961.

Jeg fik bestilt en ny kontakt, og fik samtidig monterede lysrelæer.

Med de monterede lysrelæer skal strømmen gå direkte fra batteriet til relæet og dernæst direkte til forlygterne. I original opsætning går strømmen fra batteri til startkontakten og til hovedlyskontakten. Derfra går strømmen til fodomskeereren / lysomskeereren og igen ud til forlygterne. Det betyder en lang rejse med flere muligheder for dårlige forbindelser og hertil et stort spændingsfald inden det når forlygterne.

Meeen - det er jo ikke originalt (ligesom ejeren), så derfor monterede jeg relæerne så de er vanskelig at se.

Her ar monteret relæer så de er vanskelige at få øje på. („originalpolitiet“)



Af Jan Glad

Det skal lige siges, at jeg har monteret lidt kraftigere forlygte pærer, som medfører større belastning af kontakter og ledningsnet.

Forhåbning:

- Nu holder det evigt og med meget bedre lys i forlygterne!



Monteret lysrelæer. Det tredje er til ekstralygter.



Her ses tydeligt, at der har været dårlig forbindelse, på fodomskeer .

OEM leverandører



Tekst Kirsten og Bob Cobby

Kilder: Pinterest, Champion Spark Plug Company (UK, USA), AC Delco (USA), Wikipedia, eBay, Haynes MGB Owners Workshop Manual

OEM leverandører til MG Champion Spark Plugs

Serien med OEM-leverandører til MG fabrikken i Abingdon har denne gang fokus på de velkendte "Champion" og AC tændrør. Det viser sig imidlertid, at de oprindeligt er mere franske, hvilket mange overraskes af.

Artiklen er som sædvanligt krydret med lidt baggrundshistorie - god læselyst !



Tændrør er måske noget, vi bare tager for givet i vores MG verden. De har en vis levetid, og de er relativt prisbillige. Så udskifter vi de gamle, slidte tændrør med nye, tjekker måske elektrodeafstand - og de virker for det meste, som de skal.

Men historien om fremstillingen af tændrør går helt tilbage til 1860. Dengang brugte franskmænden Étienne Lenoir et elektrisk tændrør i sin gasmotor. Lenoir er derfor anerkendt som opfinder af tændrøret.

Tidlige patenter for tændrør blev registreret af bl.a. Nikola Tesla i 1898 (ja, du genkender navnet: på den serbisk-amerikanske opfinders efternavn, som af Elon Musk blev valgt som navn på sine popu-

lære elbiler) og Robert Bosch, også et kendt navn.

"Champion" tændrør - det lyder som om de kunne være af engelsk eller amerikansk oprindelse, men Albert Champion var faktisk franskmand. Han vandt det berømte cykelløb Paris-Roubaix i 1899.

Efter Champions sejr i Paris-Roubaix indgik han en kontrakt med en cykelproducent i Boston om at køre racercykel i USA for 1900-sæsonen. På det tidspunkt var USAs unge bilindustri på vej op, og Albert så en forretningsmulighed i fremstilling og salg af tændrør i Boston, Massachusetts. William Durant, grundlæggeren af General Motors i USA, opdagede Champions potentiale, flyttede fabrikken til Flint, Michigan i 1904, og derved op-

stod Champion Ignition Company.

Desværre kørte Albert Champion galt i en Packard "Grey Wolf" under et motorløb i oktober 1903 og pådrog sig et kompliceret brud på lårbenet. Han tilbragte flere måneder på et hospital i New York, som han til sidst forlod med det ene ben fem cm kortere end det andet. I juni 1904 vendte han tilbage til sit hjemland og Paris.

I løbet af de næste par år mistede Champion kontrollen over virksomheden. Han forlod den og oprettede derefter "AC tændrør" i 1908. General Motors (GM) produktion af motorkøretøjer voksede markant, og GM Corp opkøbte AC tændrørsselskabet i 1909 for at imødekomme det stadigt stigende behov for tændrør.



Efter en retssag, der blev indledt af Albert Champions oprindelige investorer, blev GM tvunget til at opgive Champion mærkenavnet i 1922.

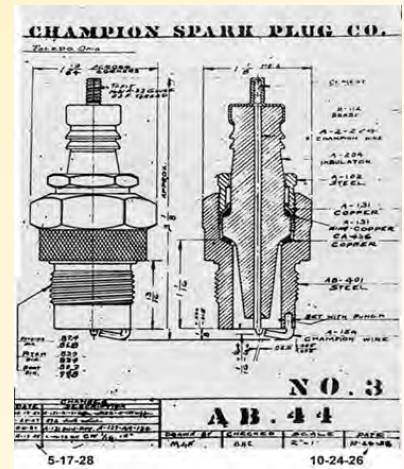
GM-datterselskabet indførte AC mærkenavnet, mens folkene bag det originale Champion Ignition Company oprettede Champion Spark Plug Company i konkurrence med AC.



De tidlige tændrør havde porcelænsisolering over en strømførende metalkærne. På trods af den skinnende, vandtætte overflade, vi kender fra tallerkener, var porcelæn ubrugeligt til tændrør på grund af materialets mikroskopiske porøsitet. Det gav overtænding, så porcelæn blev senere erstattet af sintret aluminium, aluminiumoxid (Al₂O₃), der stadig anvendes.

Champion fandt også ud af, at tændrørens aluminiumisolering kunne forbedres. Den lige overflade af tændrøret (se den tidstypiske annonce nedenfor) blev erstattet af 3, 4, 5 eller 6 ribber.

Ved at "forlænge" aluminiumisoleringen med ribber på tændrøret blev overtænding elimineret.



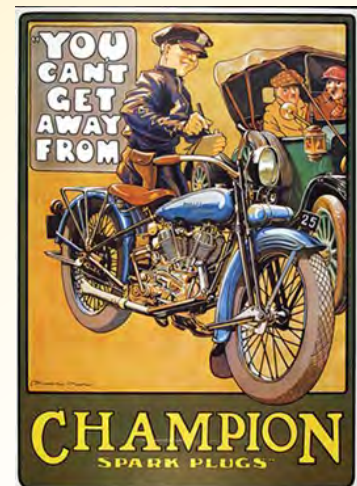
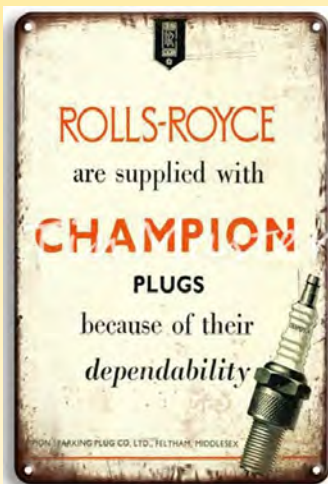
Champion blev købt af Cooper Industries i 1989, og i 1998 købte Federal Mogul Cooper Industries, dette inkluderede Champion-mærket blandt andre mærker og produktlinjer.

Selvom virksomheden har eksisteret under forskellige selskabsformer i den tidlige del af sin eksistens, var det som Champion Spark Plugs, at tændrørsproducenten fejrede firmaets hundredårsjubelæum i 2007.

Champion har en lang og succesrig historie inden for alle områder af tændrør til biler. En stærk racingstamtavle har gennem årene medvirket til at holde mærket på forkant af markedet.

Udover applikationer til motorkøretøjer er Champion fremtrædende, når det gælder produktionen af små motor-, industri-, luftfarts- og marinætændrør samt gløderør.

Tilbage til MGs forbindelse til Champion. Fabrikken i Abingdon var blandt de første engelske bilmærker til at specificere Champion tændrør i deres biler. Ifølge "Haynes MGB Owners Workshop Manual" anbefales stadigvæk Champion N9YCC eller N9YC tændrør – og Rolls-Royce anbefaler også mærket til en 12 cylindret Spitfire Rolls Royce Merlin af sølle 27 liter. Her skal man bruge 24 tændrør af Champion RHL27S typen.



Nyhedsbrev september 2020

Af sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen

Et sekretariat til gavn for dig

Efter en kort sommerpause, hvor vores sekretariat har været lukket, er vi i gang igen. Jeg vil som sekretariatsleder bruge dette nyhedsbrev til at give et indtryk af de forskellige opgaver, der varetages i sekretariatet. Intet sker dog uden en arbejdsom formand, en frivillig bestyrelse og de mange møder i forretningsudvalget.

Jeg hedder Johnny B. Rasmussen, og har været ansat til at drive dette sekretariat siden efteråret 2012. Det er en meget spændende opgave, med et væld af varierede udfordringer, der ofte kræver et meget bredt netværk. Det har vi heldigvis i Motorhistorisk Samråd, og det er også det der gør, at vi som organisation kan medvirke til at der kan ske forbedringer for ejerskabet og brugen af historiske køretøjer i Danmark.

Hvilken betydning vil en anden bølge af Corona få for klublivet

Naturligt nok fylder Corona-situationen også en del i denne branche. Vi har således givet vores input i flere videomøder med Kulturministeriet, i forbindelse med den gradvise genåbning af Danmark. Nu tales der om en mulig anden bølge, som utvivlsomt også vil få betydning for os alle, hvis den kommer. Efteråret og vinteren er jo der hvor klubberne begynder at invitere til foredragsaftner, garagemøder og flere klubber har også deres generalforsamlinger der. Nu skal man jo ikke tage sorgerne på forskud, men det vil utvivlsomt betyde at vores medlemsklubber skal tænke ud af boksen for at bevare sammenholdet i klubberne. Aktiviteter på de sociale medier, en levende og brugbar hjemmeside, og et velfunderet klubblad vil være nogle af de løsninger der skal aktiveres endnu mere, hvis det kommer dertil at vi ikke

FIVA rustet sig til fremtiden

Den internationale organisation for veterankøretøjsorganisationerne FIVA, har, med en ændring i fransk lovgivning, haft mulighed for at afholde en ekstraordinær generalforsamling. Her var kun et punkt på dagsordenen: At få indført mulighed i vedtægterne for at den årlige generalforsamling kan afholdes som et online møde. Ikke overraskende blev punktet vedtaget med 94% af stemmerne. Det er de unge der er nøglen til fremtiden, så derfor er FIVA gået aktivt ind i den internationale ungdomsdag, der har været afholdt den 12. august de seneste

sationen SKAD, som vi lige nu fører en dialog med omkring mulighederne for de etablerede forældelsesfrister i Skattelovgivningen. Derudover fører vi også en god dialog med vores venner i MFF (Motorcykel Forhandler Foreningen) omkring de mange høringer som Færdselsstyrelsen på det seneste har iværksat, og som kan få stor betydning for ejere af både biler og motorcykler. Motorhistorisk Samråds sekretariat koordinerer også samarbejdet blandt organisationerne på hobbykøretøjsområdet. I løbet af sensommeren vil vi tage initiativ til igen at samle FDA, FDM, DSRA med flere, så vi sammen kan få trykket det politiske system på maven, og få fundet en løsning på originalitetskravsproblematikken.

Mange høringsvar på vej ud for at arbejde

Høringsvar er altid noget der fylder rigtigt meget her i sekretariatet. I skrivende stund er der fem udestående høringsvar, ud over Færdselsstyrelsens arbejde med detailforskrifterne, så arbejder Transportministeriet med

vilkårene for Færdselsstyrelsens beføjelser og opgaver, og Miljøministeriet er begyndt at se på reglerne for om eksport af ældre køretøjer kan kategoriseres som farligt affald.

Dialogen med dig og dine

Endelig fylder dialogen med vores medlemsklubber også en hel del i det daglige. Telefon og e-mail er også åben for at alle andre end medlemsklubbernes medlemmer kan ringe eller skrive, om de store og små problemer der opstår i forbindelse med ejerskabet af et historisk køretøj. Sidder du med et sådant problem, så prøv gerne på telefon 23 47 41 63, eller på vores mail:

mhs@motorhistorisk.dk

Jeg er her hverdage fra kl. 9 – 14, og du skal være så hjertelig velkommen.



20 år. Det gør man ved at opfordre til at de unge indsender billeder og malerier af værksteder, benzinstationer, biler, motorcykler og andre motorrelaterede ting.

Nordisk møde udskudt til 2021

Coronasituationen får også betydning for det internationale samarbejde. Hvert år ved denne tid begynder vi at forberede os på deltagelse i det årlige nordiske møde. Efter de baltiske lande er kommet med i det nordiske samarbejde, så skulle det i år have været afholdt i Estland. Det må vi se i vejviseren efter, og så klare den nyttige vidensdelingen via e-mail og telefon.

MhS som netværkskoordinator

Det er heller ikke fordi vi mangler at involvere os. Vi har således et godt samarbejde med blandt andet brancheorgani-

◆

AUGUST MÅNEDS VINDER FOTO



Susanne og Jannik Hostrup på hotel- og campingtur på Bornholm. Her i Allinge ved Grønbechs Hotel

GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN.....

Send os billeder af din MG situation eller andet, der har med din MG at gøre. Månedens foto præmieres med en flaske MG vin, som vil kunne afhentes under generalforsamlingen i marts 2021, og kun der.

Send dit foto til: rikkeunissen@webspeed.dk

NB: MG bladet forbeholder sig ret til at anvende de indsendte billeder i bladet eller i forbindelse med klubarbejde.



Fra én virkelighed - til én anden !



T.v.: Birgit og John iført røde næser som hospitalsklovne bærer på hospitalernes børneafdelinger. Næserne havde Birgit og John med ved Tisvildeleje arrangementet i 2018, hvor vi kørte ture med cancerramte børn

Da garagen under boligen efter en sætningsskade så heller ikke gjorde op- og nedkørslen lettere, måtte der findes en ny bil løsning, som kunne modsvare de nye behov, og samtidig tog hensyn til, at den "første ungdom" var overstået.

Efter mange overvejelser og søgen efter alternative bil løsninger, faldt valget på en sjov løsning.

Birgit og John faldt for en lille charmetrøld i form af en smukt vedligeholdt Fiat Punto Cabriolet, som kunne give vind i håret og vise hensyn til ens fysiske formåen.

Ja, det er ganske vidst !

Birgit og John Vestel måtte efter utallige års erfaringer med MGB'ens hårde undervogn konstatere at tiden - og måske alderen - var ved at være moden til, at finde et mere velafstemt køretøj, der tog større hensyn til en vis legemsdel hos chauffør og co-driver. Og hertil er en MGB altså en lav indretning at komme ned i.

T.h.: To stolte ejere af en sjov og charmerende Fiat Punto Cabriolet.

Birgit og John vil også i fremtiden deltage i arrangementet, hvor vi kører med cancerramte børn. De støtter også forældreforeningen.



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Orienteringsløb 2

Lørdag den 3. oktober 2020 Kl. 09.30

Sted:

Sigrunsvej 4

3400 Hillerød

(Den store P-plads ved Bauhaus og Burgerking)

Løbet køres i Nordsjælland med start i Hillerød, hvor første bil sendes af sted kl. 10.00

Turen går rundt om Arresø med enkelte afstikkere, ottetaller, sløjfer og blindgyder. Turen slutter på Vejby Strandvej 40B, 3210 Vejby

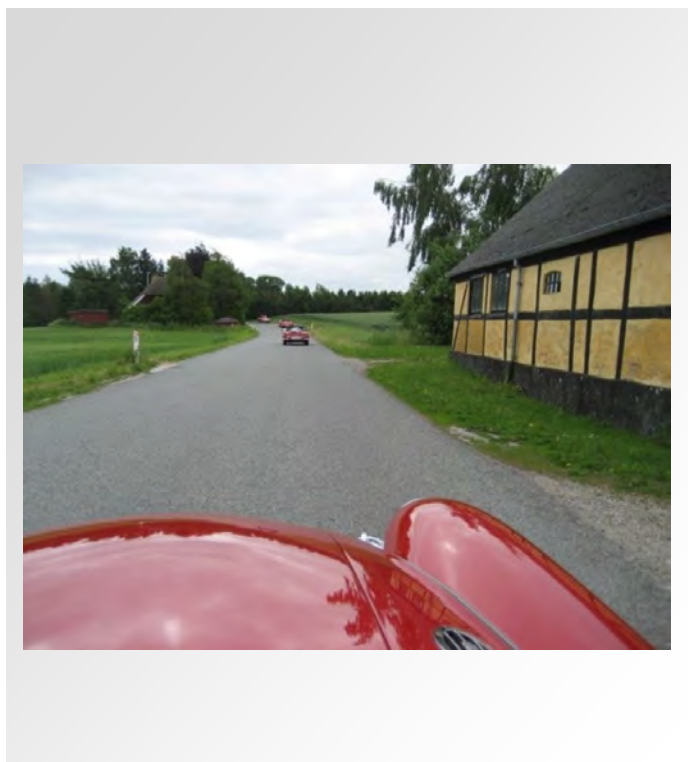
Inden løbet vil der være introduktion for nye deltagere og mulighed for spørgsmål.

Vil du ikke deltage i løbet, men gerne køre turen, så er du velkommen på 'picnicruten'.

Husk egen frokost og drikkevarer, skriveunderlag, præcist ur, kuglepen og lineal. Har du en smartphone med triptæller må du gerne bruge denne. Derudover er alle remedier tilladt, også GPS.

For at optjene point til klubmesterskabet, skal du køre i en MG eller AH Sprite.

Tilmelding til mail: jesper@zoie.dk



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Copenhagen Historic Grand Prix

Lørdag den 10. - Søndag den 11. oktober 2020

Sted:

Bellahøj Park

Det er nu 8. gang, at Copenhagen Historic Grand Prix finder sted på Bellahøj Park. Uanset dåbsattest for de mange smukke og spændende racerbiler, anser vi det for vores vigtigste opgave at sammensætte en historisk motorsport weekend for hele familien.

Bellahøj Park domineres af den gamle dyrskueplads, som er centrum for CHGP. Hele Bellahøj Park er indrammet af 2,4 km lange bane, så du – bogstaveligt talt – er i centrum af begivenheder med en enestående mulighed for at opleve historisk motorsport i meget tæt rækkevidde.

Besøg vores flotte MG stand igen i år, hvor vi har behov for

AFLYST 2020
Vi ses i 2021 den 6.-8. august

www.chgp.d

NEW

PURETCR



**COPENHAGEN
HISTORIC
GRAND PRIX**



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

MG moderklubbens 90 års fødselsdag

Søndag den 11.oktober 2020

INVITATION

Sted:

P-pladsen ved Roskilde Lufthavn



Søndag den 11. oktober bliver den engelske moderklubs 90 års fødselsdag fejret globalt i samtlige MG klubber. Det gør vi selvfølgelig også med maner, det er jo vores mor!

Klubben inviterer dig og din co-driver til 90 års fødselsdag med følgende program:

Kl. 10.00:

- Mødes vi på P-pladsen ved Roskilde lufthavn. Hvis vejret er så dårligt, at du ikke vil udsætte din MG for det så kom i den almindelige bil.
- I mindre grupper kører vi en tur ad små veje gennem Skjoldungernes land, som i dag er nationalpark, og fortsætter op gennem Hornsherred til slutdestinationen – en kro!

Kl 13.00:

- Byder klubben på gratis frokost bestående af 3 stk smørrebrød, kaffe og 90 års fødselsdagslagkage. Du vælger selv hvad du vil drikke, -øl, vin eller vand, og betaler selv.



Her serveres frokosten

Tag din co-driver med til dette hyggelige og historiske arrangement, hvor vi bliver del af en tusindtals skare MG entusiaster som globalt fejrer den engelske moderklub.

Tilmelding:

Af hensyn til bestilling af mad er det nødvendigt med tilmelding senest den 1. oktober til:

Anlis Nissen

Mail: moganissen@gmail.com

Tlf.: 22 41 57 06

Meddel Anlis navne på deltager.

Afbestilling/udeblivelse:

Hvis du bliver nødt til at afbestille din deltagelse kontaktes Anlis senest torsdag den 8. oktober. Hvis du udebliver, står klubben med regningen for maden, som vi forventer du efterfølgende betaler.

Spørgsmål:

Har du spørgsmål om arrangementet, ønsker at skrive en festsang eller underholde os ved kaffen, kontakt Lars (formanden).

Vi håber på stor opbakning med mange deltagere, som viser Abingdon (den engelske klubs hovedkvarter), at vi er en aktiv MG klub.

Der bliver også taget billeder der sendes til Abingdon som samler den globale fødselsdagsfest.

På gensyn

Bestyrelsen



*Selsø og Herslev
Foto: Peter Helles Eriksen*



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Natorienteringsløb

Lørdag den 10. oktober 2020 kl. 18.30

Sted:

**P-pladsen ved Birthes Pølser & Burger
Lindborgvej 2, 4000 Roskilde
(Ved krydset til Ringstedvej)**

Kl. 18.30 starter vi med en kort orientering om aftenens løb. Er det første gang du skal til O-løb eller bare lang tid siden sidst, vil der også være en mere detaljeret information for nybegyndere.

Løbet sættes i gang kl. 19.00, hvor den første bil sendes afsted. Alle starter med et par minutters mellemrum.

Vi kører en rute der starter i Roskilde og slutter i Ølstykke.

Er det første gang at du skal deltage i O-løb?

Der er et par småting du med fordel bør medbringe, for at gøre løbet og aftenen nemmere for dig og din makker. Du kan godt deltage alene, men en makker er en meget stor fordel.

Medbring:

- Skriveunderlag (det kan evt. være en blok, eller et MG blad).
- Kuglepennene der virker.
- Lineal til kort-etapen, som kan være en hjælp.
- Et præcist ur (gerne et radiostyret – en telefon kan også bruges).
- (Evt.) Lommeregner.
- Har din bil har en fungerende triptæller er det fint, ellers download en app på telefonen. Der findes flere varianter.

Frygt ikke, det er ikke så svært og det er stadig sjovt at deltage, også selvom man ikke vinder. Skulle du fare vild, misse et skilt og komme for sent til en kontrolpost, så er du ikke den eneste – ej heller den sidste, og der er hjælp at hente. Man kan altid ringe til løbsledelsen, det koster dog strafpoint, men hellere strafpoint, end at opgive.

Orienteringsløb er ligesom med alt andet her i livet - man bliver bedre og klogere for hvert løb man deltager i – og især p.b.a. de fejl man laver.

Tilmelding til Claus og Charlotte:

mail: c.c.poulsen@post.tele.dk

Sms / tlf.: 29 99 42 45


Angiv navn på kører og navigatør, samt biltype.

Senest den 5. oktober 2020

HUSK:

Løbet tæller til klubmesterskabet, hvis du deltager i en MG eller en AH Sprite.



		Etape: 1 Fra TK: 1 Munkholm kioskens P-plads Til TK: 2 P-plads ved Selsø	Side: 1				
30. April 2011		Længde: 21.050 Meter Køretid: 42 Minutter	Længde: 13.072 Miles Gns. Hastighed: 30,0 km/t				
Etapetype: O-løb		Tulipanetape: 0	0				
Rubrik	Tulipan	Information	Hastighed	Længde m.	Længde Miles	Køretid i min:sec	Restmål
1	←	TK 1: Kør ad Munkholmvej mod syd. Pas på trafikken, når I kører ud.	30	Denne tulipan: 2.230 Total: 2.230	1,385 Miles Total: 1,385	Denne tulipan: 00:04:28 Total: 00:04:28	18.820
2	↑		30	Denne tulipan: 3.060 Total: 5.290	1,900 Miles Total: 3,285	Denne tulipan: 00:06:07 Total: 00:10:35	15.760
3	←		30	Denne tulipan: 1.000 Total: 6.290	0,621 Miles Total: 3,906	Denne tulipan: 00:02:00 Total: 00:12:35	14.760
4	?	Notér på kontrolkortet, hvad der står på kirketårnets tag og fortsæt til næste tulipan	30	0 Total: 6.290	0,000 Miles Total: 3,906	Denne tulipan: 00:00:00 Total: 00:12:35	14.760



**Prøv orienteringsløb,
jo flere vi er, des sjovere bliver det.**

British Sportscars

REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT



Herningvej 5A - 4800 Nykøbing Falster - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1990
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	641	237
75.000	934	237
125.000	1.151	237
175.000	1.365	237
200.000	1.468	237
250.000	1.657	237
300.000	1.938	237
350.000	2.214	237
400.000	2.492	237
450.000	2.775	237
500.000	3.051	237
Osv.		
Selvrisiko	1.586	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 30 år. Ud over forsikringens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

Klassiske køretøjer 1991-1995
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.577	539
75.000	2.297	539
125.000	2.830	539
175.000	3.358	539
200.000	3.612	539
250.000	4.075	539
300.000	4.766	539
350.000	5.447	539
400.000	6.131	539
450.000	6.826	539
500.000	7.505	539
Osv.		
Selvrisiko	3.172	

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

Hvem er vi?



Vores assurandør og specialist i veteranforsikring er Steen List der arbejder ud fra vores kontor i Herning.

Steen er naturligvis en del af veteranfolket og kører blandt andet Morgan +8.

Du er altid velkommen til at kontakte Steen for at høre mere om priser og indtegningsregler.

75 91 21 92
veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk

En del af
 ThistedForsikring

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 6. oktober 2020 kl.19.00

Mødested:

DVK's lokale på 1.sal i Sommers bilmuseum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Det lugter af benzin

Vi MG ejere står overfor en voksende udfordring med den moderne Ethanolholdige benzin. Den benzin du kan købe i dag, uanset oktantal, har et lavere kogepunkt end da bilen blev bygget. Det øger tendensen til dampplommer i en varm karburator og ujævn kørsel til følge. Endnu en udfordring er at nutidens benzin har en langsommere forbrændingshastighed, hvilket påvirker tændingstidspunktet og dermed ydelse og forbrug.

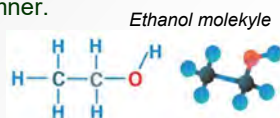
Matthies Nissen vil fortælle om disse udfordringer, og ikke mindst hvad du kan gøre for at modvirke dårligdommene.

I forbindelse med sit studie i engelsk litteratur af benzinudfordringen er Matthies stødt på en ny alternativ måde at justere SU karburatorerne på. Lidt skeptisk gik Matthies i gang med at efterprøve teorien i praksis, og resultatet har vist sig mere end positivt, på grænsen til fantastisk.

Kom og hør om disse to vigtige emner.

På gensyn

Matthies og Lars



(Husk at holde afstand ved bordene!)

VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 20. oktober 2020 kl.19.00

Mødested:

Kommer senere

EEOTY 2018 i Schweiz

Rikke kommer denne aften og fortæller om det seneste internationale European Event of the Year, som fandt sted i Schweiz i 2018.

Hør om, hvordan det er at tage biltoget, om sejlads på Bodensøen, bilvask i Schweiz?!!, bjergkørsel og afslutningsvis en tur til Alsace før turen gik med biltoget tilbage.

Sted for aftenens møde er endnu ikke fastlagt, men vil blive oplyst senere på hjemmesiden.

Vi byder pp kaffe og kage denne aften.

På gensyn

Bo & Rikke



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 13. oktober 2020 kl.19.00

Mødested:

Hos Henrik - Levetoftvej 2

4690 Haslev

Tekniske råd

Nu gennemfører vi - forhåbentlig - medlemsmødet denne gang. Vi blev jo forhindret i at gennemføre mødet i foråret grundet corona: - Rædselskabinettet: "Det er fan'me uhyggeligt, du !".

Preben Jensen kommer denne aften og giver gode råd som teknisk kyndig.

Medbring dine defekte eller "skæve" stumper fra dine MG gemmer.

Vi vil sammen erfaringsudveksle ud fra de ting du har fundet frem fra dine skabe og skuffer.

MG hilsen Bent



Kilde: Storm p Museet. www.stormp.dk

KOMMENDE KLUBMØDER

November 2020

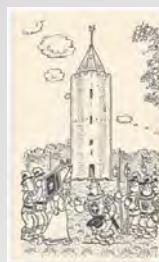
NÆRUM

Tirsdag den 3. november
2020 kl. 19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 10. november 2020
kl. 19.00



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 17. november 2020
kl. 19.00

HUSK:

Kig ind på hjemmesiden og find flere spændende arrangementer, både i MG regi og i klassiker regi

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



Peter Mogensen

Reparation, service, restaurering,
reservedele



- ❖ 30 års erfaring med reparation af MG.
- ❖ Salg af reservedele. Nye og brugte fra Danmarks største lager.
- ❖ Her kan du også få gode råd, vejledning og en MG snak

Peter Mogensen
Mellemskovvej 1
Kollerød,
3450 Allerød
Tlf: 25 84 12 40

**Speciale: Hovedreparation af motor,
gearkasse og bagtøj**



Autohallen
v/Th Rasmussen



Du ved det er vigtigt at passe godt på din kære MG!

Jeg tilbyder alt inden for reparation og vedligehold – også plade- og malerarbejde.

Salg af klassisk Castrol olie, smøremidler, benzintilsætning, tilbehør m.m.

Klargøring og fremstilling til syn.
Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal.

Og i Ciras Vintage Shop kan I blive klædt, så I passer tidstypisk til jeres bil – leje eller køb!



Se eksempler på www.facebook.com/Cirasvintageshop/

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtsvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one

SÆLGES

MGB 1969

Trænger til den helt store renovering, men starter og kører. Har haft den siden 2008 og der er ca. 2 år til næste veterarsyn. Pris 60.000 dkr.



Jens Tange
E-mail: tangis@mail.dk

MGA 1960

MG A 1600 Roadster, registreret første gang dec. 1960 i Seattle, hjemkommet til DK i 2001, reg. attest fra første USA ejer haves. Speedometer viser 20.000 miles, sidste syn maj 2016, ny kaleche i 2004, old english green, trådhjul, tromlebremser bag og skivebremser for. Cognacfarvet læderinteriør. Bilen fremtræder fuldstændig fejlfri, nok en af de flotteste i DK. KR. 164.900,-



Jørgen Sørensen
Tlf.: 2426 5240
E-mail: jsx2@live.dk

Moto-Lita rat

Nyt Moto-Lita rat incl. MG-logo dæksel – kr. 950,00.



Preben Hydeskov
Tlf.: 2175 3875

Topdæksel

Nyt Topdæksel - Midget/Austin Healey Sprite kr. 225,00.



Preben Hydeskov
Tlf.: 2175 3875

Luftfilter

MGF, luftfilter nyt og ubrugt. Part nummer PHE100421P (QFA0727). Kr. 75,00.



Finn Kofoed
Tlf.: 2449 3969
E-mail: kofoed@post.tele.dk

SÆLGES

Fiskehale

Fiskehale – MG – Rustfri – kr. 500,00.



Preben Hydeskov
Tlf.: 2175 3875

Læderrat

Læderrat 13 tommer med nav, passer på MG B. 300 kr.



Jens Hansen
Tlf.: 2020 2919
E-mail: jensh.fensmark@mail.tele.dk

MG TF-F 135, 2005

Danmarks flotteste MG TF-F 135, årgang 2005, venstre styret. Kun kørt fra 1.5-1.10. Kun kørt 49.756 km. I perfekt stand. Meget sjældent Oxford cream leather stue. Skal ses og prøves. Alle vitale dele og reparationer lavet inden for det sidste år. Special klar under-vogns- og hulrumsforsegling. Farve, muslingebå metalic. Mange billeder kan mailles. Pris 135.000 kr.



Klaus Møller
Tlf.: 2178 7100
E-mail: moellerhoukjaer@privat.dk

MGA MkII 1600 fra 1962

Jeg søger en gennemrestaureret MGA MKII 1600 fra 1962, som er professionelt renoveret. Meget gerne i farven mørkegrøn eller sort.



Gitte Vilhelmsen
Tlf.: 2233 2227
E-mail: gittevilhelmsen@gmail.com

Kære MG medlem:

Sæsonen for udendørs sparke-dæk arrangementer for klassiske biler går på hæld. Vi opfordrer jer alle til at følge med på vores egen hjemmeside, samt hjemmesider hos f.eks. bil magasinerne: Motor Classic, Veteranposten, Veteran Tidende m.fl. !

Vi satser på at komme stærkt igen med vores egen oversigt i 2021.



Renovering af din klassiske bil

Vi tager imod alle dine dele til bilen, fælge, skærme, rammer, foruden motorcykeldele med meget mere.

Vi

sandblæsning, slibning, pulverlakering, sprøjtelakering, metallisering og polering.



cuwilak@cuwilak.dk

46 15 31 99

Notgangen 5C, 2690 Karlslunde

F. TOLSTRUP & CO. v/ Henrik Jensen

Firskovvej 8, 2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 39 62 30 06



Vi har mere end 25 års erfaring med at vedligeholde og servicere ældre engelske biler som de klassiske "DOMI-mærker": MG, Austin, Morris, Rover mv.

- Service og vedligehold.
- Rep. og justering af karburatorer og tænding.
- Kølesystem, vandpumpe, termostat.
- Kobling, drivaksler mv.
- Bremses, fejlsøgning og reparation.
- Styretøj og undervogn.
- Affjedring, bærearmer, styrekugler.
- Lys, lygter, justeringer.

Se mere her: WWW.FTCO.DK
Åben: Man.-tors.:7.30-16.00, Fre. 7.30-12.00

Er din MG kedelig i lakken?
Skal din MG skinne helt perfekt?
....så skal du kontakte John i malerfirmaet
J. Larsen i Skovlunde.



- ✓ Oppolering af mat lak, også ridser.
- ✓ Vandslibning af meget dårlig lak.
- ✓ Polering af hele bilen så den står kniv skarpt.
- ✓ Rengøring af motorrum med overfladebehandling.
- ✓ Coating så forlænger levetiden af poleringen.
- ✓ Lædersæder dybderenses og pudses op.
- ✓ Rensning af fastmonterede tæpper.

Malermester John Larsen har mere den 10 års erfaring med polering af både klassiske og nye biler.

Meguiars professionelle produkter anvendes og er sparringspartner ved vanskelige opgaver.

Kontakt John og aftal at komme forbi for en uforpligtende snak og vurdering af mulighederne for din MG.

Tlf: 22 35 33 91,
mail: malerfirmaet_j_larsen@mail.dk
Græsvang 15, 2740 Skovlunde





BESTYRELSE



FORMAND

Lars Thousig

Hyldestubben 8, 2730 Herlev
Tlf. 44 44 41 83 / 24 27 41 83
E-mail: thousig@post11.tele.dk



NÆSTFORMAND

Rikke U. Nissen

Rådhusvej 14, 4300 Holbæk
Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk



BESTYRELSESMEDLEM

Jesper Dan Eriksen

Fasanvej 22, 3660 Stenløse
Tlf.: 29 22 68 21
E-mail: jesper@zoie.dk



BESTYRELSESMEDLEM

Bent Hedegaard

Sandvigvej 6, Svinø Strand, 4750 Lundby
Tlf. 40 19 11 69
E-mail: benthedegaard@hotmail.com



BESTYRELSESMEDLEM

Torben Olesen

Karlstrupvej 99, 2680 Solrød Strand
Tlf. 20 22 00 61
E-mail: torbenolesen55@gmail.com



BESTYRELSESMEDLEM

Claus T. Poulsen

Ved Gadekæret 16, 3650 Ølstykke
Tlf. 29 99 42 45
E-mail: c.c.poulsen@post.tele.dk

KASSERER



Wiggo Madsen

Friisvej 14, 2635 Ishøj
Tlf.: 20 29 15 08
E-mail: wiggo.madsen@sol.dk

HJEMMESIDEN

WEBMASTER:

Rikke U. Nissen

Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk

KØB & SALG:

Anlis Nissen

Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: moganissen@gmail.com

DASU

LICENSBESTILLING:

Anlis Nissen

Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

MG REGISTRE



MG T-Typer

Peter Clausen,
Strandvejen 158B, 3070 Snekkerten
Tlf. 20 84 67 86 (mll. 16-18)
E-mail: petermgtd@gmail.com



MGA

Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: poul.olsen6@gmail.com



MGB / MGC / MGB GT / MGB V8

Jens Clausen,
Brådebæksvej 4, 2970 Hørsholm
Tlf. 31 22 01 20
E-mail: jc@altecmedico.com



SPRIDGET

Dirch Glad,
Fuglebakken 33, 4291 Ruds Vedby
Tlf. 20 84 89 40
E-mail: dirchglad@gmail.com



MGF / TF / MG Z-Typer

Michael Madsen,
Lærkebakken 21, 3460 Birkerød
Tlf. 22 54 18 54
E-mail: madsen@drejler.io



MG Magnette og MGY

Matthies Nissen,
Ewalds Have 40, 4300 Holbæk
Tlf.: 40 16 54 86
E-mail: moganissen@youmail.dk

BLAD & MEDLEMMER



REDAKTØR:

Allan Christensen

Ralphs Vænge 47, 2950 Vedbæk
Tlf.: 42 44 53 93
E-mail: mgccredaktion@gmail.com

INDLÆG TIL BLADET:

Sendes til:

E-mail: mgccredaktion@gmail.com
(Se deadlines på side 4)

MEDLEMSREGISTRERING:

Anlis Nissen

Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

OBS:

Har du ikke modtaget bladet senest den 1. i måneden,
så kontakt Anlis Nissen

ANNONCER, TRYKNING OG DISTRIBUTION:

Peter Clausen

Tlf.: 20 84 67 86
E-mail: petermgtd@gmail.com

LM AUTO KØB-SALG-SERVICE

Lars Madsen
Langemosevej 7
4100 Ringsted

Telefon: 23745101
CVR: 28437951



*Mit speciale:
Få din bil lavet lørdag-søndag,
så har jeg den køreklar til dig
mandag morgen!
Ring for aftale.*



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

v/Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

M.P. Autolakering Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B
3490 Kvistgård
Tlf. 49138309



www.mp-autolakering.dk
E-mail: Poul-erik@mp-autolakering.dk



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



Fjelshøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190 - info@classic-center.dk