



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

November 2020 - Nr.9



MG Magnette,
NA-type 1935

MG Magnette NA-type 1935



En drøm gik i opfyldelse

Læs om John Millands kamp for at få lov til at købe sin MGB racer fra 1962 i 1995, en racer mange af os har set ham kaste rundt på racerbanerne inden han solgte den for få år siden. Efter sigende savner han den endnu ! - Kig ind på side 9-13



Rally anekdoter

Vi bringer anden del af Jan Glads sjove fortællinger om sit aktive liv i Rally sporten. Kig ind på side 14-15

Nostalgi for nørder



Læs på side 6-8 om den anden prøvetur 13 år efter den første prøvetur i en MG RV8

Undfangelsen



Vores klub blev dannet tilbage i 1930. Men hvem tog initiativet? - Se på side 16



Matthies her og der - og alle vegne !

Mathies Nissen er heldigvis en flittig mand og her til en flittig bidrager til bladets spalter. Denne gang genopstår Matthies Garage for en anmeldt. Endelig har han igen af-

Matthies' BOGANMELDELSE

enkelt gang, og endnu en ny bog er holdt et populært "MG for begyndere"





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

Bestyrelsen aflyser

Vi har undersøgt mulighederne for at gennemføre klubmøderne i resten af året på forsvarlig vis.



Beslutningen er desværre blevet, at vi aflyser klubmøderne i november og december i Nærum, Haslev og Vestsjælland.

Lokaleforholdene er ikke optimale, og vi ved ikke om reglerne pludselig ændres igen-igen, så planerne må ændres. Det er som at styre gennem sensommerens og efterårets tågebanker.

Vi må se fremad og håbe at 2021 bliver et mere normalt år også for MG klubben.

E-mailadresser

Har du ikke modtaget en e-mail fra klubben det seneste år, skyldes det vi mangler din e-mail adresse.

I situationer med ændringer mv er det en fordel for dig at få informationen, så du ikke kører forgæves.

Send en mail til Anlis: moganissen@gmail.com så noterer hun din e-mail adresse.

På den måde hjælper du dig selv og klubben.

Stof til eftertanke

Under den meget vellykkede weekendtur til Als, gav et par begivenheder stof til lidt eftertanke.

Et af de deltagende par oplyste, at dette var deres sidste tur med MG. De havde nu besvær med at komme ind og ud af bilen, så det var ikke sjovt mere. En lidt trist meddelelse fra et par medlemmer, som jeg har kendt gennem mange år, men også meget forståeligt. På et tidspunkt kommer vi alle sandsynligvis i denne situation, så gælder det om at kunne kigge tilbage på mange gode MG år.

En positiv oplevelse var at vi havde nogle helt nye medlemmer med på turen, som ikke har haft MG ret længe. De står forhåbentlig overfor en fremtid med deres MG, som vil give dem mange positive oplevelser med bilen, på turene og kammeratskabet i klubben.

Vi skal alle huske på, at vi kun er "bestyrere" på lånt tid af vores MG. Bliver den vedligeholdt, nusset, plejet og brugt, kan den i princippet køre i uendelig tid. Den første MG fylder 100 år i 2023, og selv med stigende levealder forventer og håber jeg, at min MG overlever mig i fin form. Det er en forpligtelse alle MG ejere har.

Der er håb for min MGA. Den var kaldt til syn i september, selv om jeg synes, den lige har været synet. Men nej, der var gået otte år. Eneste bemærkning ved synet var at jeg skulle tjekke oliestanden, da der ikke var meget olie under bilen.

Dagen før havde jeg, af hensyn til synsmanden, givet undervognen den store tur med fedtopløser og højtryk spuling, for heldigvis drypper den lidt olie. Det er jo på den måde undervognen er rustbeskyttet på!

Spinderne på trådjulene var udskiftet med "synsmøtrikker", men det var måske ikke nødvendigt. Hvis spinderne ikke går ud over skærmkanten, målt lodret, er de iflg min synsmand lovlige.

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

Lars

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



MG'en pakket til Als weekend - og Freya klar til pasning i Odense. Hun kører kun MGB GT, for der er hundesæde bag forsæderne reserveret til hende.



Udsigt i en coronatid, hvor vi må navigere rundt mellem tågebankerne.



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:



Denne MG Magnette NA-type fra 1935 er en tegning fundet i et samtidigt bilblad. Desværre ligger billedet over to sider i bogen, derfor streger ned gennem billedet.

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Som bilmærke klub er det ærgerligt at måtte konstatere, at vi igen ikke kan forsamlles mere end 50 personer, grundet den ganske vidst forventede genopblussen af coronaen. Vores klubmøder er et af de centrale tilbud klubben tilbyder, og som er meget populære, så derfor er det ekstra ærgerligt, at vi igen ikke kan afholde arrangementer. Vi må håbe det nye år giver os disse muligheder tilbage, og at vi får bugt med coronaen. Vi kan jo selvfølgelig selv gøre en hel del for det, så husk de gode myndighedsråd !

Her på redaktionen vil vi prøve at gøre ventetiden lidt kortere ved at bringe nogle sjove og spændende artikler og indlæg, hvor vi netop i dette MG blad kan glædes over mange Set & Sket indlæg, indlæg der indeholder beskrivelser af oplevelser på de arrangementer vi nåede at få gennemført her i sensommeren.

Vi bringer også en artikel om MG RV8, som en slags fortsættelse af oktober nummerets artikel om en MG RV8, der var sat op mod en MGB V8. Artiklen i dette nummer af MG bladet er skrevet 13 år efter den første artikel, dog af en anden forfatter, men det er sjovt at høre, hvad der kan ske med ens opfattelse af en bil, når man genprøver den 13 år efter første gang, og dengang MG RV8 var ny i 1993.

Vi fortsætter serien med Jan Glads oplevelser gennem en lang rally karriere, hvor han kommer ind på nogle situationer i toppen af dansk rally sport i 60'erne. Heldigvis har Jan lovet at fortsætte sine morsomme fortællinger om dengang rally sporten var ung.

Vi har også fundet en sjov artikel, hvor John Milland beretter om sine første dage med sin legendariske MGB 1962 i race trim.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Som bilblad for en mærkeklub som vores MG klub har det gennem mange år været kutyme, stort set kun at tale om de klassiske MG modeller, fra en tid, hvor verden ikke var gået af lave.

Så kom Rover med deres nyfortolkning af en britisk MG sportsvogn i form af MGF i 1995, efterfulgt af opdateringen MGTF i 2001. Og fra 2005 blev der så helt stille omkring MG mærket. Mange talte om en måske kommende sportsvogn, men oftest fortabte det sig i tågerne mellem de mange rekonstruktioner af bilfabrikker, der ville eje MG mærket, indtil kinesiske SAIC, med sine mange datterselskaber, og ditto mange bilmærker, fik sat gang i MG mærket igen.

Problemet for de fleste af os MG elskere er bare, at de slet ikke taler om genopfindelse af en ægte sportsvogn, bærende MG logoet på køleren. I stedet præsenterede de den ene model efter den anden i den tidstypiske containerudformning af biler, som går under betegnelsen SUV, mini-SUV m.v.

Længere fra et ægte sportsvogns look kan man næsten ikke komme. Dog kom de i 2017 med den smukke el-drevne MG-Motion, som vist aldrig kom i produktion.

Og så ! - Endelig kom MG mærket igen til Danmark, og så endda hos Nellesmann, som er en god gammel bekendt af klubben. Men med hvilken bil? - MG ZS EV, en el-dreven SUV ! - Hvordan håndterer man sådan en nyhed i et MG blad, der gennem årtier kun har haft blikket stift rettet mod engelsk sportsvogns kultur ?

Vi savner selvfølgelig en ægte ny MG sportsvogn, men på den anden side har vi valgt, at være loyale mod vores ædle mærke, hvorfor vi, og som det vil være kendt, skriver vi nu også om de nye MG modeller, hvor vi denne gang kort kan berette om endnu en container - undskyld - en ny: MG HS.

Red.



MG HS



I første kvartal 2021 præsenteres endnu en ny MG i Danmark. Denne gang er det en plug-in-hybrid i form af MG HS, som efterfølger til den fuldt el-drevne MG ZS EV, som kom til Danmark i maj, og allerede har begejstret de danske el-bil købere med sin flotte udstyrspakke samt en attraktiv pris.

Prisen på den nye MG HS kendes i skrivende stund endnu ikke i Danmark. I UK er den sat til £29.995.

I tråd med øvrige plug-in-hybrid biler på det danske marked siges den nye MG HS, at have en rigtig god brændstof økonomi, hvor elmotoren arbejde fint sammen med benzinmotoren. Det må så vise sig om dette også er tilfældet når resultaterne af de første prøvekørsler kendes.



Verdens længste bil



Manden bag "Kitt" fra Knight Rider og DeLorean tidsmaskinen fra "Tilbage til Fremtiden" byggede også en over 30 meter lang limousine.

Limousinen har hele 26 hjul, og den kom til verden i sin mest ekstreme fortolkning i 1986, da en bilbygger fra Hollywood ved navn Jay Ohrberg forvandlede en 1976 Cadillac Eldorado til "The American Dream". Den var 30,5 meter lang og havde 26 hjul, hvilket var rigeligt til at få den optaget i Guinness Rekordbog som verdens længste bil.

September 2020: Tja, det er et sørgeligt syn på denne vilde idé i 1986.



Kilde: Søren Juul, Bil Magasinet

Ny kendis i MG klubben

Ved klubbens årlige week-end arrangement, som i år gik til det smukke Als fik klubben indrulleret sin næstformand Rikke U Nissen i rækken af kendisser på Als-kanten.

Der skulle angiveligt være tale om den berømte autograf søjle på Hotel Scandic i Sønderborg, hvor berømtheder blandt stedets tidligere besøgende havde leveret deres autograf på autografsøjlen.

Ikke dårligt at vi nu ved Rikkens autograf figurere blandt andre berømtheder, der har overnattet på hotellet.



Verdens hurtigste plæneklipper



Det er nok ikke den store overdrivelse at kalde en plæneklipper, som kan accelerere hurtigere end en Tesla S P90D, for temmelig hurtig.

Honda har prøvet at besvare spørgsmålet: Hvor hurtig kan en plæneklipper egentlig køre?

Nu har de så fået svaret og er kommet i Guinness Rekordbog med deres Honda Mean Mower V2, som plæneklipperen kaldes. Rekorden lød på tiden fra 0-161 km/t (100 mph), som blev nået på imponerende 4,0 sekunder. Honda målte selv en topfart på 243 km/t.

Selve maskinen bag er Hondas 999 cc motorcykelmotor, som normalt sidder på en CBR1000RR Fireblade, som er en firecylindret motor der normalt yder op til 200 hk ved 13.000 omdrejninger.

Kig ind på dette link og se filmen på godt 2 min.;

<https://www.bilsektionen.dk/video-saa-hurtig-er-verdens-hurtigste-plaeneklipper/>

Kilde: Bil Magasinet

NOSTALGI FOR NØRDER

Tekst Lars Wodschow, Biljournalist emeritus. Foto A. Hansen (Nov. 2006)

Bragt med tilladelse af Bil Magasinet



For 13 år siden skamroste en Bil Magasinet-journalist den nye MG RV8. Her genoplever han samme bil - og krøller tæer over sin famlende begejstring...

MG RV8 var - set i bagklogskabens ulideligt klare lys - et fejltænkt projekt på et helt umuligt tidspunkt. Bevares, det er altid prisværdigt, når bilindustrien tør eksperimentere bare en lille smule ud over gennemsnitlige familiebiler, der er så fornuftige og sikre, at selv en vatkugle fremstår som et farligt mordvåben ved siden af. Men MG RV8 var - og forbliver - en misforståelse. Og atter en pind til Rovers - og engelsk bilindustri - ligkiste.

Det er ikke spor politisk korrekt at være bagklog. Men lad os nu bare for én gang skyld give os selv lov til at gnide os i hænderne og smække os i - hvad der senere skulle vise sig at blive til - en af fortidens synder.

Ord som "kåd begejstring", "beundring" og "kompromisløs nysgerrighed" var nogle af de, der passede på stemningen

i Bil Magasinet's dengang ydmyge redaktionslokaler i Århus, da vi sommeren 1993 fik opsnuset nyheden om, at Rover havde lanceret "en moderne fortolkning" af MG B.

Den lille håndfuld folk på magasinet var stort set lige kravlet op af den herostratisk berømte, mørke og fugtige kælder i et villakvarter, hvor hele eventyret om Bil Magasinet blev grundlagt. Og dér sad vi i et *rigtigt* kontor og missede med øjnene: Det vakkelvorne havebord var skiftet ud med *rigtige* skriveborde, og vi havde *rigtige* computere. Tilmed havde én af de mest progressive på redaktionen - den senere redaktør Thomsager - sågar fået en af dissen-dersens moderne tingester: En mobiltelefon (på størrelse med en mellemstor dametaske).

Jo, vi var nogle kry sataner og erfarne verdensmænd, der nok skulle vise de danske bilentusiaster, hvordan et moder-

ne bilmagasin skulle skrues sammen! Kreativiteten og gå-på-modet blev næret af en stærk og stadig uforståelig motivation (penge var det i hvert fald ikke!). Idéerne til skæve reportager og skøre indfald ville ingen ende tage. Og da undertegnede et års tid forinden netop havde anskaffet et eksemplar af den "rigtige" MG B, tog det os ikke lang tid at komme frem til den indlysende idé, at jeg skulle køre i min *gamle* MG over til England for at se nærmere på den *nye*! Resultatet kunne man læse i Bil Magasinet, december 1993.

Gensyn 13 år senere

Nu har det heldigvis aldrig været Bil Magasinet's mission at komme med kloge analyser af strategiske og økonomiske beslutninger i bilindustrien. Det har været - og er stadig - et formidlet glæde, entusiasme og nyheder fra bilernes fantastiske verden. Og med den konklusion på plads

er det lidt mere tåleligt at gense sin egen sørgmuntre beretning fra dengang:

"På landevejen og motorvejen er den en drøm. Kraftfuld, komfortabel og overraskende støjsvag, når man bare ikke kører speedometeret i bund", står der blandt andet. Kort efter drysses der lidt passende, kritisk journalistisk malurt i bægeret med den indsigtfulde og velovervejede kommentar:

"Her på de rigtig skrappe veje kommer dens stive bagaksel til kort. Jeg kender det fra den gamle B'er. Så længe vejen er tør og uden ujævnheder, går det godt. Også selv om bilen presses rimelig hårdt. Begynder den at løsne taget med baghjulene, er der som regel god tid til at reagere."

Hvilken visdom... og fingerspidsførmelse!

Da jeg igen, 13 år efter, atter fik lejlighed til at prøve en tur i en RV8, var dommen knap så valen. Men i den mellemliggende tid har der jo også været anledning til at prøve mange *andre* specielle - og langt bedre - biler. Og ikke mindst erfaring, hvordan engelsk bilindustri med Rover (senere "hjulpet" af BMW) i spidsen som en anden stædig kunstmaler har siddet langt ude på landet i sin skæve hytte og er blevet mere og mere underlig, mens man har sendt det ene mere ubehjælpssomme værk på gaden efter det andet - og stille og roligt er blevet forladt af alle sine trofaste støtter.

Dagens tur op og ned ad Strandvejen med et par svingture ind i det nordsjællandske lader ingen tvivl tilbage: MG RV8 er en besynderlig anakronisme. Med sit mærkelige hybriddesign mellem gammelt og nyt (karrosseriet er lettere moderniseret, men f.eks. er døre og bagklap 100 pct. identiske med den oprindelige MG B fra 1962), sin umulige kørestilling og svampede køreegenskaber, ligger det fast, at der selv for 13 år siden var mange andre mere velkørende alternativer. MG RV8 er et *showpiece*, og havde det ikke været for den enorme V8'er på næsten fire liter med dens 191 hk og hele 317 Nm moment, ville bilen have været en *total* kikset indretning.

Saft, kraft og charme

Der er noget saft og kraft i RV8 - og en fantastisk potent lyd, ikke at forglemme. Vurderingen fra dengang holder stadig i dag: Ligeud går det fint. Også i svingene - så længe, der er knastørt, ingen buler i asfalten og man ikke prikker for meget til speederen med storetåen.

Væsentligste forskel fra B'eren rent køreegenskabsmæssigt er dog nok, at RV8 med sin tunge motor foran har mere tendens til at understyre og steppe over forhjulene.

Ingen indregistreret i Danmark

Men dagens genoplevelse af RV8 understreger, at det her slet ikke er en bil, man har lyst til at tage derud, hvor noget som



13 år senere er Lars igen bag rattet af Rovers mislykkede forsøg på at genoplive MGB



Motoren er den tunge V8'er fra Rover, som også var at finde i den originale MGB



Bagagerummet ser stort ud, men reservehjulet i fuld størrelse optager al plads



Smiths er fast instrument leverandør til alle engelske kitcars

"I sving går det også godt - så længe der er knastørt, ingen buler i asfalten og man ikke prikker for meget til speederen med storetåen"

Klassisk engelsk kabine. Men mere kitcar end produktionsbil





Linjerne er klassisk engelsk sportsvogn; lyden den klassiske Rover V8'er

helst begynder at steppe, skride eller regere!

Vel var/er der et pænt stykke "ned" til den *rigtige* MG B og dens spartanske indretning, relativt beskedne motorisering og klumsede køreegenskaber. Men set med nutidens øjne har de to biler nok mere til fælles (på den ufede måde) end vi lige havde øje for i 1993.

I årene efter lanceringen var der da heller ikke rigtig nogen i hjemlandet, der gad røre ved RV8. Nogle få MG-entusiastiske rigmænd i Europa erhvervede nogle stykker - for man må medgive RV8, at den har en vis nostalgisk charme. Men en meget stor del af de

røg til Japan, hvor økonomien (og den nørdede smag) stadig stortrivedes i midten af 90'erne. Prisen var imponerende 25,440 pund sterling ab fabrik. Med dansk moms, afgift og misundelsestillæg ville det i 1993 resultere i en pris i omegnen af 750.000 kroner på danske plader. Derfor er endnu ingen RV8'er blevet sluppet løs på danske nummerplader.

Det forstår man godt.



Døre og dør-greb er genbrug fra den oprindelige MGB



Baglygten er ny, men formen afspejler den oprindelige model

MGB RV8	
Motor	V8, 3.947 cm ³ , 16V
Ydelse	191 hk ved 4.750 o/min. 317 Nm ved 3.200 o/min.
0-100 km/t.	6,5 sek
Topfart	215 km/t
Forbrug	9,0 km/l
Vægt	1.150 kg
Akselafstand	213 cm
Mål (L/B/H)	402/165/129 cm
Dæk	205/60VR15
Nypris 1993	ca. kr. 750.000
Pris testbil u/afgifter	Kr. 148.000
Vi synes:	
Et Bizart Britisk forsøg på at genoplive MGB fra 1960'erne. Så hellere den ægte vare.	

En ny-klassiker som klassiker.

MG RV8 havde en nypris i 1993 på £25.440 (ca. kr. 750.000 med dansk afgift - inkl. £-kurs i 2006).

Mange RV8'ere er blevet købt som "museumsbiler" og har ikke kørt ret meget. De koster typisk omkring 20.000 £ i England. Enkelte eksemplarer med højere kilometerantal er det til ca. 15.000 £ - hvortil skal lægges dansk afgift.

Der er aldrig indregistreret et eksemplar af bilen i Danmark, hvorfor det er umuligt at give et realistisk skøn af afgiftens størrelse. Et forsigtigt bud lyder på, at du vil kunne komme ud at køre i en RV8 for kr. 200 - 250.000.

Den højrestyrede bil på billederne er en årgang 1996, der er til salg hos Daytona i Hellerup for kr. 148.000 u/afgift

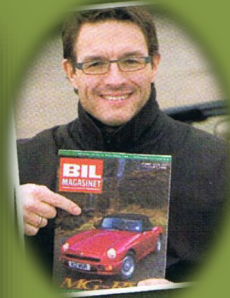
— o o o —

Efterskrift:

Redaktøren var tæt på at købe netop denne RV8 i begyndelsen af 2007, da den overdådige luksus sammen med den skønne V8 motor lokede faretruende.



I 1993 var 205/60R15 en drabelig montering. Også den er nu passé.



Også den er

Lars Wodschow med den sommerbil der er hans foretrukne: MGB

En drøm gik i opfyldelse

Af John Milland



Søndag den 30. november 1995 kørte jeg stolt ud af Frederikssund, som ny ejer af Danmarks ældste importerede MGB årgang 1962.

Bilen blev fortoldet og indregistreret for første gang den 19. november 1962 med registreringsnummer EM 59 516 og solgt til Chr. Lillelund, Vedbæk. Bilen blev et par år efter, den 21. april 1965, solgt og overtaget af Ole Fredsgaard med indregistreringsnummeret LA 28 672 på gamle sort/hvide plader, hvorefter Ole var ejer af den i 30 år.

Min nye/gamle MGB har et utroligt lavt chassissnummer: B/GHN3L-1516 fremstillet den 12.-16. oktober 1962. Serie-fremstillingen startede i juni 1962 med vogn nummer B/GHN3L-101, hvor der det første år kun blev fremstillet i alt 4.518 MGB, og kun i roadster modellen.

MG fabrikken i Abingdon fremstillede den sidste MGB den 23. oktober 1980, hvorefter fabrikken blev lukket. Da havde man i 18 år, og kun med få forbedringer,

fabrikeret i alt 386.789 MGB roadsters i tæt på helt ens karrosseri.

2. restaurering af MGB

I 1987 købte jeg mit første vrag af en MGB, en 1969 model som jeg brugte ca. to år på at gennemrestaurere, og blev herefter enig med mig selv om, at "det gør jeg aldrig mere".

Men man har jo et standpunkt til man tager et nyt, og efter min kone meget fornuftigt havde fortalt mig, at den pæne blå var for pæn til at køre "ræs" i - jeg var så småt begyndt at køre nogle manøvreprøver osv. - blev det besluttet, at jeg skulle kigge mig om efter en MG, der udelukkende skulle køre på bane, og altså ikke indregistreres, idet de historiske bilmotorløb havde fået fat i mig, hvorved den gamle interesse for racing var blevet bragt til live igen.

Original Appendix K racer

Ole Fredsgaard er lidt af en legende i MG regi, og har med denne MGB kørt adskillige racerløb på f.eks. Roskilde Ring, samt overalt i Norden. Hertil har han deltaget i mange klubløb og samlet set vundet et væld af præmier.

Ole fik for nogle år siden en dårlig ryg, og måtte derfor skifte interesse, hvorved MGB'en nu skulle sælges. Da jeg begyndte at interessere mig for den, havde den været til salg i adskillige år, hvor den stort set kun blev brugt af hans kone til indkøb.

Den var særdeles svær at sælge, da den til dels stadig var udstyret med diverse uoriginale racerdele samt utrolig rusten. Men Ole vidste jo godt, at den havde en vis historie og dermed kunne prisen skrues lidt i vejret.



Det bedste var at han stadig havde mange gode, nye og originale racerdele, som endda lå i originale æsker, som kunne indgå i handelen. Der var således tale om f.eks.: magnesium indsugningsmanifold til 45 DCOE Weber, som bilen var homologiseret med i GTS klassen, Minilite fælge, closeration gearkasse, diverse gearinger til bagtøjet, speciel benzintank, competition krængningsstabilisator, original og FIA godkendt styrtøj, headlamp cowls, samt pladedele og ekstra aluminium motorhjulm.

Sidst, men ikke mindst, en komplet og original 3-hovedlejers competition racermotor med tilhørende topstykke, lettet og afbalanceret med mange specielle dele som i dag (1998 / red.) ville være næsten helt umulige at fremskaffe.

Efter adskillige forhandlinger, som gik over et halvt år, blev vi til slut enige, og et stort arbejde ventede herefter forude for mig.

Uduelig pladesmed

Bilen blev først adskilt i atomer, hvilket til dels var rimeligt let, da mange af delene simpelthen faldt fra hinanden grundet rust og ælde. Det der ikke kunne skilles ad blev simpelthen skåret væk med en vinkelsliber, da der ikke var meget stål tilbage. Så blev karrosseriet kørt til en pladesmed, som var blevet mig anbefalet, men som viste sig ikke at være meget bevendt, idet han var tæt på at ødelægge hele karrosseriet.

Hvordan kan man lukke en roadster op i begge panelsider og skære bag-, inder- og yderskærmene af, uden først at befæste med isvejsede barduner henover cockpittet og i dørene?

Så tror da pokker at han havde svært ved at svejse de nye inderskærme i, når dørgabet i begge sider var blevet næsten to cm. bredere. Så der var rigelig og god plads til dørene!

Min MGB blev lynhurtigt fjernet fra hans værksted og en ny pladesmed blev fundet, hvorefter arbejdet blev tilendebragt med et godt resultat. Det skete i slutningen vinteren 1997.

Karrosseriet blev herefter sandblæst i samlinger og diverse rustne steder og herefter grundet. Efter tilpasning af yderskærme og døre, fremstilling af specialfront med luftindsugningstragte, specielt bagpanel og hjelm med gæller - som de works biler fra BMC; der deltog i starten af 60'erne så ud - blev den kørt til maler Benny Andersen i Gerlev, hvor den blev færdig op til Påske.

På det tidspunkt havde jeg på mit værksted renoveret fortøj og ilagt differentialepær og monteret nye fjedre, forsynet hele hjulophænget med nylontron-bøsninger overalt. Alle bolte og beslag havde været en tur i Roskilde Galvaniserings ætsebad og herefter galvaniseret på ny, hvorefter alt fremstod som næsten nye dele.

Klar til montering

Det var en dejlig dag at putte det samlede og nyrenoverede for- og bagtøj op i traileren sammen med hjulene, og så begive sig til Gerlev og montere det på det nymalede karrosseri, der stod og skinnede i sin nye Tartan Red farve.

Så begyndte den egentlige samling, hvilket betød travlhed i det lille værksted, idet jeg havde sat mig det mål, at min nye racerbil skulle have sin ilddåb ved Hill Climb løbet ved Munkebjerg i august 1997. Løbene var arrangeret af Historisk Sports Sektion.

Kun folk med kendskab til hvordan man samler og monterer en racerbil ved hvor lang tid det tager. Alt skal næsten laves om i forhold til en original bil. 100 specialbeslag skal fremstilles, bremserør fremstilles og monteres anderledes, motoren er hertil et helt kapitel for sig. Endvidere skal kobling og bremser forstærkes, sikkerhedsudstyr i form af styrtøj, brandslukning, sikkerhedsseler, sæde, hovedstrømafbryder etc. skal monteres på en helt bestemt måde. Oven i det hele skal montering ske inden for rammerne af FIAs appendix K regelsæt,

Bilen skulle også have sit "blå stempel" i form af en FIA Historic Vehicle Identity Form. På dansk: en vognbog, som skal følge bilen og er DASUs ejendom så længe bilen er i racerstand. Ingen biler kan deltage i internationale racerløb uden denne bog.

En MG racer med låg

En kuriositet er f.eks. udluftningen af kabinen. På alle works vognene havde man på hardtoppen monteret et udluftningslåg fra Morris Mascot van, hvor et sådan skulle findes for originalitetens skyld. På en tur sidste år til England blev samtlige huggerpladser i Sydengland besøgt for at finde dette udluftningslåg, dog uden resultat.



Annoncer i diverse bilblade inklusive Veteran Tidende blev gennemtrawlet for at finde et "låg". Efter alle disse forsøg ringede min gode ven Jesper Hermann for at fortælle, at jeg da bare kunne hente et sådan hos ham ! - Ganske vidst havde han ikke selve kransen, men det vigtige: låget og lukkemekanismen, som begge var i god behold.

Jeg tog straks op til Jesper og hurtigt hjem igen, da jeg ville kreere en krans i aluminium. Så nu sidder det hele hvor det skal.

Endelig oprandt dagen, hvor vi skulle "ha' ild i cigaren". Min gamle ven Poul Reichendorff, som var tidligere mekaniker for legendariske og mangedobbelte Danmarksmester Erik Højer, havde lovet mig at bistå ved "fødslen". Dagen oprandt tirsdag den 22.juli 1997 kl. 02.15, hvor motoren blev startet. Og det gjorde den s'gu !!!

Så skal vi ud og "køre med de skøre"

Nu skulle MG raceren køres lidt til på de danske sommerveje, monteret med et par prøvenummerplader. Det er dog ikke nemt at manøvrere en fuldtrimmet racer rundt mellem campingvogne, langsomt-kørende lastbiler og sommertrafikkører når motoren nægter at tage fat førend omdrejningerne har passeret 4.500 rpm. Men derefter er det som at sidde i en F-16 under opstart ca. 8 meter inden det næste stop i trafikken kommer.

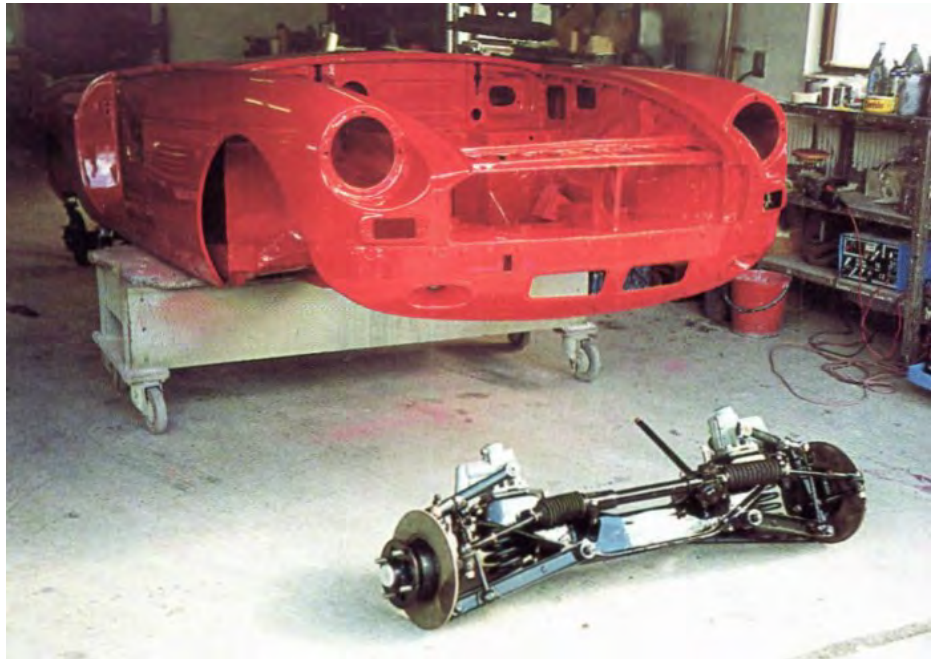
Men raceren blev færdig til løbene den 2.-3.august i Jylland, hvor den opførte sig eksemplarisk bortset fra nogle småjusteringer som var påkrævet, såsom en druknet karburator når motoren ikke gik i gang ved første forsøg på grund af højtryksbenzinpumpen for kraftige tryk, så nåleventilerne ikke kunne holde. Dette er blevet afhjulpet ved montering af en Filter King benzinregulator.

Uligt selskab

Vi blev nummer fem i vores klasse som er den hurtige GTS klasse, hvor vi dyster mod f.eks. Jaguar E, Morgan +8, Porsche 911 og Lotus Elan.

Det er et hårdt selskab at flirte med og især med en bil som min, der er grænsløs gammel i sin konstruktion, hvor jeg især tænker på selve motoren, som hverken er med overliggende knastakler eller udstyret med cross flow topstykke, der end ikke er lavet af aluminium. Motoren er heller ikke ret stor, sammenlignet med konkurrenterne, da den i sin grundopsætning kun er på 1798 ccm, hvor jeg dog har boret stemplerne op til 1845 ccm.

1845 ccm, MGA Twin Cam plejstænger, smedede stempler, alle bevægelige dele vægjusteret og afbalanceret, effekt 125 hk





Og så vejer den næsten et ton. BMC har heller ikke homologiseret ret meget motorudstyr eller bearbejdningstilladelser, hvorfor man ikke kan hive ret mange ekstra hk ud af maskinen.

Undervognen er f.eks. ikke homologiseret med justerbare støddæmpere af Koni typen, men her må man blot køre med de originale af "dørlukkertypen" som ganske vidst har fået kraftigere fjedre og ventiler samt anden olie.

Fjedrene foran er sænkede og kraftigere, og krængningsstabilisatoren er også gjort kraftigere. Bagfjedrene er af den normale type roadster bladfjedre for at få vognen blød bagtil, således at den står fast i svingene, selvom der skulle være ujævnheder.

MG fabrikken var jo ikke kendt for at lave revolutionerende ændringer, så næsten alle MG modellerne var ældgamle konstruktioner når de blev fremstillet. Men man kan så sige at de var godt gennemprøvede.

På den anden side er det alligevel en skæg bil at køre race i, og det er sjovt at vide, at netop denne bil har været "med i krigen" på mange racerbaner og hertil er en original Appendix K bil, som jeg håber en dag at stille op med på f.eks. Nürnbergring til Old Timer Grand Prix, eller Silverstone til MG Meeting, hvor folk fra hele verden kommer i en weekend og dels kører race i deres klassiker, og dels nyder samværet med de mange internationale MG venner.

Epilog

Det er ikke for at vinde præmier og ære jeg har sat en MGB i stand til race. Var det tilfældet skulle jeg nok have fundet mig en anden racertype til at køre historisk race i. Det er udelukkende min store interesse for dels MGB og dels historisk

race, der ligger til grund for mit valg. Jeg finder MGB smuk i sin udformning, hvor den samtidig er ret nem at skille ad, samle igen og herefter at reparere.

Sidst, men ikke mindst, kan man stadig købe næsten alle reservedele og tuningsudstyr, så har man f.eks. et gammel og rusten MGB karosseri kan man

blot bestille et helt nyt for ca. kr. 30.000, hvorefter du har en sprit ny MGB.

Jo, min drøm om en ægte MGB racer i Tartan Red lak og med Old English White hardtop, trimmet som works racerne fra Abingdon i midten af 60'erne er blevet til virkelighed.





Abingdon Works Centre

<https://www.mgabingdon.org.uk/>

Efterskrift august 2020:

Jeg savner stadig den gamle racer og tænker næsten dagligt på den.

Jeg solgte den til formanden for den skotske MGCC, Robert MacGillvray, i 2015, efter jeg havde oplevet mit 7. motorhavari, og derved fået den til at gå rigtigt godt. Jeg begyndte endda at hente præmier med den igen.

Robert ville egentlig selv hente den i Danmark og køre den hjem til Edinburgh, men jeg fik ham til at besinde sig, da jeg anslog, at hverken bilen eller han kunne holde til den lange tur. Hertil havde han overhovedet ingen erfaring med at skruer på biler - overhovedet.

En toptunet racer motor mener jeg ikke har så godt af så lang en tur og slet ikke

med en uerfaren "chauffør".

Bilen blev sendt for den nye ejers regning med shopping firmaet Leman den 18.8.2015, hvor jeg selv var med til at stuve den i en stor lastbil.

Da Robert havde modtaget raceren kørte han et par lokale hastighedsløb i den, men kunne ikke omstille sig fra højre styret til venrestyret.

Efter nogle skader på forskærme og front blev den repareret, malet og solgt til en fhv. racerfører i Belgien, hvor den så vidt jeg ved stadig befinder sig. Den nye ejer bruger den bl. a. til langdistance løb på SPA og Zandvoort i Holland.

Jeg fandt den i øvrigt i en resultatliste, hvor han var blevet nr. 4 i et 6 timers old timer løb på Zandvoort for to år siden.

John Milland



Historien om John Millands MGB 1962 blev første gang bragt i Veteran Tiden, januar 1998 - nr. 259 under titlen:

Månedens køretøj

Her i 2020 tænker John tilbage til tiden med bilen samt ikke mindst processen med salget af den. Se hans Efterskrift på siden t.v..



Rally anekdoter

Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Ford Rally 1967 (slips og styrthjelm)



Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Her følger anden del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rally liv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Historien er nået frem til 1966-68, hvor Jan virkelig fik smag for tingene via en fantastisk Cooper S. Men også de mange gode erfaringer han gjorde sig i en lidt "bovlam" Morris Marina. Hertil mødte Jan også et par af datidens andre rally koryfæer

God læselyst.

Efter at have kørt mit første Rally, masser af manøvreprøver og træningsaftener på Roskilde ring, fandt jeg ud af, at jeg kunne køre fra mange Cooper 997-998 med min 850'er, så det kom til at betyde, at der nu skulle mere til.

Jeg købte en brugt Ford Cortina 1200, men dte viste sig at den helst ville køre lige ud, så den havde jeg ikke længe.

I 1966 købte jeg en ny Morris 1100 Marina. Jeg fik lavet en aftale med vores lokale DOMI forhandler, som betød at jeg fik leveret en Cooper S motor til en meget speciel pris. Motoren blev monteret i Marina'en, og her viste det sig så, at

der var noget der virkede med 75 hk.

Jeg fik kørt en masse manøvreprøver, hvor jeg klarede mig godt, hvilket gav en masse erfaring og selvtillid.

Herefter kørte jeg mange orienteringsløb, og opnåede at blive sjællandsmester i juniorklassen i 1966, så nu skulle der køres rally.

Dengang var der en klasse der hed "Gruppe 5", hvor næsten alt var tilladt. I klassen deltog mange sjove biler, bl a. en GLAS 900, samt mange andre sjove biler. Med bilen deltog i det første rally med bilen i 1966 i Jylland. Min fætter deltog som min co-driver. Jeg husker bl.a. at Jens Winther fra Roskilde startede i en Citroen ID19, og Morten Spiro i Volvo 544.

Jeg fik også kørt Ford Rally i Helsingør, hvor vi vandt klassen og blev nr 4 i klas-sementet. Det skete så vidt jeg husker i 1967.

Måske desværre, men Gruppe 5 klassen belv i hvert fald nedlagt, og jeg måtte herefter lægge den originale 1100 motor i bilen. Den blev derfor lidt "bovlam" trods det forhold at den var tunet. Men jeg husker, at speedometeret kun gik til 140 km/t. Men trods dette kunne speedometer nålen løbe så stærkt, at den forsvandt helt, så vi kørte et godt stykke over 140 km/t.

Sådan en Marina var udstyret med hydro-lastic affjedring, hvilket ikke var det

Stubmarkprøver Sofienholm



Rally 1967





bedste til rallyprøver og på ujævne prøver på grus.

Min gode kammerat Egon Svanholt har senere sagt: "Første gang jeg så dig i Marinaen til stubmarksprøver på Sofienholms marker ved Tølløse tænkte jeg - ham der er da ikke rigtig klog". Årsagen var nok at Marinaen hoppede og dansede, og nogle gange landede den på det ene forhjul. Den havde jo ingen støddæmpere så det så nok lidt tosset ud !

I 1968 lærte jeg en fyr at kende. Han havde købt en ny Morris Cooper S, årgang 1966 i Kalundborg, og kun kørt privat med den. Han havde fundet ud af, at han ville have en ny Vauxhall Viva GT (med en Bedford CF motor). Jeg købte så hans dejlige Cooper S.

Og så skal jeg love for mit virkelige rallyliv begyndte. Nu kunne jeg endelig vinde det hele. Jeg havde jo også øvet mig !

Jeg har mange historier fra tiden med denne dejlige bil, så det vender jeg tilbage ved en senere lejlighed.....

..... Fortsættes i et senere nummer af MG bladet, så glæd dig !

Rally i 1966.

Jeg havde fået en bilsælger til at lave min motor som skulle køres til. Han tog en prøvetur og kørte ind i et træ, så det betød en derfor ny side !
Prøve på Roskilde Ring .

Sjællandsmester i orienteringsløb 1966

Maj 2020.
Jan på sin BMW R65 fra 1983.



Undfangelsen

Den 5. september 1930, dvs. for 90 år siden, blev der offentliggjort et læserbrev fra Roy Marsh i bladet "The Light Car and Cyclecar". Det var her undfangelsen skete, og satte hjulene i bevægelse for at danne MG Car Club i 1930.

Brevet lød således:

Da jeg er en meget interesseret læser af The Light Car and Cyclecar, bemærker jeg, at der er dannet et antal klubber i det seneste med meget tilfredsstillende resultater. Nu spørgsmålet til Midget-entusiasterne, hvad med en MG Car Club? Der er hundreder af jer, og der kunne helt sikkert blive arrangeret nogle meget underholdende sociale løb og trails. Lad mig få nogle MG ejeres mening om ideen.

Flere støttebreve ledsagede en efterfølgende meddelelse i næste nr af samme blad, om et indledende møde den 12. oktober 1930 på Roebuck Hotel i Stevenage*, med det formål formelt at starte en MG Car Club. Og det blev starten på en verdensomspændende klub, som vi er medlem af.

* Stevenage er en lille by i Hertfordshire, lige nord for London og øst for Luton.



Kilde MG News Letter, MG Car Club UK

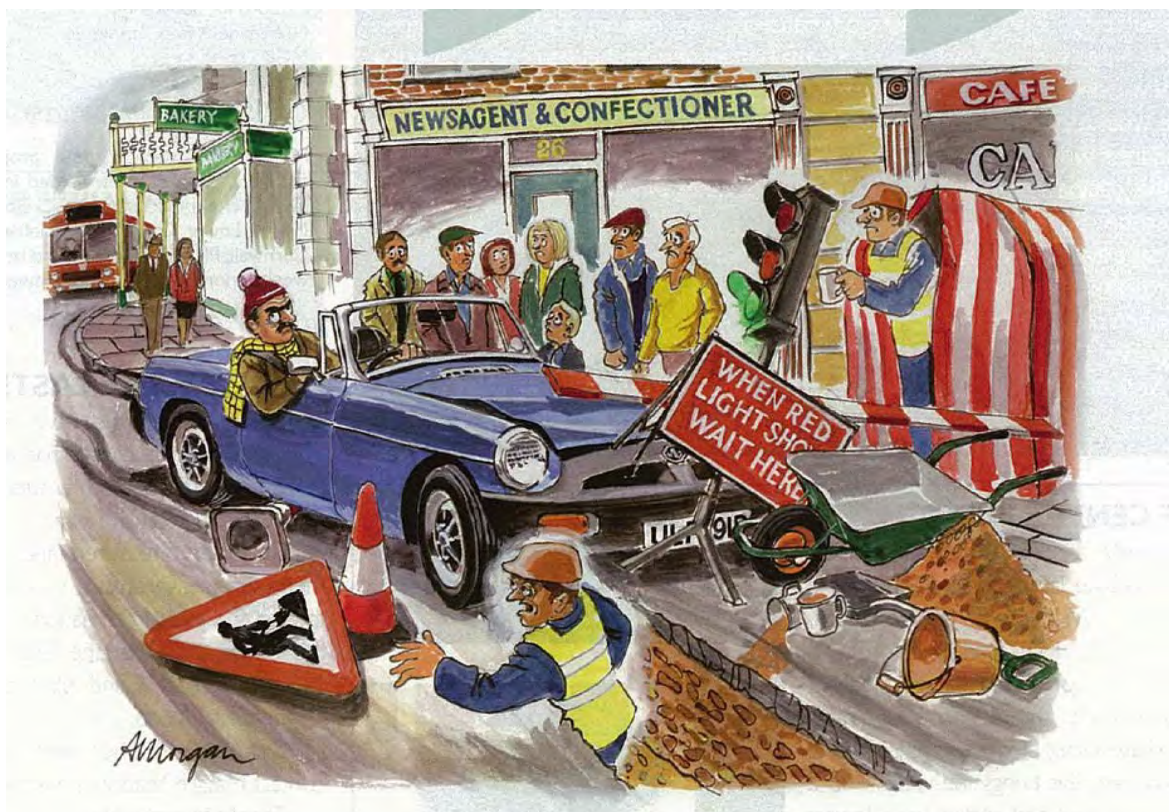


Roy Marsh, initiativtager til MG Car Club UK

Herunder:

Fra et af de første møder i 1955 i vores egen MG Car Club Danish Centre, som blev etableret allerede i 1954.

Herunder kopi af en side fra et mødereferat, hvor de har haft det festligt og ikke mindst fornemt med middag.



Skal jeg ikke lige tjekke dit styretøj og bremses når du alligevel holder her?



Det oprindeligt annoncerede kursus i april måtte i lighed med så mange andre arrangementer corona-aflyses. Derfor var det en positiv overraskelse, da hele tolv deltagere meldte sig til kurset i september. Vi måtte således skynde os at finde en ekstradato, så der kunne blive plads til alle. Desværre dryssede der nogen afbud ind, men otte kursister og syv biler gennemførte på de to kursusdage.

Alle fik en gennemgang af deres bil oppe og nede, og jeg tror også at alle lærte et eller andet om deres bil. Vi glæder os til at se jer og jeres biler til MG-møderne i 2021 (for der bliver jo ikke rigtig mere at køre efter i år, desværre...).

En gennemgående ting ved de MG kurser som vi har afholdt gennem årene er, at bilernes dæk er for gamle. Så her er en opfordring til alle MG-ejere i klubben – nye som gamle. Brug vinteren på at få skiftet dæk, hvis de er over otte år gamle. Uanset om de er nedslidte eller ej. Gummiet bliver nemlig hårdt med alderen, og bilen får dårligere vejgreb.

Det kunne være et julegaveønske til det firehulede familiemedlem.

Tak til Lars Madsen, som igen i år har lagt værksted til kurserne, og til Wiggo, som kommer med kaffe og brød.



Med lidt forsinkelse grundet covid19 gik turen endelig mod Als. Vi havde aftalt med vores gode venner Simonsens fra Lemvig, at de skulle komme omkring vores adresse, så kunne vi følges ad mod Sønderborg.

Med vores MG Metro i spidsen gik turen ad de lidt mindre veje mod Kolding, hvorfra vi kørte ad den gamle hovedvej mod grænsen. Mellem Christiansfeld og Haderslev ligger Seggelund cafeteria, hvor vi havde aftalt at holde spisepause, hvor vi valgte at få en gang æggekage, som blev serveret på to rygende varme pander, der kom direkte fra komfuret. En velsmagende og rigelig ret, hvilket varmt kan anbefales. Vi kørte herefter videre mod Sønderborg uden at komme på motorvej, hvilket ikke er noget problem. Her på eftermiddagen ankom vi til mødestedet på hotel Scandic, hvor vi blev flot modtaget af allerede ankomne deltagere. Vi blev checket ind på værelset, og så var det ellers med at komme udenørs, takket være nye tiltag fra regeringen var der krav om mundbind, når vi befandt os gående eller stående indendørs. I løbet af eftermiddagen ankom de sidste af deltagerne, så i alt 36 MG biler af forskellige typer var parkeret rundt ved hotellet – et flot syn.

Kl. 19.00 mødtes vi alle i spisesalen, hvor vi fik serveret en tallerken med tapas, vi var ellers stillet en 2-retters menu i udsigt, men coronaen havde sat sine grænser. Samtidig fik vi en orientering fra Claus og Jesper omkring forløbet af de kommende to dage. Vi blev delt op i grupper med 6 biler i hver, så der også her kunne holdes fornuftig afstand deltagerne imellem. Gruppeinddelingen havde også indvirkning på, hvornår vi skulle spise morgenmad, så der var tid til at



gøre bilerne klar til afgang fra kl. 9.00. Der blev også tid til en lille quiz bordene imellem, inden det var tid til opbrud.

En dejlig lørdag morgen, hvor tågen havde lagt sin klamme hånd over Als, skulle der tørres ruder af, så vi kunne se mest muligt ude på turen rundt i området. Turen var lavet i samarbejde med lokale MG folk, der i mange år har lavet et orienteringsløb for den vestdanske klub.

Med 10 minutters mellemrum blev grupperne sendt afsted, vi var i gruppe 2, som besntod af 5 biler, da et par fra gruppen var stukket af sammen med de første biler. Pyt, vi skulle nok komme rundt alligevel, og så var der heller ikke så mange at holde styr på. Da vi først

ved afgang fandt ud af, hvilke andre deltagere vores gruppe bestod af, valgte vi at holde ind ved indkørslen til Augustenborg, vi skulle nemlig ikke følge rutebogen slavisk, der var udpeget nogle seværdigheder udenfor ruten, som vi også kunne besøge. Derfor ville vi som "førerhunde" høre de øvrige i gruppen, hvilke steder de kunne tænke sig at besøge.

Det blev Nordborg fyr og traktormuseet i Pøl. Et stykke ude på turen kunne vi nynne med på Carl Niensens velkendte melodi "Tågen letter", idet solen brød dejligt igennem, så vi virkelig kunne nyde landskabet og udsigten fra de højeste punkter. På et tidspunkt forsvandt en vej for os, så vi kom lidt på afveje, som en af de øvrige i gruppen sagde: "pyt, det er positivt, at vi stadig er på Als, og mon ikke vi finder hjem til hotellet igen?".

Vi valgte at finde ind på ruten igen på et fastlagt punkt, hvilket gjorde, at vi fik set hovedsædet for Danfoss koncernen, hvilket de andre ikke gjorde, det bevirkede så, at vi gik glip af lidt grusvej (ærgeligt J). Vel inde på den beskrevne rute igen, kom vi ind i Nordborg by, hvorfra vi tog en afstikker til fyret, som står på det nordligste punkt på øen. Herfra var der en god udsigt ud over vandet. Tilbage til Nordborg, hvorfra vi fandt ud til traktormuseet i Pøl, hvor vi igen gjorde ophold.

Der var mange traktorer udstillet i de fem haller, bl. a. også et par stykker fra BLMC koncernen, den engelske Nuffield, som blev benyttet i mange landbrug herhjemme, jeg har selv som stor dreng kørt på en sådan traktor.



Klub week-end på Als



Sulten var efterhånden ved at melde sig, så vi fandt ud på ruten igen og kom frem til det sted, som arrangørerne havde foreslået som rastesteds, hvor vi kunne nyde frokosten, som vi havde fået med fra hotellet. Selvom vi var gruppe 2, der kørte ud, var vi de sidste, der ankom til rastestedsen, hvilket ikke betød så meget, da vi havde oplevet en hel masse. Solen var nu kommet rigtigt frem, så vi nød strålerne fra den sammen med madden. Alle hyggede sig på forsvarlig covid19 afstand, inden vi igen satte os i bilerne for at køre videre ud på de små (de var virkelig små) alsiske veje. Heldigvis var de lokale meget flinke til at køre ind til siden, når vi enkelte gange mødte en modkørende bil.

Turen gik nu mod Fynshav og den sydlige del af øen, inden retningen igen blev sat mod Sønderborg. Vi valgte i vores gruppe at køre ind på p-pladsen ved Sønderborg slot, da enkelte havde ytre ønske om at se byen. Her blev vi enige om, at opløse gruppen, så vi hver især kunne opleve resten af turen på egen hånd. Da vi havde fortæret en is, kørte vi selv ud på den anviste rute, som nu førte os ad bagvejen til Dybbøl med den fantastiske flotte udsigt ud over fjorden. Herefter gik det ned forbi Dybbøl Mølle, og tilbage mod Sønderborg og hotellet, hvor vi kunne gøre os klar til middagen, der "takket være" covid19 skulle klares inden kl. 22.00, så det blev et lidt presset aftenprogram. Det hele lykkedes dog inklusive en dejlig 3-retters menu, et par taler og et par sange.

Efter en god nattesøvn stod vi tidligt op søndag morgen, så vi kunne være på plads til morgenmaden kl. 7.00. Herefter

blev bilen pakket, så vi var klar til afgang, da fru og jeg skulle nå et arrangement i den vestdanske MG klub i Sønderborg kl. 8.30, så efter et farvel til de deltagere, vi lige fandt på vores vej rundt ved hotellet, kørte vi afsted.

Tak for et godt arrangement til gruppen med Jesper og Claus i spidsen, tak til alle deltagere for dejligt samvær, og hertil tak til de fire par, som vi var i gruppe med på køreturen lørdag, hvor det pudsige var, at vi var kørende i fem forskellige MG modeller.





Ældste MG på standen – 1935 MG PB

Arrangementet var blevet flyttet fra 14. juni til 6. september. 14 dage forinden var Historisk Grand Prix på Bellahøj, som var flyttet fra august til oktober, blevet aflyst, så hvad nu med Gavnø? Ville det store bilarrangement få 'grønt lys'? Svaret var 'ja', og der var næsten lige så mange biler som der plejer. Publikum mødte også talstærkt op på den flotte efterårsdag.

Ny årstid betyder nye blomster i parkens mange bede. Her i starten af september var det liljerne, som prydede i bedene og kildrede i næseborene.

På MG klubbens stand indfandt de første sig ca. kl. 7.30 og begyndte at rigge telte og flag til under ledelse af Torben Olesen. De mange frivillige hænder medvirkede til, at standen var klar allerede kl. 9, og så kunne de første kaffekopper og campingstole jo findes frem!

Vi nåede vel op på omkring 70 MG'er på standen. Desværre var der som altid en del ejere, som ikke var medlem af klubben. Man må håbe, at de på en dag som denne får lyst at melde sig ind i fællesskabet.

Jeg havde ugen op til arrangementet spurgt MG Motors, om vi kunne låne en MGZSEV elbil til vores stand, da det nok ville være eneste større arrangement i

år, hvor der var et stort publikum til at se bilen. Dette var MG Motors helt med på, så der blev sendt en MGZSEV til Kia i Holbæk efter aftale, hvor den blev hentet af Matthias, som herefter brugte hele fredagen på at granske bilen og den 300 sider lange instruktionsbog.

Den irisblå MGB måtte således blive i garagen søndag morgen, da elbilen og Magnetten fulgtes til Gavnø og blev parkeret side om side på vores klubstand. Magnetten plejer at trække en del publikum, men ikke i år! Det var naboen som trak. Fra motorhjelmene blev åbnet, stod publikum omkring elbilen og spurgte ind til den. Der var efter mit bedste skøn ikke under 150 personer henne at kigge og stille spørgsmål til rækkevidde, pris og hvor meget den måtte trække på krogen (her er svaret hhv. 263 km, 250.000 kr. og 0 kg.)

Et par byger ved middagstid betød, at krav om Covid-19 afstand blev ignoreret, og der var stuvende fuld i begge vores telte. Der er intet som en regnbyge, der samler folk! Til gengæld var alle flittige til at tage håndsprit fra de opsatte standere.

Ved 14-tiden fik vi at vide, at vores stand var blevet tildelt andenpladsen i klubkonkurrencen. Begrundelsen var, at vi altid

har en flot stand, som formidler MG så godt. For at undgå sammenstimlen, blev der ikke præmieoverrækkelse foran slottet. I stedet kom Baronessen og Baronen hen på standen flankeret af dommerpanelet og overrakte os pokalen.

Arrangementet varer til kl. 17, og alle opfordres til at blive til slut, men allerede kl. 16 begyndte det at sive, og vi pakke de standen ned, så vi kunne køre kl. 17. Min ny ven elbilen og jeg kørte til Roskilde og afleverede den hos MG forhandleren fulgt af Magnetten, som herefter skulle transportere mig hjem til Holbæk.

Jeg gik meget op i, om der nu var strøm nok på elbilen, da vi ikke kunne lade den, men der var hele 95 km tilbage, da den blev sat i Roskilde. Til gengæld løb Magnetten tør for benzin straks efter at vi var kommet ud på motorvejen mod Holbæk. Jeg havde åbenbart ikke fået tanket den helt op. Heldigvis var der 5 liter benzin i reservedunken, så vi efter et kort ophold i nødsporet kunne komme hjem i garagen efter en dejlig dag.

Hvor var det dog godt, at i det mindste en af de store årlige klassikerbegivenheder blev gennemført i år!



Liljerne var et flot bagtæppe til alle bilerne.



Baronessen og Baronen overrækker os pokalen



Den eldrevne MG ZS EV

“Lidt royal har man da lov at være”



Fredensborg Slot

En smuk sommerdag i august drog Bente, Poul Henning, Jens og jeg ud på prøvekørsel af årets MGA-tur.

Vores ambition for turen var, at det skulle være en køretur i Nordsjællands smukke natur, og at vi samtidig skulle fodres med noget af områdets kultur.

Vi havde planlagt ruten med en stram tidsplan og ville afprøve om der skulle justeringer til. Det resulterede kun i få ændringer og en beslutning om af rette henvendelse til Hofmaskallatet for at få tilladelse til, at køre ind på Fredensborg Slotsplads med vore biler.

Til generalprøven havde vi bragende solskin og 28 graders varme, så det var umuligt at forestille sig at vejrguderne ikke også ville være med os til den rigtige tur den 29. august.

Det var dejligt at se den store tilslutning til turen – 16 biler var tilmeldt. Vi holdt alle spændt øje med vejrudsigten men den så ikke lovende ud i dagene op til turen. De fleste havde dog is i maven indtil sidste øjeblik, selvom seks af de tilmeldte biler desværre måtte melde afbud i sidste øjeblik på grund af de ekstremt våde forhold – også indvendig i bilerne.

Flere havde pakket bilerne og var på vej, men var nødt til at kapitulere og køre hjem igen – drivende våde. Det var specielt deltagerne fra det syd og midtsjællandske der løb ind i problemerne.

Vi endte derfor med at være 10 biler, som mødtes til morgenkaffe og morgenbrød på parkeringspladsen foran Hørsholm Kirke og uddeling af turmappe og

antiolie måtte.

Mens en kulsort himmel truede i horisonten blev vi ført tilbage til historien om Hirschholm Slot og bl.a. historien og Struense og Caroline Mathilde (“En kongelig affære”)

Herefter gik turen gennem Folehaveskoven ned til Strandvejen og videre nordpå forbi Sophienberg Slot og videre til første stop foran Kokkedal Slot

Kokkedal Slot er fra samme periode som Hirschholm Slot, og var oprindeligt fæstegård til Hirschholm. Det har gennem tiderne haft en noget omskiftelig tilværelse og fungerer nu som Hotel/restaurant og konferencedsted.

Efter en lille pause ved slottet gik turen videre til Fredensborg Slot, hvor vi havde fået tilladelse til, at køre ind på slotspladsen og stille bilerne op til fotografering.

Flere turister viste sig at være mere interesserede i vores biler end i slottet bagved.

Herefter fulgte en smuk køretur op langs Esrom sø forbi Tikøb og videre op til Gurre Slotsruin.

Gurre Slot blev opført af Valdemar Atterdag i midten af 1300-tallet og efter hans død blev slottet i 1400-tallet ofte brugt af Margrethe d.1. og Erik af Pommeren til møder og rettergang. Senere blev dets betydning overtaget af det nyopførte slot Krogen (senere Kronborg).

Efter at være blevet fodret åndeligt hele formiddagen trængte vi nu til en anden form for foder, hvorfor vi iler videre til Esrom Kloster, hvor den medbragte frokost skulle nydes.

På vej til Esrom Kloster fik vi dagens eneste byge, som var så sparsom, at

kun forruden blev våd. Da vi fik sat os ved langbordene i parken brød solen frem, og vi havde det fineste sensommervejr resten af dagen.

Med besøget på Esrom Kloster bevægede vi os et par hundrede år længere tilbage i tiden – nemlig til midten af 1100-tallet, hvor klostret grundlægges af ærkebiskop Eskild.

Klosteret var indtil reformationen et af Nordens største klostre med tilhørende store jordbesiddelser, som overgik til kongen efter reformationen. Valdemar Atterdags dronning Hedvig (mor til dronning Margrethe d.1.) er begravet i klostrets kirke.

Med vores næste besøg, Søborg Slot, bliver vi i 1100-tallet. Også her var det



Så kom vi afsted på årets MGA tur



ærkebiskop Eskild, der opførte det første borganlæg. I middelalderen var borgen en af Danmarks bedst befæstede og har ind imellem været brugt som fængsel. Valdemar Atterdag og dronning Hedvig fik her på slottet dateren Margrethe d. 1.

Vi iler videre til Asserbo Slotsruin, som var målet for vores tiltrængte kaffepause med den indkøbte Dagmartærte.

Vi blev dog brændt af – Dagmartærterne var blevet hjemme på køkkenbordet, men den lokale købmand kunne i stedet tilbyde nogle lækre nougatærter som en glimrende erstatning.

Således opmuntret kørte vi ad en meget smuk rute til Ramløse, videre langs Arresø til Annisse, og vores næste mål, Gribskov, og fortællingen om Parforcejagter.

Tiden nærmere sig hvor alle vist var godt mætte af frisk luft og kulturelle oplevelser, så vi afsluttede turen med manér i Frederiksborg Slot's barokhave med den fantastiske udsigt, og hertil et lille glas bobler, som afslutning på en dejlig dag.

Tak til alle for en dejlig dag.



Kokkedal Slot





Den 15. september 2020 havde Flemming og Kirsten Larsen arrangeret en køretur rundt i Naturpark Åmosen.

Ved Skellingsted Bro fortalte Flemming om Åmoseprojektet.

Herfra kørte vi videre mod Tissø. Her besøgte vi Vestsjællands Bilmuseum i Sæby og spiste den medbragte mad.

Der deltog 21 biler og en enkelt MC.

(Vi håber Bo kan fortælle lidt mere om de spændende steder i besøgte denne aften - måske ved et senere klubmøde på Vestsjælland? / Red.)





En skøn sommeraften tirsdag den 8. september, mødtes vi på Oremandsgaard Gin Destilleri beliggende nær den hyggelige by Præstø.

Aftenen bød på en dejlig grundig præsentation af stedet og ikke mindst den gin der produceres på stedet. Det var Kristian, der stod for præsentation og skønne smagsprøver af alle deres forskellige gin varianter. Hertil kunne man

vælge så vælge om det skulle være med eller uden tonic. Stedet bød også på en spændende æblebrandy af egen aftapning.

Det var interessant at se destilleriet og få historien bag dette præsenteret på en fængslende og spændende måde, krydret med små historier fra opstarten. Ja selv de kemiske formler ved gin fremstillingen blev forklaret på forståeligt

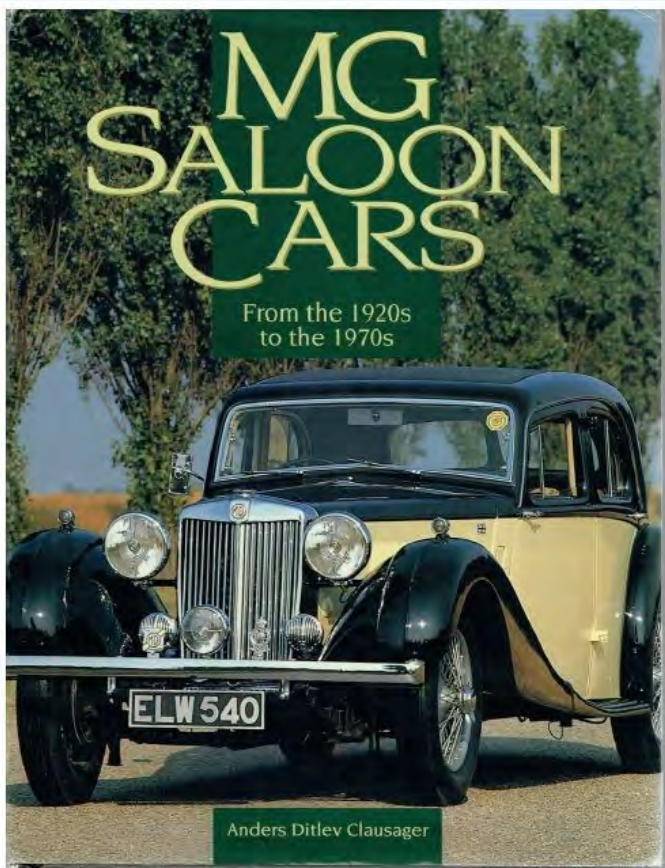
sprog, så alle fik ny viden med hjem.

Vi blev derefter vist rundt på destilleriet og endte på loftet, hvor der var mulighed for at smage på en whisky, hvilket faldt i god jord hos flere i selskabet. En skøn og spændende aften, hvor der inden der blev budt på kaffe og kage, var mulighed for at købe de producerede gin produkter.



Matthies'

BOGANMELDELSE



MG Saloon Cars

af Anders Ditlev Clausager

Bedømmelse



Mange mennesker tror at en MG kun er en åben sportsvogn. Det er da også – desværre – den model som de fleste medlemmer foretrækker. Det er synd, for der findes mange lukkede MG typer som er virkelig attraktive – især førkrigs modellerne. Det får man syn for i danske Anders Ditlev Clausagers fortræffelige engelsksprogede bog.

Clausager skriver i sit forord, at det ikke er noget nyt, at de lukkede MG'er ikke blev opfattet som rigtige MG'er. Der blev ofte set ned på dem på trods af, at den lukkede model ofte var meget dyrere og mere komfortabel og luksuriøs.

I forordet kommer Clausager også med nogle betragtninger omkring MG mærket, som i virkeligheden altid har været et produkt af 'badge-engineering'. Virksomheden i Abingdon var i virkeligheden ikke en fabriktionsvirksomhed, men kun en samlefabrik. MG har eksempelvis aldrig selv fabrikeret karosserier. Motorerne kom fra Wolseley eller Morris og senere Austin.

'Badge-engineering' er ikke noget nyt.

Oftentimes tænkes der på de lukkede MG modeller som Magnette Farina eller 1100/1300 MG'erne fra 60'erne. Men begrebet opstod længe før, tænk bare på de første Morris Bullnose (senere Flatnose), som fik hæftet et MG emblem på køleren i forbindelse med nogle forbedringer. Og sådan fortsatte det i mange år – M-typen, der var en åben sportsvogn - var i virkeligheden en ombygget Morris. Mange flere kan sikkert nævnes. Cecil Kimbers idé har altid været at fremstille MG'er på basis af andre masseproducerede modeller og samle dem, så de blev 10 procent bedre end deres ophav.

Som altid er Clausager meget grundig i sin research, hvilket tydeligt kommer til udtryk i de seks kapitler som bogen er opdelt i. Nok er bogen grundig og seriøs, men Clausagers vurdering af de enkelte modeller skinner dog igennem hist og her, bl.a. i de enkelte kapitlers undertekster som f.eks. *The Y-types – sweetness and light* eller *The Farina Magnettes – the wrong tack*. Men det skal ikke lægges ham til last.

Billedmaterialet fås ikke bedre. Nogle af billederne kan endog anvendes som en

restorer's guide hvis man skulle være så heldig at få fat i eksempelvis en SA, VA eller WA type (benævnes også SVW serien). Lige netop dette kapitel med mange illustrationer af de smukke rejsebiler er hele bogen værd. Hvis du ikke er så stærk i det engelske sprog, så er dette kapitel og i øvrigt hele bogen en fornøjelse at 'bladre' i.

Vidste du i øvrigt, at der i Abingdon blev produceret flere *saloon cars* end *sports cars*? I slutningen af trediverne blev der fremstillet flere SVW typer end TA typer. Eller at der i årene 1954 – 1955 blev fremstillet flere ZA typer end TF og de tidligste MGA typer? Nej vel, man kan så undre sig over – og begræde – at styrkeforholdet ikke er det samme i dag!

Bogen rundes af med et appendix indeholdende tekniske data, produktionstal, farvekoder mm. for de omtalte modeller.

Som nævnt så kan bogen varmt anbefales. Den står i min reol, men er også til udlån i klubbens bibliotek (bog nr. 4). Endnu bedre: Køb den! 192 sider, Forlaget Bay View Books, £24.95 i 1998.





... teknik,
holdninger
og gode råd.....

af Matthies Nissen
moganissen@dbmail.dk



Vinterklargøring af MG'en



Vinterklargøring

Inden din MG 'gemmes væk' for vinteren, er der nogle ting som du i egen interesse bør foretage dig. Jeg lister efterfølgende de vigtigste ting:

Skift motorolien

Jeg ved godt, at klubben arrangerer forårsklargøring med olieskift mv. Det er godt, men det allerbedste er at skifte olien om efteråret i forbindelse med sidste køretur. Den gamle motorolie har ophobet fugt og syrer som kan angribe lejer og andre dele og muligvis give grubekorrosion under stilstand vinteren over. Bedste tidspunkt for motorolie og filterskift er derfor om efteråret.

Kør motoren driftsvarm inden olien aftappes. Når motorolien er varm, så løber den lettere af motoren sammen med de forurenede stoffer. Efter at filteret er skiftet, påfyldes frisk olie og motoren startes op i et par minutter. Motoren stoppes. Efter ca. fem minutter kontrolleres oliesstanden, og der efterfyldes om nødvendigt.

Smøring

Det kan også anbefales at smøre undervognen. Styrebolte, styrekugler og kardanakslen har behov for frisk smørefedt inden vinteropbevaring.

Kølesystem

Kontrol af kølervæske. Kølervæsken bør være sikret til minus 21 grader. Husk at også at frostsikre sprinklervæsken.

Benzintank

Inden sidste køretur tilsættes benzinen Ethomix. Det kan diskuteres om tanken

skal være tom eller være fyldt helt op. Jeg vil 'forsegle' tankstudsene med en kraftig plastpose så der ikke kommer yderlige fugt fra den omgivne luft ned til den ethanolholdige benzin. Ved ikke om det hjælper, men det skader ikke! Det allerbedste ville være at 'tørlægge' hele benzinsystemet, men det er næsten uoverkommeligt!



Dette er ikke vinterklargøring – faktisk er det ikke klargøring, men en uventet reparation på en P-plads i Skotland.

Lidt ekstra luft i dækkene er en god ting. Det kan gøres nemmere end med den originale MG Magnette pumpe!



Batteri

Batteriet skal være ladet helt op inden bilen stilles væk. Det er ikke nødvendigt at tilslutte en vedligeholdelseslader om vinteren. Personligt bryder jeg mig ikke om at en sådan er tilsluttet uden regelmæssigt tilsyn. Til gengæld er det vigtigt at tage hovedafbryderen eller at afmontere et af batterikablerne. Det forhindrer evt. selvafladning af batteriet og forhindrer kortslutning, hvis museene skulle finde på at gnave i ledningsnettet! Der bør derfor opsættes en eller flere musefælder eller lægges musegift i nærhed af bilen.

Bremser

Bilen må **ikke** afbremses med håndbremsen eller sættes i gear. Brug om nødvendigt en klods under et eller to hjul.

Dæk

Dæktrykket hæves med ca. ½ bar for at undgå 'flat spots'. Det er kun nødvendigt at 'klodse bilen op' ved mere end ét års henstand.

Opbevaring/afdækning

Inden bilen henstilles, rejses kalechen. Hvis bilen skal stå udendørs under et halvtag (carport) så dæk den over med en presenning eller et overtræk. Det skal tøjres stramt, så vinden ikke kan ruske i presenningen og dermed ødelægge lakken, men det må ikke være bundet så tæt, at der ikke kan komme luft ind til bilen. Kabine/cockpit kan mugne/blive jordslået og krom-rande omkring instrumenter blive anløbne. Det allerbedste er en tør ventileret garage, der dog ikke behøver at være opvarmet.

Forsiden

MGB GT V8 lægger i bladet "krop" til at få fjernet snavs og skidt under luftindtaget. Det er ikke helt let.

Formandens note

Situationen i England er som her med mange afflysninger. Og seneste medio september blev der lukket helt, idet den engelske regering forbyder forsamlings på mere end seks personer.

Det vil bl.a. gå ud over klubbens 90 års fødselsdagsfejring i oktober måned.

POSTBAG

Barrie Hope har sendt en artikel om renovering af læderindtræk i sin ZB Magnette fra 1958. Han tænkte på helt nyt læderindtræk, men prisen på 5.000£ afskrækkede. I stedet har en læderspecialist klaret jobbet for 850 £ med et særdeles overbevisende resultat. Interessant.

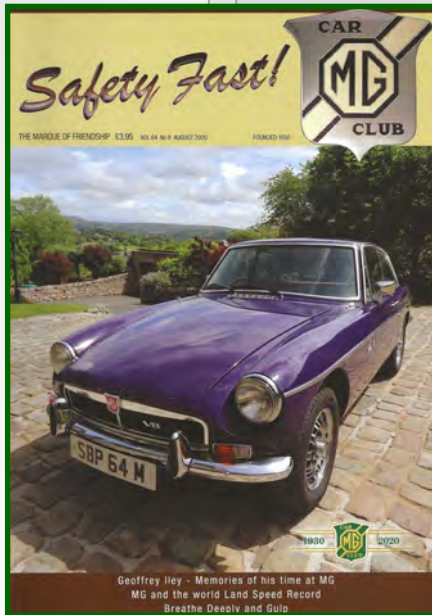
Features

BREATHE DEEPLY & GULP. Artiklen beskriver princippet bah VVC, Variabel Ventil Styring, som findes i de opgraderede MGF modeller mod en merpris på 2.000 £ dengang..



August 2020 highlights

Af Lars Thousig



En teknisk løsning som forøger en mindre motors ydelse væsentligt. Udgangspunktet er twincam princippet, med ventiler styret af to knastaksler for hhv. ind- og udsugning. Det giver mere luft til motoren, og en twincam har det fint ved 6,500 –7.000 omdrejninger.

I MGF med VVC er det bearbejdet yderligere med "halve" overliggende knastaksler, som kan styres afhængig af bilens hastighed. Det giver en væsentlig forøget effekt.

GEOFFERY ILEY, livet hos MG.

Da John Thornley blev udpeget som administrerende direktør for MG fabrikken, havde han behov for en assistent til at klare de daglige opgaver. Geoffrey blev valgt til opgaven, og han har været på besøg i Kimber House for at fortælle om sin spændende tid som problemknuser på fabrikken.

Han blev ansat i januar 1955, på et tidspunkt, hvor MGTF stadig rullede på samlebandet. I artiklen beskriver han de udfordringer både m.h.t. underleverandørerne og fagforeningerne, som han var med til at løse i perioden med TF, Magnette, Healey 3000, Midget, MGA, twincam frem til MG 1500.

Et spændende kig ind bag fabriksporten.

Safety Fast er den engelske moderklubs blade, som udkommer 12 gange årligt. Du kan abonnere på bladet ved at melde dig ind i moderklubben på: www.mgcc.co.uk

SEPTEMBER MÅNEDS VINDER FOTO



GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN.....

Send os billeder af din MG, en sjov 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.



Indsendt af Klaus Møller . Hans sjældne MGTF jubilæumsmodel.



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 - Tlf. 40 72 31 35



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 køretøjs 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

Et del af
 ThistedForsikring

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 3. november 2020 kl.19.00

Kære medlemmer.

Vi må nu konstatere, at det ikke går vores vej mht. udbredelsen Corona, og ikke mindst at reglerne for møder og andre sammenkomster ændres pludseligt og uforudsigeligt.

Bestyrelsen har besluttet at aflyse klubmøderne i Nærum, Haslev og Vestsjælland i oktober, november og december. En af årsager er at vores lokaler har svært ved at leve op til reglerne i dag, og hvordan i morgen?

Surt, men sådan er det desværre, ikke kun for os, men for alle foreninger.

M.v.h. Lars

VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 17. november 2020 kl.19.00

*Klubmøde er aflyst p.g.a. Corona situationen.
Se besked fra bestyrelsen ved siden af*

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 10. november 2020 kl.19.00

KOMMENDE KLUBMØDER

December 2020

NÆRUM

Møde aflyst p.g.a. Corona



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Møde aflyst p.g.a. Corona



VESTSJÆLLAND

Møde aflyst p.g.a. Corona

HUSK:

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

*Klubmøde er aflyst p.g.a. Corona situationen.
Se besked fra bestyrelsen herover*

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 veteransyn. Pris 60.000 dkr.



Jens Tange
E-mail: tangis@mail.dk

MG TF 1954

På grund af min alder og mit helbred bliver jeg desværre nød til at sætte min fine MG TF 1954 1250, HDC 463140 til salg. Bilen, som jeg har importeret fra USA for ca. 13 år siden, står i meget fin original stand. Den er løbende år for år blevet passet og vedligeholdt, så den i dag står i fejlfri stand. Den originale lak er Maroon (bordeaux rød) med røde lædersæder og sort gulvtæppe. Kaleche og vinduer er i fin stand. Bilen er født med trådhjul og i dag udstyret med forkromede fælge. Er indregistreret med tidstypiske sorte nummerplader (H1072). Er du interesseret så kom og kik og få en prøvetur. PRIS kr.175.000 eller giv et bud.



Tage Sørrer
Tlf.: 3055 7020
E-mail: ruthogtage@privat.dk

Fiskehale

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



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

MGA MkII 1962

Måske den flotteste røde MGA i landet. Står som ny overalt. Flotte sorte lædersæder. Motor 1800cc kun kørt 4000 km. Synet 2018. Skal ses og prøves. Pris DKK 175.000,-.



Ralph Kempinski
Tlf.: 4040 5707
E-mail: ralph@kempinski.dk

Topdæksel

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



Preben Hydeskov
Tlf.: 2175 3875

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 sjælden Oxford cream leather stue. Skal ses og prøves. Alle vitale dele og reparationer lavet inden for det sidste år. Special klar undervogns- og hulrumsforsegling. Farve, muslingebå metallic. Mange billeder kan mailes. Pris 135.000 kr.



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

DIVERSE

Vinteropbevaring

5 km. Vest for Hillerød. Ring til Niels 2099 7214



Via RETRO

ALT OM KLASSISKE BILER

Husk at kigge ind på www.viaretro.dk og find et hav af spændende artikler, ikke mindst om MG.

Vi får altid lov til at bringe artikler fra deres store arkiv, så støt dem ved at gå ind på hjemmesiden.

Glæd dig til nogle spændende artikler i den nærmeste fremtid - her i dit MG blad.

Specielt "Pryds pendul" leverer



sjov og spændende læsning



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.
- Bremser, 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 end 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