



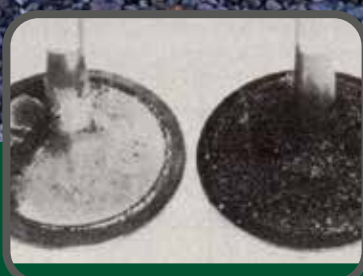
MG CarClub

DENMARK

1 JANUAR 2021



MG EX 182 modelbiler
- side 5



Alt om olieforbrug
- side 12



En Coronasommer
- side 27

Inspireret af fortiden. Bygget til nutiden.

Oplev den nye MG EHS Plug-in Hybrid.



MG EHS Plug-in Hybrid forbrug ved blandet kørsel 55,2 km/l. CO₂: 43 g/km.
Elektrisk rækkevidde op til: 52 km. Modellen er vist med ekstraudstyr. 7 års fabriksgaranti dog maks. km 150.000. Der kan forekomme omkostninger til ladeløsning og installation heraf.

Nyt fra Bestyrelsen

Kære MG'er

Sammenhold gør stærk har vi endnu engang kunnet konstatere.

Originalitetskravet for veteranbiler er afskaffet i forbindelse med den politisk vedtagne Bilpakke i begyndelsen af december. Tidlige julepakker er altid velkomne!

I den korte version: *"At også køretøjer ældre end 35 år, der er ombygget eller sat i stand med eksempelvis nyere uoriginale dele, vil skulle beskattes efter de lempelige afgiftsregler for veterankøretøjer."*

På side 32 kan I finde hele pressemeddelelsen fra Motorhistorisk Samråd (MHS) efter offentliggørelsen af Bilpakken. Fra MGCC sender vi en stor tak til MHS for mangeårig og vedholdende lobby arbejde, og deres vigtige medvirken til netop at få denne betingelse om originalitetskravet afskaffet. Som en af de større klubber tilsluttet MHS, har vi virkelig fået noget for vores bidrag. MHS vil også fremover få brug for så mange medlemmer som muligt. Ved netop at støtte op om deres arbejde, at gøre vores hobby som ejere af klassiske- og veteran køretøjer så lempelig og omkostningsmæssigt rimelig som muligt.

De mere specifikke detaljer om Bilpakken vil blive fulgt og informeret videre via vores hjemmeside.

Elbilerne holder deres indtog. I november var ca. 10% af salget el- eller hybridbiler. En interessant udvikling som også vil påvirke os med MG'ere. MG Motors vil i det tidlige forår netop præsentere en plugin hybrid bil.

Vi har i denne forbindelse indgået et samarbejde med MG Motors om annoncering fremover her i vores blad. En test af bilen vil forhåbentlig kunne komme med i marts nummeret. El- og hybride biler vil forsat blive pålagt en lav afgift. Om 35 år er disse biler også veteranbiler; men med det rigtige logo.

Covid-19 pandemien fik yderligere kraft i december. De landsdækkende regler om f.eks. kun at måtte mødes med maksimalt 10 personer og i øvrigt se så få som muligt, er forlænget i første omgang til udgangen af februar. Odense og Aarhus er sammen med 36 kommuner øst for Storebælt pålagt yderligere restriktioner. Vi følger løbende op på situationen og vil informere via vores hjemmeside.

Bl.a. derfor vil det ikke være muligt at afholde det traditionelle udvalgs møde i januar. Netop på disse møder forsøger vi på "tværs" at diskutere og koordinere alle aktiviteter i klubben. Vi afventer, om ikke vaccine og de mange tiltag vil gøre det muligt at vi kan mødes i foråret. Vi har fastsat datoen til den 8. maj. Mere info herom i marts nummeret.

I 2021 er der planlagt fuldt program for både mesterskabsløb og MG Sport. Se tidsplaner herfor på side 30. Alle udendørs aktiviteter, der forventeligt kan afholdes på en sikker måde. Yderligere har vi i bestyrelsen fået en ide om at arrangere picnic ture rundt i Jylland og på Fyn. Herved kan vi mødes nogle flere gange og på en sikker måde ses og bevare sammenholdet. Mere herom på hjemmesiden og Facebook. Vaccinen er på vej, men vi må væbne os med tålmodighed et godt stykke tid ind i 2021.

Med hensyn til afholdelse af generalforsamlingen er der en speciel undtagelsesregel, der -hvis denne regel fastholdes - vil gøre det muligt at afholde denne søndag den 11. april. (Maks. antal er 500, men med specielle regler). I lighed med dette års generalforsamling, må det desværre blive uden bespisning.

GODT NYTÅR til alle. Pas godt på hinanden og jer selv.

Finn Pedersen

Medlemsblad for
MG Car Club Denmark

Bladet udkommer

Januar - marts - maj - juli - september - november

Artikler og optaget stof dækker ikke nødvendigvis
MG Car Club Denmark's meninger og synspunkter.
Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt mate-
riale.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra
redaktionen.

Ansvarshavende redaktør:

Anders Øster
Egeskovvej 4
9800 Hjørring
29723617
mg-bladet@mgcc.dk

Bladredaktion:

Bjarne Rother Jensen, e-mail: rother@mgcc.dk
Carsten Thorgaard, e-mail: carsten@mgcc.dk
Marlene Jørgensen, marlene@troidborg-design.dk

Invitationer/annoncer:

Invitationer til MG arrangementer omtales gratis så længe
annoncering ikke har karakter af reklame. Har invitationen/
annoncen reklameværdi, anses den som en kommerciel
annonce, og må betales på lige fod med øvrige annoncer i
bladet.

Annoncer:

Professionelle annoncer skal leveres reproklare

Klubbens adresse:

E-mail: mg@mgcc.dk
Internet: <http://www.mgcc.dk>

Deadline:

Den 5. i de lige måneder.

Tryk:

Tarm Bogtryk

Lay-out:

Aaens Grafiske Hjørne

Oplag:

1.375 stk.

OBS:

MG klubben gør opmærksom på, at man ved deltagelse
i klubbens arrangementer kan optræde på billeder i klubbens
blad og på klubbens hjemmeside

Indhold:

Nyt fra bestyrelsen	side 3
MG EX 182 modelbiler	side 5
Undersøgelser af problemer med olieforbrug	side 12
Boghandleren anbefaler	side 16
En Coronasommer i veteranbil	side 17
Kalender	side 22
Picnic Fyn med Øhop til Als	side 28
MG Klubmesterskabsløb 2021	side 30
Pressemeddelelse	side 32
Klubshoppen	side 35
Matthies' Garage	side 36
"Velsignede" grønne omstilling	side 37
Invitationer til Pubmøder	side 38
MG klub info	side 42
Nye medlemmer	side 43

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

mogens@mgcc.dk

Forside: Solnedgang ved Bovbjerg d. 11.6.2020 kl. 2217.
Fra Bjarne Simonsens artikel side 27.
Så var der alligevel skønhed i 2020

MG EX 182

modelbiler



LeMans24
1955
K.Miles-J.Lockett



EX 182

K, Miles, J. Lockett, 24 H Le Mans 1955

En ny klassiker slutter sig til SCX-kataloget. Baseret på de tidligere MGA-modeller fra SCX lancerer de nu MG EX182, der deltog i det skæbnesvangre 24 timers løb i Le Mans i 1955 hvor 83 tilskuere samt mere end 180 andre blev kvæstet, da en Mercedes 300 SLR ført af Pierre Levegh ved brug af en Austin Healey 100M ført af Lance Macklin som rampe, røg over i publikum. Det er den værste motorløbsulykke nogensinde.

Uhyggeligt foto! Lige i dette øjeblik er Pierre Levegh og hans Mercedes 300 SLR på vej over i publikum. Lance Macklin undviger Mike Hawthorns Jaguar D-type, der pludseligt bremser for at komme i pit, hvorved stakkels Pierre Levegh ikke har andre muligheder end at køre op bag i Macklin, fordi hastighedsforskellen er for stor.





Om det er derfor der skulle gå 65 år før denne slot car model af EX 182 kom på markedet vides ikke, den var jo ikke engang impliceret i ulykken. To af de implicerede biler i ulykken fås allerede som nyere Scalextric biler. (Jaguar D-Type og Mercedes 300SLR).

Denne EX 182 nr. 41 kørt af Ken Miles og Johnny Lockett blev nr. 12 i selve generalklassementet hvilket var ret flot. Vi har tidligere beskrevet her i bladet hvad der skete med de 2 andre EX 182 nr. 42 og nr. 64, og måske kommer de 2 som modeller senere – hvem ved.

Ken Miles kender mange jo som hovedpersonen i den nye Le Mans film, hvor han 10 år efter sin tur i EX 182, stod til at vinde Le Mans i en Ford GT 40. Så gik der desværre strategi panik i det og han blev nr. 2 i en 1-2-3 Ford GT40 parade kørsel over målstregen på Le Mans og med Bruce McLaren som vinder.

Lidt om SCX /Scalextric slot car (MINI RACE på dansk) mærkets historie

Mærket SCX er spansk og var oprindeligt et engelsk Scalextric ejet firma der hed EXIN. Dette firma producerede Scalextric biler i Spanien.

De udviklede også selv meget flotte Scalextric biler i 60'erne og 70'erne, biler der generelt var noget flottere end de engelske Scalextric biler. I midt 70'erne befandt Scalextric i England sig i en økonomisk krise og man solgte firmaet til ledelsen i Spanien. Disse førte firmaet i Barcelona videre.

Aftalen var/er så, at alle slot car model biler - der eksporteres fra Spanien - sælges som SCX-modeller. I Spanien sælges de som Scalextric, idet mærket forgudes af spaniolerne. For at beskytte dette spanske Scalextric mærke må de engelske Scalextric biler stadig ikke sælges i Spanien efter disse mange år, men de sælges så markedsført som "Super Slot" slot car biler, men kun i Spanien!

Spanske Scalextric MG EX 182 for det Spanske marked og SCX MG 182 for det Europæiske

En sjov historie, med en aftale, der faktisk stammer helt tilbage fra tiden, da General Franco sad ved magten i diktaturet Spa-

nien! Han legede dog næppe med Scalextric.

Op igennem årene er der så skudt nye slot car firmaer op i Spanien, og de fleste er startet af personer, der er brudt ud af det gamle EXIN-firma (SCX Scalextric) og de ligger stort set alle i Barcelona området. Specielt mærkerne NINCO, Fly, Reprotect og TeamSlot har alle gamle Scalextric rødder. Slot car racing er stadig et utroligt stort marked i Spanien, både som sport og for samlere.

EX 182 SCX/Scalextric modellen

Verdens førende sportsvognsmærke MG har faktisk langt op gennem årene været utroligt dårligt repræsenteret i slot racing verdenen, hvilket jeg altid har syntes var underligt. Scalextric kom dog med Maestro og Metro modeller sidst i 80'erne, men det er først de sidste 10 år, vi har fået fine MGB- og MGA-modeller på markedet som serie producerede slot car modeller. SCX kom for nogle år siden med en rigtig fin MGA-model, og det er denne, der ligger til grund for denne nye EX 182 variant. EX 182 modellen er dog modificeret en del. Frontrude og kofanger er væk og kølgeritteret er modificeret, så den specielle Le Mans fjernprojektør er monteret. Det meget specielle strømlinede vindspejl og bakspejl samt "metal" tonneau cover på EX 182 er også kommet med og ser drøngodt ud. Den mangler dog nummerpladen LBL 301, men de sad heller ikke på under løbet!

Så er der lige hjulene!

SCX er som så mange andre faldet for at sætte krome trådhjul på en MG. Det hører efter min personlige mening ikke hjemme på en MGA, og da slet ikke på EX 182 modellen, som kørte med en speciel aluminiumsvariant af de 15" tråd fælge. Aluminiums farvede fælge med krome møtrikker ville altså være rigtige her! Det laver jeg om på min model.

Så er der lige spørgsmålet om hvornår?

Hvornår får vi nr. 42? - LBL302 – kørt af Dick Jacobs & Joe Flynn – der forulykkede og brændte efter den store ulykke ca. 2½ dele inde i løbet på omgang 28, da Dick Jacobs blev noget distraheret af ulykken.



Bestem selv

Hvad du monterer på din bil. Det er ikke noget, vi skal blande os i.
Man kan nemlig have rigeligt at se til, når man har en veteranbil.
Derfor skal der ikke være bøvl med din forsikring.
I hvert fald ikke hos os.

aros
Veteranbilforsikring
7060 2601



Dick Jacobs brændende EX 182



MG EX 182 i Abingdon



MG EX 182 i Abingdon med transporter

Hvornår får vi nr. 64? - LBL303 – kørt af Ted Lund & Hans Waefler – som sluttede som nr. 17.

Jeg har ikke taget nogen risiko og har bestilt 3 stk. af nr. 41, hvor jeg så modificerer de 2 med andre numre – sådan!

Er der alternativer hvis man nu absolut vil have modeller af EX 182?

Man kan bygge dem selv fra bunden som slot cars, som jeg i øvrigt også har gjort for nogle år siden. Disse er baseret på et rått resin støbt karosseri, der ombygges og males korrekt. Der findes dog større og mindre modeller af EX 182.



De 3 flotte EX182 fra Bizarre



BIZARRE

I skala 1:43 er der en serie lækre EX 182 modeller af nr. 41, 42 og 64 fra firmaet Bizarre. Der produceres ikke flere, men ved søgning på nettet finder man af og til en af disse modeller. Vær forberedt på at skulle gribe ret dybt i lommerne for denne lille model!

Bizarre har i øvrigt også produceret flotte modeller af MG A Twin Cam SRX 210, som kørte 3 gange på Le Mans. I 1959 som Roadster, i 1960 som coupé og igen i 1961 som coupé med en flot 11. plads. Bedste MG resultat nogen sinde og bedste britiske bil i Le Mans 1961!

Triple9

Er du til de lidt større modeller 1:18, så har firmaet Triple9 foreløbigt smidt nr. 41 og nr. 64 af EX 182 på markedet (Dirk Jacobs kørte jo også galt i nr. 42!). De er fantastisk detaljerede og super flotte, og vil pynte som nærmest kunst i alle hjem. Disse er dog noget billigere end 1:43 modellerne, og kan fås for ca. 500 kr pr. stk.

Spirer det lidt ved samler genet? God fornøjelse.
Hilsen Gert Jørgensen



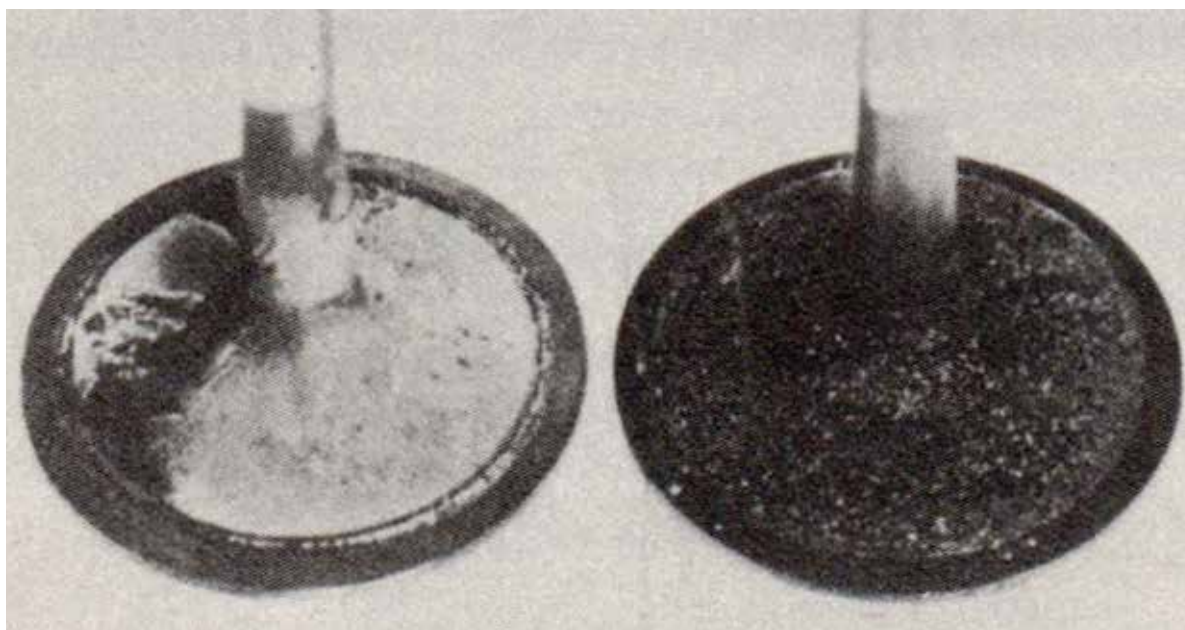
De flotte Triple9 modeller



EX 182 i skala 1:18, 1:32, og 1:43

Undersøgelser af problemer

med olieforbrug



En olievædet ventil (til højre) giver et værdifuldt billede af ventilstyrenes tilstand

Hvorledes findes årsagen til olieforbrug

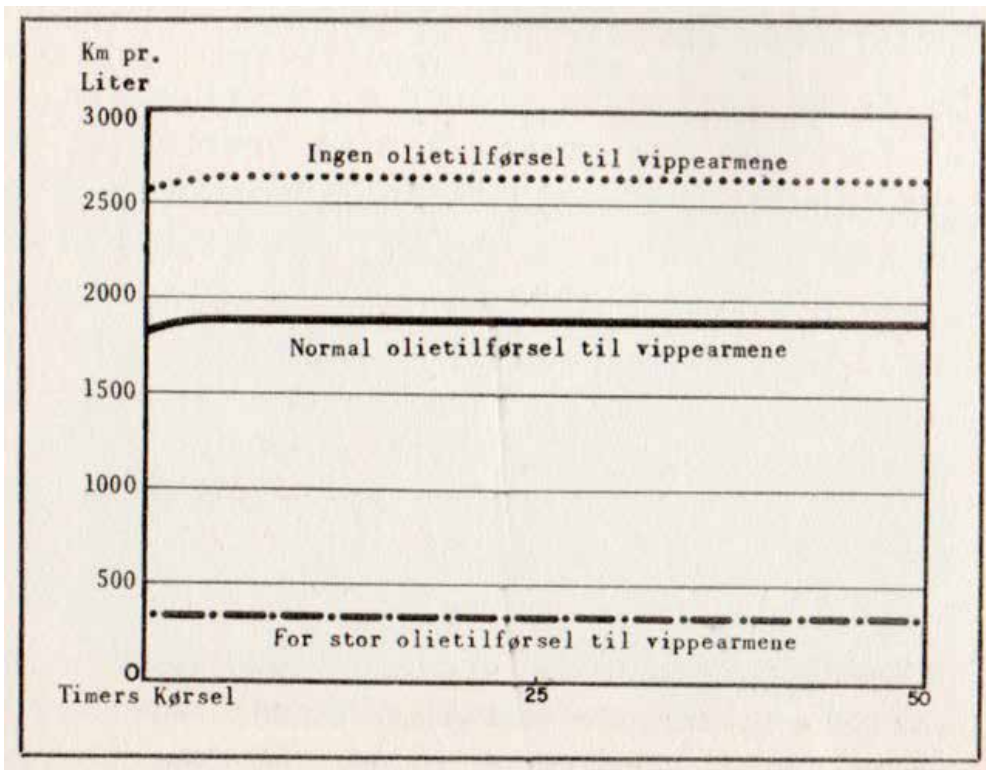
Vi bringer hermed den anden af en serie artikler fra det amerikanske tidsskrift "Magic Circle", som vi påbegyndte i sidste nummer (se MG-bladet nr. 6 fra november 2020). Formålet med artiklerne er at vejlede, når det drejer sig om undersøgelser i forbindelse med olieforbrug.

En mekaniker bør undersøge en motor, der bruger for meget olie, på samme måde, som en læge undersøger en patient inden en operation. Ved omhyggelige prøver og undersøgelser lokaliserer lægen årsagen til vanskeligheden og går derefter systematisk i gang med at fjerne grunden til patientens sygdom. En tilsvarende fremgangsmåde vil, når det drejer sig om en motor, spare både tid og penge for de interesserede parter.

Et unormalt olieforbrug kan ofte afhjælpes uden at motoren skilles fuldstændigt ad. Olien kan f.eks. trænge ind i forbrændingsrummene gennem styrene til indsugningsventilerne (dette er særligt almindeligt for topventilerede motorer), gennem en porøs eller revnet membran i en Circle eller gennem et defekt ventilationssystem i krumtap huset. Store mængder olie forbruges til ingen nytte, hvis en af disse ting ikke er i orden. Kurverne på diagrammet i fig. 1 viser resultaterne af prøve kørsler med topventilerede motorer, hvor olietilførslen til

ventilmekanismens vippearme blev kontrolleret. Bemærk den virkning den for rigelige olietilførsel har på forbruget.

Det kræver kun få minutters undersøgelse af en motor at fastslå, om et olieforbrug skyldes utætheder ved ventilstyrene, en defekt membran i vacumpumpen eller fejl i ventilationssystem. En enkel metode, der giver et sikkert billede af, om olien trænger ind i forbrændingsrummene gennem ventilstyrene på en topventileret motor, er at foretage en vejprøve med vognen. Først kører man så langt med vognen, at motoren har nået sin normale arbejdstemperatur. Derefter lader man motoren gå i tomgang i 5-10 minutter. Endelig giver man motoren gas og mærker sig farven på røgen, der kommer fra udblæsningsrøret. En blågrå røg er som regel tegn på, at motoren bruger for meget olie. Efter denne undersøgelse fjernes ventildækslet, og det olierør, der fører olien til vippearmsmekanismen afbrydes. Se fig. 2. Sæt ventildækslet på igen og gentag den første prøve. (Det skader ikke motoren at køre nogle få kilometer med det nævnte olierør afbrudt). Hvis den blågrå røg, der viste sig ved slutningen af den første prøve, nu udebliver, er det et tydeligt tegn på, at olien suges ind i forbrændingsrummene gennem ventilstyrene. På en sådan motor kan olieforbruget afhjælpes ved, at man tager topstykket af, undersøger det og retter årsagen til der kommer for meget olie i forbrændingsrummene, f.eks. ved udskiftning af ventilstyrene.



For stor olietilførsel til vippearbene giver øget olieforbrug

Den ovenfor beskrevne fremgangsmåde kan også følges, når man ønsker at kontrollere membranen i vacumpumpen. Først prøvekøres vognen med vacumpumpen forbundet til indsugningsgrenrøret, og man mærker sig farven på røgen fra udblæsningsrøret.

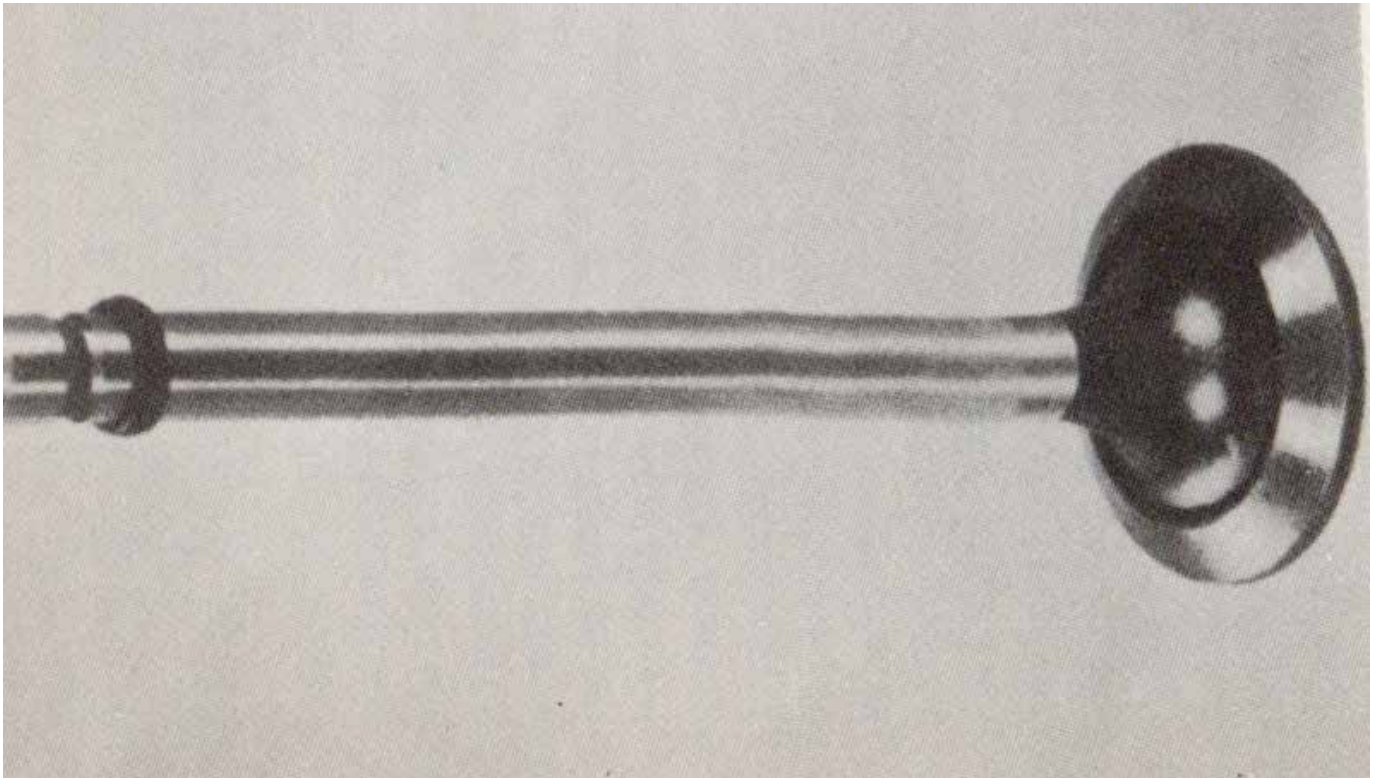
Afbryd derefter rørforbindelsen fra indsugningsgrenrøret til vacumpumpen ved grenrøret. Luk hullet i grenrøret med en rørprop, for at der ikke ad denne vej skal trænge luft ind i det. Gentag vejprøven. Hvis der ikke som før ved den første prøve fremkommer en blågrå røg, er det tegn på, at der trænger olie igennem vacumpumpen, og denne bør udskiftes eller membranen fornyes.

Mange moderne motorer, særligt lastvognsmotorer, er forsynet med vacumpumpen ventilationssystem til krumtap huset. Se fig. 3. Denne anordning har til opgave at kontrollere den luftmængde, der suges gennem krumtap huset. Anordningen kan være anbragt forskellige steder på motorer af forskelligt fabrikat, men den ene ende er altid forbundet til indsugningsgrenrøret og den anden ende til ventilkammerdækslet eller til krumtap huset. Hvis systemets reguleringsventil bliver slidt eller sat ud af funktion på grund af snavs eller af en anden årsag, vil motoren forbruge store mængder olie, særligt når den arbejder med højt vakum. Fejl i en sådan reguleringsventil kan påvises på tilnærmelsesvis samme måde som de to før

nævnte. Først prøves vognen på vejen med ventilationsanordningen tilsluttet. For at gøre prøven nøjagtig anbefales det at lade vognen køre ned af bakke, medens motoren går for lukket gasspjæld, således at der opstår et stort vacuum. Efter at vognen har kørt nogle meter på denne måde med motorens gasspjæld lukket, speedes motoren op, og man mærker sig farven på røgen fra udblæsningsrøret. Gentag prøven med rørledningen fra reguleringsventilen afbrudt ved grenrøret. Husk at tilproppe hullet i grenrøret. Hvis reguleringsventilen er defekt, vil der have vist sig en mængde blågrå røg under den første prøve. Ved en prøve af denne art er det lettere at lade en hjælper i en efterfølgende vogn holde øje med røgudviklingen.

Somme tider kommer der, medens en eller flere af prøverne foretages, en stadig udvikling af blågrå røg fra udblæsningsrøret. Dette er tegn på, at en del af den olie, der forbrændes, kommer ind i forbrændingsrummet ad en anden vej. Den eneste anden måde, olien kan komme ind i forbrændingsrummene på, er forbi stempelringene. Hvis dette er tilfældet, kræves der til afhjælpning af vanskeligheden en mere omfattende adskillelse af motoren.

De foran beskrevne prøver er meget enkle, og at foretage dem kræver kun en brøkdels af den tid, der er nødvendig for at adskille en motor og undersøge den indvendig. Prøverne kan betragtes som et værktøj til at lokalisere årsagen til olieforbru-



Gummitætningsringene på ventilstammerne må for at være effektive monteres rigtigt

get, og når den først er fastslået, kan fejlen let rettes med et minimum af arbejdstid og udgifter.

Det sker lejlighedsvis, at en vogn ejer kommer tilbage for at reklamere over, at hans vogn bruger olie, efter han har fået monteret et nyt sæt stempelringe. Vognen afleveres til mekanikeren, der monterede ringene, med et krav om at få olieforbruget bragt i orden.

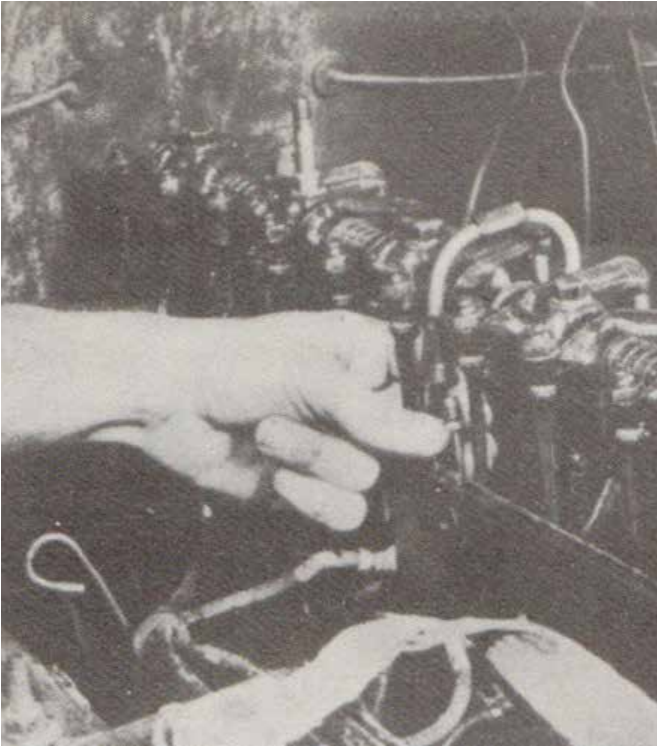
Før man går i gang med adskillelse af motoren, må det stærkt anbefales, at vognen afprøves som beskrevet i det foregående, fordi årsagen til olieforbruget i et sådant tilfælde ofte skal findes i en tilbehørsdel som f.eks. den nævnte vacuum pumpe eller i topstykket og slet ikke i stempelringene.

Næsten alle nye stempelringe vil være i stand til at kontrollere olien tilfredsstillende. Det må derfor i tilfælde af en sådan reklamation anbefales at undersøge motoren grundigt, inden der koster tid og penge på en adskillelse. Når man har taget topstykket af en motor, er det altid en god regel at iagttage undersiden af indsugningsventilernes hoved. Se fig. 4. Det tager kun få øjeblikke at foretage denne undersøgelse, og den kan måske afsløre årsagen til vanskeligheden. Hvis indsugningsventilerne er oliebevædede, er det tegn på, at i det mindste en del af den olie, som forbruges, kommer ind enten gennem ventilstyrene eller gennem tilbehør eller hjælpemaskineri, som er forbundet til indsugningsrøret. Ventilernes fugtighedsgrad er ligefrem proportional med olieforbruget. Med andre ord, jo mere olie, der findes på ventilhovederne, des større oliefor-

brug. En undersøgelse af ventilerne og en afhjælpning af den fejl, som forårsager, at ventilerne bliver oliebevædede, er ofte det eneste, der er nødvendigt for at bringe et for højt olieforbrug til ophør.

Den topventilede motor bliver mere og mere populær. Adskillige nye modeller forsynes med topventilede motorer. Motorfabrikanterne anerkender nødvendigheden af at holde oliemængden på ventilstammerne på et minimum. Der har været anvendt adskillige varierende metoder til at opnå dette. En af de nyere er brugen af en tætningsring af kunstgummi på ventilstammen. Se fig. 5. Ringen er anbragt i en rille lige nedenfor ventilfjederens sæde og ventillåsen. Ringen forhindrer, at olien, der samles i ventilfjederens sæde, løber ned langs ventilstammen og ind i forbrændingsrummet. Man kan imidlertid ikke opnå den største olieøkonomi for motorer, der er forsynet med disse tætningsringe, med mindre ringene bliver monteret fuldstændig korrekt.

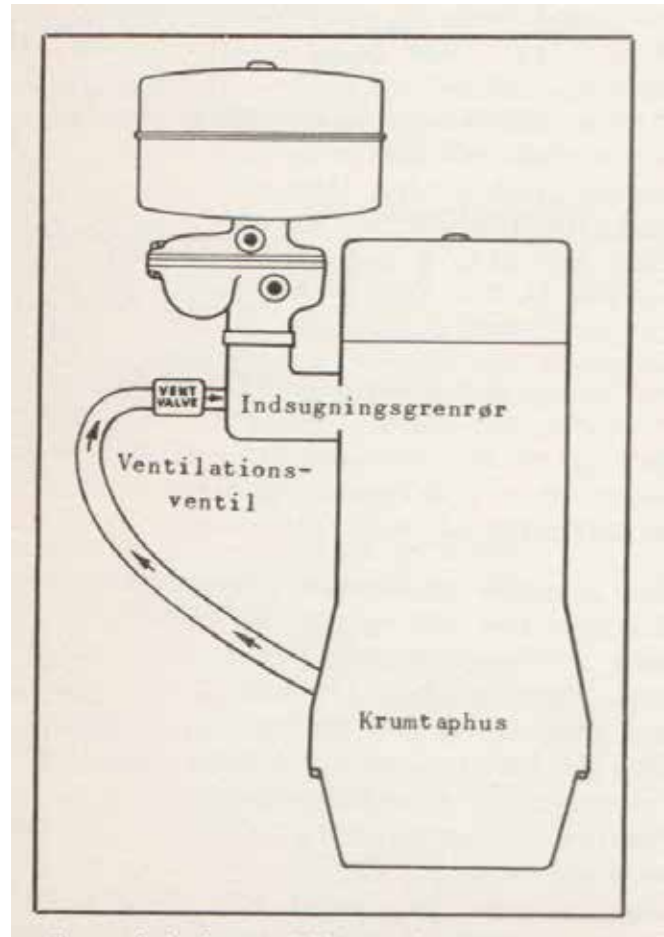
Opretholdelsen af det rigtige spillerum mellem ventilstyret og ventilstammen er ligeledes meget vigtig. Et for lille spillerum kan bevirke, at ventiler hænger og bliver brændt, og et for stort spillerum vil tillade olie at trænge ind i forbrændingskammeret. Det er derfor en meget vigtig regel ved enhver montering af en ventil eller en ring at kontrollere spillerummet i ventilstyret og udskifte ventiler og styr, hvis de er slidt så meget, at spillerummet overstiger de af fabrikken opgivne specifikationer. Et værktøj, der ofte foreslås anvendt til kontrol af slid i ventilstyr, er en overstørrelse dorn. Det bør imidlertid



Nogle få kilometers kørsel med det viste olierør afbrudt skader ikke motoren

huskes, at når ventilstyrene kontrolleres på denne måde, måler man kun styrets mindste diameter. Ventilstyr slides imidlertid ikke jævnt i hele deres omkreds. Som en almindelig regel kan siges, at de slides noget ovale og mere ved enderne end på midten. En rund dorn vil ikke vise, hvor meget styret er slidt ovalt, eller det største slid, der er tale om. Denne kendsgerning bør altid huskes, når man skal afgøre, om udskiftning af ventilstyrene er nødvendig.

Hvis man er i tvivl, bør man, når det drejer sig om en topventileret motor, altid udskifte styrene. Efter at de nye styr er monteret og revet op, er det klogt at kontrollere, at rivalen ikke har revet dem for meget op. Slidte vippearmsbøsninger og slidte vippearmsaksler lader ligeledes en for stor mængde olie passere gennem vippearmsmekanismen. Det forøgede spillerum mellem akslen og bøsningen giver en større åbning for olien at trænge igennem. En følge heraf er, at jo større åbning jo større mængde olie tilgår der mekanismen. En del af den overskydende olie løber ned ad vippearman til ventilstammen, og hvis olien ikke holdes væk fra ventilstammen, vil den blive suget gennem ventilstyret ind i cylinderen, hvor den forbrændes. Et for stort olieforbrug kan under disse omstændigheder afhjælpes ved at spillerummene i vippearmsmekanismen bringes ned til den foreskrevne standard. I Gamle vogne, hvor dette ikke kan lade sig gøre enten af økonomiske eller andre årsager, kan en begrænsning af olietilførslen til vippearmsme-



Skematisk fremstilling af vacuum reguleret ventilationssystem til krumtap huset

kanismen eller en bort leden af olien fra ventilstammerne være en tilfredsstillende fremgangsmåde. Anbringelsen af hullet i vippearmsakslen i forhold til hullet i vippearman har også en afgørende indflydelse på den mængde olie, der tilgår vippearman. Dette gør sig særligt gældende, når delene er noget slidt. Hvis hullet i vippearmsakslen, gennem hvilket vippearman modtager sin smøring, vender ud mod den nederste side af vippearman, bliver begrænsningen af den udpumpede oliemængde dog omtrent den samme. På grund af spændingen i ventilfjederen holdes vippearman op mod den nederste del af akslen og begrænser på den måde oliestrømmen fra akslen. Hvis hullet i akslen derimod er anbragt mod den øverste del af vippearman, bliver begrænsningen af oliestrømmen mindre, efterhånden som akslen og bøsningen slides. Dette vil tillade, at en større oliemængde slipper ud denne vej og kan derfor medføre et højt olieforbrug. Det er derfor meget vigtigt, at vippearmsakslen monteres i henhold til fabrikkens forskrifter. Det betaler sig at ofre lidt tid på at undersøge årsagerne til et stort olieforbrug, da en rigtig foretaget undersøgelse inden adskillelse af motoren forøger værkstedets effektivitet og giver mere tilfredse kunder og dermed igen større fortjeneste.

Artiklen stammer fra DOMI Servicebladet nr. 2 november 1954. Artikelserien fortsætter i næste nummer af MG-bladet.

Boghandleren anbefaler

Vi løber stærkt i klubshoppen, så stærkt, at det er lykkedes os at "indfange" et større parti bøger om motorsport. Dem vil vi gerne tilbyde klubbens medlemmer. Bøgerne kan købes i bogshoppen rother@mgcc.dk

- John Thornley, Maintaining The Breed, Motor Racing Publications 1971, **300 kr.**
- Jørgen Clausen Nielsen, Historien om Fanø Motorløbene 1919-1924, Kveller Forlag 1996, **150 kr.**
- John Baggott, MGB The Racing Story, The Crowood Press 2002, **250 kr.**
- Mike Allison & Peter Browning, The Works MGs, Haynes Publishing 2000, **150 kr.**
- Mike Allison & Peter Browning, The Works MGs, Second Edition (Signeret), Haynes Publishing 2011, **250 kr.**
- Dick Jacobs, An MG Experience, Transport Bookman Publications 1976, **300 Kr.**
- Niki Lauda, Kapløb med døden, Forum 1986, **50 kr.**
- Malcolm Campbell, Med Campbell ved rattet, Chr. Eriksens Forlag 1937, **100 kr.**
- Jason Watt, Fordi jeg vil (Signeret) Me Me Media 2001, 40 kr.
- Peter Nygaard, Kevin Magnussen - Vejen til Formel 1, People's Press 2014, **75 kr.**
- Peter Nygaard, Rivalerne, People's Press 2011, **150 kr.**
- Peter Nygaard, Det hurtige Dusin - Danmarks 12 hurtigste mænd, People's Press 2007, **125 kr.**
- Peter Nygaard, Motorsport '95, Bil Magasinet 1995, **40 kr.**
- Peter Nygaard, Motorsportsåret '08, Gyldendal 2008, **30 kr.**
- Peter Nygaard, Ferrari, Gyldendal 2009, **150 kr.**
- Arnaud Chambertr - Protat, Alt om Jan Magnussens første sæson i Formel 1 - Formel 1 1997, Bil og Båd 1997, **150 kr.**
- Niels Finderup, Tom K's sjette Le Mans-triumf, Forlaget Finsen 2004, **75 kr.**



En Coronasommer

i veteranbil - 2020

Skribent/fotograf: Bjarne Simonsen

Det hele startede i Wuhan i december 2019 og herfra spredte Covid19 virussen sig lynhurtigt til resten af verden, og ultimo januar i år erklærede WHO infektionen for en pandemi, og i marts begyndte nedlukningen af Danmark og resten af Europa/verden. Men mon ikke alt ville normalisere sig, når vi nåede til sommeren? Vi blev klogere. Stort set alle de spændende veteranbiltræf og arrangementer, vi havde meldt os til, blev aflyst. Dels fordi der kom mere eller mindre forsamlingsforbud, grænse- og hotellukninger m.m. og løbende ændringer i de påbud, der kom fra "dem på borgen". Det gav arbejde for arrangørerne, og vi andre måtte i gang med at få forudbetalte penge retur eller en voucher til senere brug.

Nu står vinteren for døren, og vi kan se tilbage på en anderledes sommer og efterår, og det ser ud til, det fortsætter i samme spor.

Ikke alt blev bedrøveligt, som foråret lagde op til. Vi blev hjemme og fik set vort eget land. Den omsætning, de udenlandske turister plejede at lægge i feriestedernes butikker, sommerhusudlejninger, campingpladser og -hotellerne måske bortset fra hovedstadsområdet -, blev til fulde erstattet af den omsætning, vi danskere på ferie i eget land lagde. Det betyder forhåbentligt også, at vi fik øjnene op for alle de oplevelser, vort smukke land har at byde på. Det gælder også for os.

Vi har i de 16 år, vi har været de glade ejere af en MGTC 1947 og et par år mindre af en MGFT 1954 hele tiden for hver tur ført en "dagbog" med kørte kilometer og en beskrivelse af turene i henholdsvis ind- og udland. Et tilbageblik i "dagbogen", fortæller, at 2020 er det år, hvor vi har kørt mest - i alt 8632 km. - og kun rundt i Danmark, hvor vi har genset og nyopdaget meget, og der er meget mere tilbage at opleve, så vi fortsætter helt sikkert til næste år.



Tur til Bovbjerg d. 2. maj 2020



Vestjyllands Kunstpavillon Arne Hauge Sørensen Museum



Mønsted Kalkgruber 18.7.2020



Svankær Kulturhaven Thy 11.7.2020



Herregården Hessel ved Louns 9.juli 2020

Hvad har vi så oplevet, og hvad vil vi anbefale andre at se, når bilerne skal røres til næste år? Vi har vor base i Lemvig - "herfra vor verden går" -. Derfor udpluk fra kørte ture mod syd langs vestkysten gennem Ferring med kaffe på Bovbjerg Fyr, og en travetur frem og tilbage med Vesterhavsstien på kanten af de stejle klinter til Trans kirke få meter fra kanten af klinten.

Videre med kystvejen ned til Thorsminde med Strandingsmuseum St. Georges dramatiske historier om de tusindvis af strandinger på den farlige jyske vestkyst og de to engelske linjeskibe HMS St. George og HMS Defence på deres sidste rejse frem til forlisene ved Thorsminde i julen 1811, hvor over 1400 mennesker omkom. På vej sydpå passerer man Nr. Lyngvig Fyr før Hvide Sande. Fyret fra 1906 er det sidste, der blev bygget ved vestkysten. Abelines Gård syd for Hvide Sande er en strandfogedgård – bygget af Abelines svigerfar i 1854 -, den ser ud, som da Abeline boede der indtil 1957. De små stuer er fyldt med alkover i væggene, som oprindeligt var til strandede søfolk, når et skib kæntrede. Med tiden blev søfolkene skiftet

ud med sommergæster fra byen, som ferierede på landet. Her kan man også nyde en god kop kaffe og hjemmebagt kage.

Redningsstationen står stadig ved den gamle gård. Ved den sydlige ende af Ringkøbing Fjord kommer man gennem Nymindegab/Æ Gaff med et mindre museum med malerier af 1800 tallets store kunstmalerer, der fandt deres motiver ved fjorden, bl.a. Laurits Tuxen,

Vilhelm Th. Fischer, Johannes Larsen m.fl. samt fortælling om esepigerne, fiskerne og bådebyggerne. Bestemt et besøg værd. Øst om Ringkøbing Fjord over Bork med Vikingemuseet, Lønborg og gennem naturreservatet Skjern Enge, forbi Stauning Lufthavn med Danmarks Flymuseums flotte samling af flyvemaskiner. Fortsættende til Kaj Munks Vedersø Kirke og den smukt beliggende Vedersø Præstegård, nu museum, og hvor hans gamle restaurerede og indregistrerede Ford A 1931 med registreringsnummeret Ø1372 står udstillet. Med stop i Ulfborg for at se det spændende private VW & Retro Museet. For storke-



Frederik den VIII's Kanal



Fra Nørre Lyngvig Fyr d. 22. juli 2020



Fra Oddesundtårnet d.15.september 2020



Fra Abelines Gård d. 24.7

interesserede er der mulighed for at se storkeparret Kjeld og Yvonne, og er det midt på sommeren måske med mulighed for at se unger. En tur til Fru Petersens have i engelsk stil på godt 10.000 m² og Flamingopark på 60.000 m² lidt nord for Vemb med egen "klosterruin", skulpturer, mosekone, småsøer, cafe og Kim Larsens gamle 2 CV, men ingen flamingoer. Dette var en oplevelse selv for os ikke særligt haveinteresserede.

Ture op nord for Limfjorden og kørsel langs kysten gennem Thyborøn med bl.a. Sea War Museum Jutland, det eneste museum i Danmark, hvor der kun bliver fortalt international historie. Museet har fokus på Første Verdenskrigs største søslag - Jyllandslaget - som fandt sted ud for den jyske vestkyst i 1916. Godt 100 kilometer vest for Thyborøn kæmpede 100.000 mand på 250 tyske og britiske skibe om herredømmet til søs, og kanontordenen var så voldsom, at den kunne høres i land. Slaget varede 12 timer, og da det var slut, lå 25 skibe på havets bund og 8.645 tyske og britiske søfolk mistede livet. Mellem dæmnin-gerne er der en mindepark for de omkomne ved slaget.

Herefter over Oddesundbroen med besøg i det rustrøde 12,5 meter høje stålårn ved broen, et stenkast fra fjorden med udsigt og udstillingen om natur, historie, geologi og oplevelser i hele Geopark Vestjylland. Her er også Regelbau 411, en international kunsthall for lyd-, lys- og videokunst indrettet i to bunkere fra 2. verdenskrig.

Gennem Naturpark Thy til Hanstholm med Bunkermuseet, Nordeuropas største befæstningsanlæg fra 2. verdenskrig, forbi Vestervig kirke, som er Nordens største landsbykirke med en dobbelt romansk gravsten på kirkegården. Under den er ifølge sagnet Valdemar den 1.'s søster Liden Kirsten og Prins Buris begravet.

Gennem Nationalpark Thy med Stenbjerg, Vorupør og Klitmøller/Cold Hawaii der er meget populært blandt surf entusiaster, fordi området er det bedste sted at surfe i hele Nordeuropa. Et sandt paradys for surfere. Lidt fra kysten den 11.000 m² store Skulpturhave ved Svankær med over 200 skulpturer af billedkunstner og skulptør Kirsten Barlit.



4. Abelines Gård 4.6.2020 Else, Bjarne og Tina



25. august 2020 fra Flamingopark Kim Larsens 2 CV



8. august 2020 Fur Bryghus



10 Fra Tindbæk Kalkmine 1.6.2020



2. august Bindslev Gamle Elværk



2. august 2020 Sæby Kirke

Mors er blevet gennemkørt på ture, der bl.a. har gået via det charmerende Doverodde med købmandsgården med Statens Museum for Kunst, museets første filial uden for København, i Pakhuset og i Tårnet.

Videre med Næssundfærgen, - den sidste aktive træfærgen i Limfjorden fra 1964, ejet af foreningen Næssundfærgens Venner, der blev stiftet for at bevare såvel færgen som ruten, da den er et vigtigt lokalt bindeled.

Limfjordsmuseet og Frederik den VII's Kanal ved Løgstør blev besøgt på en tur, der gik ad småveje langs Skive Fjord gennem Thise med mejeriet, og med Hvalpsund-Sundsøre færgen. Videre gennem Ertebølle - med Stenaldermuseet/Ertebøllekulturen, Trend og med småvejene langs Løgstør Bredning med udsigt til Livø. Frederik VII's Kanal er en 4,4 km lang, ca. 25 m bred og 3 meter dyb kanal. Den blev anlagt 1856-61 for at lette passagen og føre skibstrafikken inden om Løgstør Grund, der var så lavvandet, at man måtte omlade varetransporter til fladbundede pramme for at få dem forbi. Kanalen bruges ikke idag, men vi fik en dejlig gåtur langs den fredede kanal.

En anden dag gik med tur via Ørslev Kloster over Virksunddæmningen og op langs Lovns Bredning til Herregården Hessel, og retur midt ned gennem Salling forbi Spøttrup Borg, som er Danmarks bedst bevarede middelalderborg. Hessel er nu museum og gården er Danmarks eneste stråttækte

herregård og den ligger fantastisk smuk med udsigt ned over Hvalpsund. Gården blev første gang nævnt i 1391. Oprindeligt har Hessel muligvis været et tilholdssted for sørøvere, der overvågede sejladsen på Hvalpsund og Lovns Bredning.

En rundtur på Fur med de forskelligartede og særprægede landskaber og stejle molerskrænter. Museet med 55 mio. år gamle fossiler. Bispehuen, Bette Jenses Hyw med udsigt til Salling mod syd, til Mors mod vest, Livø mod nord og til Hanherred og Vitskøl kloster mod øst. Turen afsluttedes med frokost og en Fur frokost øl, hvilket var et must for os. Det blev også til flere ture i det midtjyske bl.a. til Videbæk med Vestjyllands Kunstpavillon/Arne Haugen Sørensen Museum tegnet af arkitekt Henning Larsen, denne som også har tegnet Operaen i København.

De fredede Mønsted Kalkgruber - verdens største - hvor driften stoppede i 1953 med over 18.000 overvintrende flagermus og på et tidspunkt ejet af violinisten Anker Buch, der holdt koncerter i gruberne.

En anden tur gik til Tindbæk Kalkminer og oplevelsescentret med gipsskulpturer og forarbejder af bl.a. Anders Bundgaards "Cimbertyren", der står i Ålborg. Herman og sønnen Christian Bissens skulpturer af henholdsvis Christian den IV der står i

Fortsættes på side 26



MG kalenderen for 1. januar til 31. marts

Januar		Februar		Marts	
f	1	m	1	m	1
l	2	t	2	t	2
s	3	o	3	o	3
m	4	t	4	t	4
t	5	f	5	f	5
o	6	l	6	l	6
t	7	s	7	s	7
f	8	m	8	m	8

Pubmøde Sønderjylland - Ledig (eller Sundhølle)

l	9		t	9		t	9
s	10		o	10		o	10
m	11		t	11		t	11
t	12		f	12		f	12
o	13		l	13		l	13
t	14		s	14		s	14
f	15		m	15		m	15
l	16		t	16		t	16
s	17		o	17		o	17
m	18		t	18		t	18
t	19		f	19		f	19
o	20		l	20		l	20
t	21		s	21		s	21
f	22		m	22		m	22
l	23		t	23		t	23
s	24		o	24		o	24
m	25		t	25	Midt-Vest klubbaften	t	25
t	26		f	26		f	26
o	27		l	27		l	27
t	28	Midt-Vest klubbaften	s	28		s	28
f	29		m	29		m	29
l	30		t	30		t	30
s	31		o	31		o	31



Danske
Hoteller
www.danske-hoteller.dk



OPHOLD I DET MIDTJYSKE

MED RIG MULIGHED FOR AT OPLEVE AARHUS

DAG 1:

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

DAG 2:

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

DAG 3:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

DAG 1:

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

DAG 2:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS
PR. PERSON
1.145,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

Tillæg
enkeltværelse
pr. dag
kr. 250,-

PRIS
PR. PERSON
775,-
I DOBBELT-
VÆRELSE



Hotel Årslev Kro

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

Gammel kærlighed *ruster* ikke

Markedets bredeste dækning

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

Godt dækket er rigtig dækket

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

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

Nordisk | Veteran

OK



Salg / service & restaurering
af klassiske biler
Specialopgaver
Pladearbejde
Klargøring til syn
Alm. service på nyere vogne



Åben efter aftale



Åben efter aftale



1. august 2020 Voergård Slot

Nyboder og "Moses" ved Vor Frues Kirke i København. Der er meget af Carl Johan Bonnesen, f.eks. "Rytteren" og rytterstatue af Kong Christian den IX, der står i Aalborg.

Det nordøstlige Jylland og Vendsyssel blev udforsket på en flerdagestur, der gik via Hobro med Fyrkat vikingeborg og Center, Lystbåds- og Gasmuseum og ikke at forglemme Bies Bryggeri med bryggerimuseum. Glimrende restaurant, hvor et par stykker smørrebrød med bryggeriets egen Fyrkat Øl ikke er at fornægte. Videre til Mariager med den store kirke fra midten af fjortenhundredetallet, oprindelig indviet til Birgittinerordenen, Saltcentret og den gamle bymidte med museum. Videre langs Mariager fjord forbi saltfabrikken gennem Dania, cementproduktionens by indtil 1984. I dag er Dania en kulturhistorisk perle med gamle beboede huse og nye virksomheder. Gennem Hadsund til Kattegat, gennem Øster Hurup til Dokkedal og her ind i Lille Vildmosecentret med en tur i Tørvetoget. Til at varetage naturplejen i mosen har man bl.a. elge, og er man heldig, ser man dem.

I Egense med færgen over Limfjorden til Vendsyssel og videre langs kysten gennem småbyerne Aså, Voerså, Sæby til Hotel Herman Bang i Frederikshavn, der blev vor base for turen.

I Vendsyssel undgik vi de større veje for at få så store naturoplevelser som muligt. Vi besøgte Voergaard Slot, måske Danmarks flotteste renæssanceslot.

Voergaard er ikke et museum, men slottet står som det er indrettet af den sidste ejer, greve Oberbech-Clausen (1883 – 1965). Han har skabt den store samling af møbler, antikviteter, malerier, porcelænen og sølvtøj fra sine besiddelser i Frankrig. Bl.a. med klenodier fra Louis XIV, Louis XVI og Marie-Antoinettes personlige indbo og værker af nogle af verdens største malere som Rubens, Rafael og El Greco. Slottet var i 1400-tallet beboet af børglumbispen Stygge Krumpen.

I Sæby besøgte vi Sæbygård Slot, der kan føres tilbage til middelalderen. Slottet var fra 1682 i slægten Arenfeldts eje, indtil den sidste ejer af økonomiske årsager i 1990 overdrog slottet vederlagsfrit til den selvejende institution Sæbygård. Slottet er i dag et spændende slotsmuseum. Vi gik tur i Nellemanns Have på 6 hektar med blomstrende buske og rosenbede samt Nordeuropas største samling af paradisæbletræer. Haven passes af de frivillige Nellemanns Haves Venner i samarbejde med Frederikshavn Kommune. På rundtur i byens gamle gader besøgte vi også Sæby Miniby og den smukke Skt. Mariæ Kirke, der er rester af et stort firefløjet kloster fra 1470. Kirken har smukke kalkmalerier, der fremstiller Marias forældres historie.

Et par dage blev brugt til en tur til Skagen med afstikker til Strandby og Sæby Havne. Efter Skagens Museum, Drachmanns- og Ankers hus, Grenen, Den tilsandede Kirke og en tur til Kandestederne og Råbjerg mile, Danmarks største



1. august 2020 Voergård Slot

vandreklit. Det gav god motion at trasker rundt i klitten og ud til spidsen af Grenen. Fra Kandestederne forbi den lille Råbjerg kirke til stranden ved Skiveren. Vi kunne ikke nænne over for MGTC'en at køre langs stranden til Tversted, hvor sandet kan være løst og hvor man skal passere en bred lavvandet bæk. Derfor blev det vejen gennem Tversted Plantage med en afstikker til Stok møllen, hvortil vi tog for at nå til "tre kugler is med godt med gulf" ved Det Blå Ihus ved Tversted strand, inden det gik retur over Tuen forbi Sørig Kirke, hvor Bjarne er døbt, til hotellet i Frederikshavn.

En dag blev det til en tur forbi Bangsbo Fort- og Bunkermuseum og med hyggelige småveje gennem Gærum, Lendum, Sindal til Bindslev Gamle Elværk ved Uggerby Å. Elværket er Danmarks eneste vand drevne jævnstrøms elektricitetsværk. Det var i drift fra 1919 til 1968, hvor det lukkede, men i 2004 var der en lille gruppe frivillige entusiaster, der renoverede stedet, så det igen producerer strøm og fortæller om svundne tider. Efter elværkets turbiner fortsætter å vandet ned ad en meget smuk fisketrappe.

Vejen retur til Lemvig gik over Hjørring til Lønstrup, Rubjerg Knude med fyret, Blokhus, gennem Tranum Klitplantage, Slettestrand til Fjerritslev og videre med den gamle hovedvej 569 over Bjerget med en fantastisk udsigt til Lund Fjord og det fredede fuglereservat, Vejlerne. Gennem Østerild Plantage med



2. august 2020 Nellemanns Have

Thy-Lejren og Det Nationale Testcenter for Store Vindmøller, der rager godt op over træerne. Gennem Østerild forbi Thisted og herfra langs Thisted Bredning gennem Vildsund langs kysten til vi nåede hovedvej 11 ved Villerslev. Med den til Humlum og herfra langs Nissum Bredning til Lemvig.

Lidt af det sydlige Danmark blev oplevet på gastronomisk tur til Slukefter Kro sammen med vor yngste datter og hendes mand. På udturen så vi Christiansfeld med Guds Ager og Ribe, og på hjemturen besøgte vi Kongernes Jelling. Det var vor yngste datter, der havde givet os et gavekort på opholdet på betingelse af, at hun og manden måtte være chauffører på turen. Hun har forbudt salg af TC'en, den vil hun arve!

Eneste klubarrangement, vi kom på, var MG CAR CLUB Danish Centres weekendtur til Als. En dejlig tur som er godt beskrevet i klubbens medlemsblad.

Nu glæder vi os til vinterens klubaftener i MG Midt-Vest, men i skrivende stund er der udgået nye påbud fra "Fruen Mette på Borgen" med besked om forsamlings på max 10 personer de næste 4 uger. Dette bliver givetvis forlænget med krav om mundbind i bl.a. detailhandelen indtil 2. januar 2021. Så der røg klubaftener og julemødet.

Picnic Fyn

med Øhop til Als

Den 5. september 2020 havde Lis og Steen Andersen samt Jette og Carsten Pedersen indbudt til picnictur på Als.

Vi havde jo glædet os i meget lang tid, og var spændt på, hvor mange deltagere der blev. 10 biler mødte frem ved færgen i Bøjden og antallet passede, således vi kunne få grupperabat. Det er et flot syn med åbne sportsvogne og mundbind. Trods det lykkedes det at indtage en dejlig morgen komplet med rundstykker og kaffe med alt tilbehør, flot arrangeret af arrangørerne.

Efter vellykket overfart, hvor vi blev hejst op på hænge dækket, lykkedes det at få alle biler fra borde – næsten.

TD'eren nåede lige uden for færgen, så blev den træt. Efter en ny kondensator og dagens eneste lille regnbyge, var den klar igen, og det gik derudad efter ca. 30 minutter.

Herefter fulgte 7 km skovvej, og det lige efter en regnbyge, så nu var ingen biler rene længere. Turen gik rundt til diverse seværdigheder i dejligt solskinsvejr. Den medbragte frokost blev indtaget i det grønne ved den smukke vand/vindmølle.

Efter en fantastisk picnic i det grønne gik turen videre til byvandring i Augustenborg, hvor vi besøgte slottet, som står i flot og velholdt stand. Næste stop var ishuset på Kegnes.

Vi havde en dejlig dag på Als og en fin sejltur til Bøjden. Tak til de altid veloplagte og humørfyldte arrangører.

Venlig hilsen Karin og Mogens

Vi er klar igen! GODT NYTÅR





MG klubmesterskabsløb

2021



Desværre måtte vi aflyse / udsætte MG Løbene i sæson 2020, det satte Corona en brat stopper for. Vi satser på at 2021 byder på bedre tider, og kan nu melde ud med datoer og steder for afholdelse af MG Løbene.

- 29. Maj 2021: "MG Majløbet" (Østjylland)
- 25.-26.-27. Juni 2021: MG Als weekend med indlagt MG Løb lørdag d. 26. Juni
- 14. August 2021: MG Randersløbet
- 4. September 2021: MG Esbjergløbet
- 2. Oktober 2021: MG Eftermiddag - Aftenløb (Varde)

MG SPORT

- 25. april 2021: Mini Driving Test – Stilling/Horsens
- 16. maj 2021: Sønderborg KTA
- 20. juni 2021: Gokartcenter Fyn / alt. anden lokation
- 22. august 2021: KTA Kolding
- 12. september eller alt. 10. oktober 2021: Gokart Center Skærbæk

Tak til alle arrangører og medhjælpere som gør en stor indsats for at vi alle kan få nogle gode MG Oplevelser. Så noter datoerne og bak op om disse gode arrangementer.

Hovedsponsor for nummerpladeskilte er igen igen, "Bonnevie MG Import" Tak til Lars Bonnevie.

Med håbet om en god sæson 2021 (Vi har noget tilgode)

Mogens A. Petersen
Arrangementskoordinator

*Støt vore annoncører –
de støtter os*



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1982 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	605	224
75.000	880	224
125.000	1.085	224
175.000	1.287	224
225.000	1.481	224
275.000	1.697	224
325.000	1.961	224
375.000	2.223	224
425.000	2.486	224
475.000	2.694	224
525.000	3.013	224
Osv.		
Selvrisiko	1.496	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.

Klassiske køretøjer 1983-1989 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.488	508
75.000	2.167	508
125.000	2.669	508
175.000	3.168	508
225.000	3.644	508
275.000	4.174	508
325.000	4.823	508
375.000	5.469	508
425.000	6.118	508
475.000	6.627	508
525.000	7.410	508
Osv.		
Selvrisiko	2.992	

Hvem er vi?

Vi er specialister i at forsikre veteran-køretøjer.

Vi har et indgående kendskab til veteran-køretøjer og mange års erfaring i at forsikre dit køretøj bedst muligt.

Vi ser os selv som en del af veteran-folket og kender derfor de flestes behov og ønsker.

Du er velkommen til at kontakte os for at høre mere om priser og indtægningsregler.

Telefon 75 91 21 92
E-mail veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk

En del af
 ThistedForsikring

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



LARS BORSIG CLASSIC MG




Alt i reservedele til MG T, MGA, MGB, MGC, V8 og MIDGET/SPRITE

LARS BORSIG  CLASSIC MG

Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk



Pressemeddelelse 4. december 2020

Nu afskaffes originalitetskravet

Veterankøretøjerne er nu sat fri fra det snærende bånd af lovgivning der har været presset ned over dem de senere år. Der er meldt fuld fart frem fra Skatteminister Morten Bødskov og aftalepartierne omkring bilafgifterne

Skatteminister Morten Bødskov, Regeringen og partierne bag den nye aftale om registreringsafgifterne, den såkaldte Bilpakke, har besluttet at afskaffe originalitetskravet helt for alle veterankøretøjer.

I dag fredag den 4. december 2020, kunne Skatteminister Morten Bødskov, på finansministeriets hovedtrappe offentliggøre aftalen omkring Bilpakken. Med budskabet om en grønnere og mere miljøvenlig transportfremtid, følger en tekst der løfter mulighederne for de historiske køretøjer som bevaringsværdig kulturarv.

I aftaleteksten fremgår det at; "Afskaffelse af originalitetskravet vil medføre, at også køretøjer ældre end 35 år, der er ombygget eller sat i stand med fx nyere uoriginale dele, vil skulle beskattes efter de lempelige afgiftsregler for veterankøretøjer. En afskaffelse af originalitetskravet vil forenkle reglerne betydeligt for borgerne og give flere mulighed for at reparere deres ældre biler uden at komme i konflikt med afgiftsreglerne."

Brændstoffillægget afskaffes også

Faktisk er originalitetskravet ikke det eneste der afskaffes. Aftalepartierne er også enige om at fjerne det der kaldes brændstoffillægget, det betyder at man ved import af et veterankøretøj alene skal betale registreringsafgift og ikke CO2 tillægget oven i.

For at finansiere to så markante ændringer for veterankøretøjerne har man besluttet at hæve afgiftsgrundlaget. Det vil man gøre ved at hæve det lempelige loft fra 40 pct. til 75 pct. Det vil betyde, at de dyreste og nyeste veterankøretøjer får et højere afgiftsgrundlag, end de ældste og billigste. Det er den helt rigtige løsning set med de motorhistoriske briller.

Sammenhold blandt klubber og organisationer

Der har igennem de seneste 2 år været et massivt pres fra veteran-entusiasterne for at få den her opgave løst. Et fantastisk sammenhold blandt de danske klubber og deres organisationer har vist sit værd. Mange har bidraget, såvel private

som foreninger, og det har gjort en forskel. Der er dertil fundet stor velvilje hos både Skatteministeren og hos de folkevalgte til at lytte og til at finde en rigtig god løsning for os.

I Motorhistorisk Samråd ser vi med stor glæde på at det er lykkedes at komme i mål, at få afskaffet ikke bare såkaldte originalitetskrav, men også brændstoffillægget. I årevis har de forskellige skattestyrelses tolkning af originalitet, været en hæmsko og en risiko ved ejerskabet af historiske køretøjer, man har aldrig kunnet vide sig sikker på om ens eget køretøj nu reelt overholdt den nuværende styrelses nuværende tolkning af lovgivningen. Nu bliver der ryddet op, der er rene linjer og regler der er til at overskue.

Motorhistorisk Samråd vil gerne takke Morten Bødskov for at have holdt sit løfte om at få ryddet op. Endvidere tidligere skatteminister Karsten Lauritzen og Rene Kristensen som for halvandet år siden introducerede ideen på Christiansborg, Kristian Pihl Lorentzen, Brigitte Klintskov Jerkel m.fl. for aktiv medvirken med spørgsmål til ministeren, samt Motorstyrelsens ledelse for en pragmatisk holdning overfor en løsning af den kaotiske situation mht. veterankøretøjer.

Det bliver en god tid vi går i møde med de historiske køretøjer, en tid hvor vi kan arbejde meget mere fokuseret på fortællingen om de historiske køretøjer som vores fælles rullende motorhistorisk kulturarv.

Med venlig hilsen
Steen Rode-Møller
Formand
Motorhistorisk Samråd

Livskvalitet er altid investeringen værd

Lad os hjælpe dig med at balancere dine investeringer og finde den løsning, der både passer til din formue og dine drømme.

Per Najbjerg Poulsen
Formuerådgiver

Book et møde på
96 16 12 65

OBS:

Afholdelse af et aftalt møde med SparNord vil give et tilskud på 1000,- kr til klubben. Dette uanset om der aftales et fremtidig samarbejde.





Pas godt på din passion og hobby

GF's veterankøretøjsforsikring er tilpasset de særlige behov, du har som ejer af en veteranbil, veteranmotorcykel eller et andet klassisk køretøj. Når du forsikrer dit klassiske eller veterankøretøj hos GF, bliver du samtidig medlem af forsikringsklubben GF Veteran***. Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel, maksimalt 6.000 km årligt, i perioden fra 15. marts til 31. oktober. Du skal også have registreret et køretøj til daglig brug for at kunne tegne veteranforsikring.

Det får du som kunde i GF Veteran

Forsikringer med overskudsdeling. Hvert år gør vi regnskabet op, og kunderne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år. Præmien i 2020 er fx reduceret med 30% på baggrund af overskud i 2019.

Rabat når du har flere. Har du to eller flere klassiske-/veteranbiler eller -motorcykler, så får du 25% rabat på forsikringer til alle køretøjerne.

Vejhjælp i Danmark. Du kan få vejhjælp fra SOS Dansk Autohjælp på helt specielle betingelser og til en særlig favorabel pris, når du har veteran- og klassisk bil/MC registreret i dit navn hos GF Veteran.

Vejhjælp i udlandet. Har du tegnet kaskoforsikring på din bil eller motorcykel, så får du hjælp fra SOS International, hvis du kører galt eller kører i stå i udlandet (det røde kort). Totalvægten må ikke overstige 3.500 kg.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 2.003 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/-motorcykel		Veteranknallert
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	740 / 518 kr*	230 / 161*	1.850 / 1.295 kr*	572 / 400*	Lovpligtig ansvarsforsikring: 510 kr.**
150.000	1.156 / 809 kr*		2.888 / 2.022 kr*		
500.000	2.755 / 1.928 kr*		6.666 / 4.666 kr*		

*Priseksemplerne viser præmien før (A/) og efter (/B) fradrag af overskuddet på godt 30%.

**Veteranknallertforsikring er uden medlemsindskud.

Alle priserne er eksklusive afgifter og 30 kr i medlemskontingent.

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

Udfyld forsikringsbegæring på www.gfforsikring.dk/veteran og medsend to billeder af køretøjet. Så sørger vi for at opsig dine nuværende policer og overfører dem til GF.

***For at blive medlem i GF Veteran skal forskellige krav være opfyldt.

Du kan læse mere om kravene, vilkår og forsikringssummer m.m. på www.gfforsikring.dk/veteran.

GF Veteran · Strandvejen 59 · 2100 København Ø
Tlf. 7224 4198 · www.gf-veteran.dk · gf-veteran@gf-forsikring.dk



*Overskud
til hinanden*

GF Veteran tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringselskaber.

Vi tager forbehold for eventuelle fejl. Indholdet kan ikke erstatte den vejledning, som du kan få ved at kontakte os.

Du kan finde betingelserne for vores produkter på www.gfforsikring.dk



MG Tøjshoppen holder til på adressen:
 Damgårdvej 3, 7323 Give
 Her er åben efter aftale, så ring lige
 først på tlf.: 21670949

En stor del af udvalget kan ses på klub-
 bens hjemmeside mgcc.dk og vi sender
 naturligvis gerne til din adresse.

MG-SHOPPEN

Som det ser ud her og nu er der nok
 ikke den store chance for at mes-
 sen i Fredericia kan gennemføres som
 tidligere ... Desværre ...

Men Husk man er altid velkommen til
 besøge MG Shoppen.

Det kræver blot at der laves en aftale
 enten på mail: mogens@mgcc.dk eller på
 tlf.: 2167094

Og ja vi sender selvfølgelig også gerne
 til din adresse.

På hjemmesiden MGCC.DK kan man se
 en stor del af alle de varer vi forhandler
 i MG Shoppen

De bedste hilsner til jer med ønsket om
 et godt MG Nytår...

Bjarne Rother
 Carsten Thorgaard
 Ulla og Mogens Petersen



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



Lækker **Rejsetaske** 51x31x27 40 L.
 Vælg mellem, rød, sort og grå
 alle med broderet MG Logo
Pr. stk. Kr. 300.-



Slidstærk **Rygsæk** 40x28x12
 Vælg mellem, rød, sort, og grå
 alle med broderet MG Logo
Pr. stk. Kr. 200.-



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



Picnic tweed tæppe med
 fugtafvisende bagside. Leveres
 med MG Logo. Vælg mellem blå
 eller grøn.
Pr. stk. Kr. 275.-



NYHED !!!
 Lækker Sweatshirt med MG Logo
 Vælg mellem Navy eller Flaskegrøn
Pr. stk. Kr. 250.-



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



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

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

Teknik, Holdninger og Gode Råd

Ved årsskiftet er det tid at se tilbage på året der gik. Alle tre MG'ere svigtede mig! No-get var selvforskyldt, andet var svært at forudse. Generator nedbruddet (tidligere omtalt her) var ikke til at forudse, ej heller den tilstoppede krumtap hus udluftning. Den sidste traumatiske oplevelse var at Magnetten ikke blev godkendt ved det perio-diske 8 års syn her i efteråret, hvilket skyldes sjuksk fra min side!

Men det virker, som om jeg har påkaldt mig en eller andens vrede, som fremkalder en masse fejl på Rikkens tre MG'ere. Men så har jeg da noget at skrive om! Hvad der er lærerigt for mig er sikkert også lærerigt for andre. Men hvorfor er det altid mig, det går ud over?

Slør i styretøjet

Slør i styretøjet på en MG med tandstangsstyring er en sjældent forekommende fejl. Hvis styretøjsgeometrien (caster, camber mv.) er korrekt, så er unormalt slør i styreforbindelserne ikke noget, man observerer under normal kørsel. Tilmed kommer slør, som skyldes slid i de bevægelige styretøjsdele, som oftest langsomt snigende over mange tusind kilometers kørsel. Derfor havde jeg ikke observeret noget unormalt ved Magnetens styretøj, da jeg kørte den til syn. Ja, jeg gad ikke en gang bevæge mig ned under bilen for at undersøge, om nu alt også var i orden - rent dovenskab!

Magnetten kom op på donkraften ude i synshallen og - bum! - jeg var ikke i tvivl og synsmanden heller ikke. Der var slør i venstre sporestang inde ved selve tandstangsstyringen. Ikke godkendt - det var hårdt og meget nedværdigende for mig! På gensyn når du har rettet fejlen!

Mange års slid

Omtalte slør stammede fra den 'styrekugle' der befinder inde i gummimanchetten ('harmonikabælgen'). Kuglen, eller rettere halvkuglen, glider i olie. Har man som fore-skrevet husket at smøre styrehuset med EP 90 olie, herunder at kontrollere om gummimanchetten er hel og ikke mørnet/revnet pga. ælde, så burde der ikke være nogen problemer. Det udelukker dog ikke, at der kan opstå, hvad man må betegne som normalt slid. Da jeg fik det skilt ad, viste det sig også, at halvkuglen var slidt.



Det komplette styrehus med styreforbindelsesstænger og gummimanchetter. Den slid-te halvkugle gemmer sig inde under gummimanchetten ved den røde pil.

Nu ville det være nemt, hvis man bare kunne bestille en ny sporestang med en rund halvkugle, men det kan man ikke til en Magnette. Styreforbindelsesstangen er næsten ens på en TD, TF, A og Midget, men længden er forskellig, idet de pågældende MG'ere ikke har samme sporvidde som Magnetten. Det konstaterede jeg allerede for otte år siden, da Magnetten blev anskaffet, idet den højre sporestang med kugle var ødelagt af rust og vejsnavs forårsaget af en revnet gummimanchet. Dengang var jeg nødt til at købe en ny, men brugt, sporestang hos NTG i England til 75 £ + fragt og di-verse, idet den gamle ikke stod til at redde.

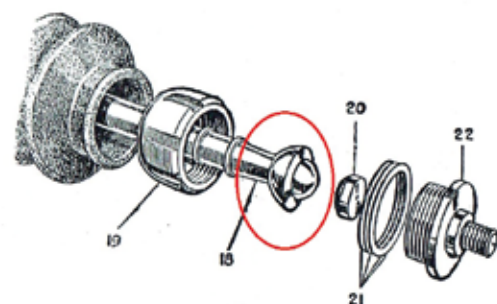


Fig. J.2.
Showing the component parts of the inner ball joint assemblies.

Tegning af en adskilt sporestang. Det er den store halvkugle, markeret med rød cirkel, der slides. Omtalte justerings-shims er vist som nr. 21.

Anderledes med denne. Sliddet havde efterladt en forhøjning på kuglens ene side. Den fjernede jeg forsigtigt ved at file den bort samtidig med, at jeg forsøgte at bevare den runde kugleform. Det lykkedes egentlig ganske godt og tilbage var blot at samle sporestangen og justere kuglesløret med shims. Inden jeg monterede den nu kom-plette sporestang udskiftede jeg gummimanchetten, bare for en sikkerheds skyld. Til allersidst skal bilen spores.

Undersøgelse af styretøj før syn

Det er ikke sikkert, at du selv kan foretage ovennævnte reparation, men du bør selv kunne undersøge styretøjet for slør. Det indgik sikkert i pensum dengang du erhvervede dit kørekort! Det gør det ikke mere, desværre.

Først undersøges for eventuelt ratslør. Ratslør er betegnelsen for det stykke, som rattet kan dreje, uden at hjulene giver styreudslag/følger med. Med hjulene i ligeud stilling bevæges rattet i små bevægelser fra side til side. Både højre og venstre hjul skal følge med de små bevægelser.

For at de enkelte styretøjskomponenter kan arbejde sammen, uden at der opstår alt for stor modstand i disse, så er de konstrueret med en vis tolerance. Denne bliver større, når de pågældende dele slides. Som følge heraf vil der næsten altid være lidt ratslør, hvis størrelse afhænger af den pågældende styretøjskonstruktion. På MG'ere med tandstangsstyring er der i praksis intet ratslør. Ved ældre MG'ere med snekkestyrehus (TC'ere og ældre) accepteres et større ratslør, ofte nogle cm målt på ratkransen, men sløret skal være jævnt fordelt i hele styrekonstruktionen og må ikke stamme fra en enkelt styretøjskomponent.

Dernæst undersøges for slør i hjullejer og forhjulsophæng. Det kræver, at forhjulene på skift løftes vha. en donkraft. Det er vigtigt, at donkraften anbringes under hjulop-hængen, så affjedringen ikke aflastes, da sløret må formodes at være størst i normal kørestilling. Herefter tager man fat for oven og for neden i hjulet og forsøger at vrikke hjulet i dets ophæng. Der skal tages godt fat! Hvis der er slør, kan det skyldes defekte, slidte eller løse hjullejer eller slidt forhjulsophæng, eksempelvis slør i styrebolten.

Hvis der konstateres slør, skal dette stedfæstes. Få en hjælper til at træde kraftigt på bremsen, så hjulnav og bremse låses fast som én enhed. Hvis der herefter er slør, så stammer det fra hjulophængen eller styrebolten, hvis ikke så er der alene tale om leje-slør i ét eller i begge hjullejer.

Pakninger kan være mange ting

Og nu til noget helt andet, nemlig noget så kedeligt som pakninger. Kedeligt, men særdeles vigtigt. Vore gamle engelske biler udmærker sig ved ikke at være tætte for olie. MG'erne har det ligesom hundene, de afmærker territoriet, men bare med en olieklat!

Pakningerne på en bil kan være udformet og lavet af mange forskellige materialer. Nogle pakninger kan genbruges og andre kræver udskiftning hver gang den pågældende del har været adskilt. Jeg vil efterfølgende gennemgå nogle af de pakningstyper, man kan møde på en MG, samt fortælle lidt om hvordan de

skal behandles og monteres. Nogle ting er almenlydige, andre ting er mere specifikke.

Topdækselpakning

Pakningen sidder imellem ventildækslet og topstykket, hvorfor den også benævnes ventildækselpakning. Pakningen må ikke forveksles med en toppakning, der sidder mellem topstykke og motorblok. Jeg vil ikke omtale toppakningen yderligere udover blot at sige at den - medmindre du står ude i Gobi ørkenen og ikke har en ny pakning lige ved hånden - ikke må eller kan genbruges!

Inde under ventildækslet sidder vippetøjet til aktivering af ventilerne. Derfor er det nødvendigt at afmontere topdækslet hver gang, du skal justere ventiler. Pakningen, der er lavet af kork, kan i mange tilfælde genbruges, medmindre den er blevet trykket flad og hård.



Skæv og tør topdækselpakning - det er der råd for.

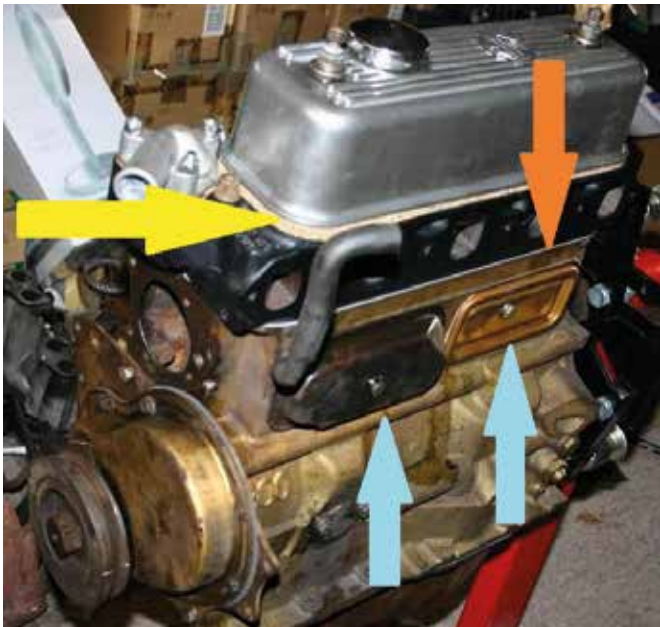
Hvis det er nødvendigt at montere en ny pakning, så er der et par ting, du skal være opmærksom på. Kork er et naturprodukt og hvis pakningen har ligget længe i et lokale med lav luftfugtighed, så kan den være lettere deformeret, når du modtager den. Du må ikke prøve at rette en tør korkpakning ud, så knækker den. Læg den i stedet i vand i et par timer, hvorefter den med lidt hjælp vil kunne rettes ud.

Når pakningen skal monteres, er det vigtigt, at du er sikker på den sidder korrekt. Hvis dit ventildæksel er det originale fremstillet af presset plade, så er der en fordybning, hvori pakningen kan fikses, eventuelt vha. af lidt smørefedt. Er dit topdæksel derimod af den støbte aluminiumstype, så er du nødt til at lime pakningen på undersiden af dækslet. Brug kontaktlim, det gør det lettere at få pakningen af, når den næste gang skal skiftes.

Husk, at selv om pakningen sidder på toppen af motoren, så skal den være tæt. Jeg har set mange utætte topdækselpakninger, det er især bagtil, at det er galt. Hver gang du skifter topdækselpakningen, så bør du også skifte gummipakningerne ved de to møtrikker, der holder dækslet på plads.

Øvrige motorpakninger

Hvis vi holder os til motorblokken så er der to andre pakninger, der kræver lidt bevågenhed, nemlig pakningerne på de to sidedæksler. Eventuelle utætheder her er van-skelige at få øje på, idet dækslerne er gemt bag ind- og udstødningsmanifolden og en eventuel udskiftning kræver som minimum afmontering af de to karburatorer og var-meskjoldet bag disse.



Dette foto viser en MGB-motor efter en hovedreparation. Motoren er endnu ikke malet, hvorfor de forskellige pakningstyper ses tydeligt. Den gule pil peger på den før omtalte korkpakning. Den orange pil viser, hvor toppakningen befinder sig og de to blå pile peger på sidedækslerne. Pakningerne herunder kan være af kork, gummi eller som noget nyt af silikone. Bolten i midten af dækslerne kræver særlig opmærksomhed.

Det forreste dæksel er med korkpakning, mens det bagerste er en gummipakning. Jeg kan ikke forklare hvorfor der er forskel på pakningerne, og jeg har da også set at begge dæksler har været monteret med korkpakninger. Montering af dækslerne kræver, at de nye pakninger limes til dækslet inden de monteres. Det er bolten ved dækslerne som i virkeligheden er det svage punkt. Først skal der på bolten anbringes en fjeder-skive, dernæst en fladskive og til sidst en ny fiberskive, der skal slutte tæt ind til bolten og som har en ydre diameter, der matcher fladskiven. Jeg gentager: Det skal være en ny fiberskive - genbrug er 'ris til egen bagdel' (sådan udtaler jeg det ikke!). Jeg har selv prøvet det, idet jeg ikke havde en fiberskive på lager. Resultatet var en knækket fiberskive og oliespild samt en ommer! Fiberskiver tåler ikke genbrug og de skal altid monteres mellem to glatte flader og ikke direkte mod en fjederskive eller tilsvarende.

Papirpakninger

Mange andre pakninger på en MG er relativ ukomplicerede. Der er her tale om pakninger lavet af tyndt papir eller af et noget kraftigere pakningsmateriale. Fælles for de to er, at de som oftest går i stykker, når de demonteres. Har man ikke en ny pakning ved hånden, så kan man ligesom i gamle dage (da jeg var ung), fremstille en ny pakning af et egnet materiale eller man kan bruge flydende pakning. Men jeg anser disse metoder som 'nødreparationer' og vil ikke anbefale dette.

De tynde papirpakninger - ved eksempelvis bagakslerne - monteres lettest med smø-refedt, så holder de sig i ro, indtil de kommer i pres! Den store O-ring bør også udskiftes, men desværre passer de nye pakninger sjældent, idet de er for små. Og så tvinges man til genbrug!



Billedet viser et komplet pakningssæt med ventiler til brug for ombygning af et MGA-topstykke til blyfri benzin. Sættet forhandles af NTG og koster 90 £. Nederst på billedet ses toppakningen. Den er meget sammensat, idet den består af flere slags materialer (kobber, aluminium mm.). Oven over denne ses manifoldpakningen, som er en pakning, der godt kan genbruges, hvis man eksempelvis kun har afmonteret indsugningsmanifolden - det hænder ikke så sjældent. Øverst en topdækselpakning og th. herfor en termostat-huspakning af kork. Som oftest er denne pakning fremstillet af tykt pakningspapir, som i øvrigt er lige så godt.

Gummipakninger

Her bør der nok skelnes mellem egentlige pakninger og O-ringe. Sidstnævnte er relativt ukomplicerede og de kan i mange tilfælde genbruges, men jeg vil nu nok foretrække en ny O-ring hver gang.

Egentlige gummipakninger er mere problematiske, hvis de sidder et sted, hvor de kommer i berøring med benzin. Jeg købte et nyt tankaggregat til den åbne B'er. Der fulgte en gummipakning med, som jeg selvfølgelig brugte. Efter mindre end to uger flød garagegulvet med benzin. Pakningen var gået i opløsning, idet den ikke kunne tåle benzin! Jeg fik så fat i noget tyndt pakningsmateriale af kork og fremstillede selv en ny pakning, som nu har været tæt i flere år.

Læren er, at man ikke kan være sikker på, at gummipakninger tåler benzin. Har du mulighed for det, så brug en korkpakning eller en pakning af andet materiale. Hvis pakningen efter montering er tæt, så skal den nok holde.

Ja, jeg ved godt, at der sidder pakninger af gummi ret mange andre steder, eksempelvis i karburatorerne, som ikke lader sig fremstille som 'hjemmesløjdt'. Stol ikke på din reservedelsleverandør, han ved ikke hvad han sælger - stol kun på dig selv og køb nogle ekstra pakninger i reserve.



GOLD CLASS™

Premium Performance



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

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

Reflect Your Passion™



Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

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



“Velsignede” grønne omstilling



Af Lars Pilegaard, medlem nr. 407

Med helårsforsikring på bilen er min sæson hele året fra start til slut.

Med megen kørsel i januar kvartal dette år, men da os gamle skulle gå i isolation, flygtede jeg op til sommerhuset og kørslen faldt til ca. 200 km om måneden.

I maj begyndte motoren at foretage kraftige udsættelser, når jeg trykkede på speederen. Dette som normalt ved igangsætning, overhalinger og op ad lange bakker, så i resten af mit eksil stod

den på absolut morfar kørsel.

Hjemme igen i slutningen af september, blev der set dybt i motorrummet. Tændrørene var det sidste, jeg tænkte på, da de var skiftet i slutningen af 2019, men det var her fejlen lå.

Jeg har aldrig set noget lignende, heller ikke i diverse fagbøger, så det kan kun skyldes en kombination af biobrændsel og 2 - 3 måneder mellem optankningerne.

Flere mener man kan få et additiv, der forhindrer problemet, men hvor og hvad det hedder ved ingen.



www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG

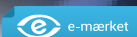


Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

**Særlige regler gælder*



Pubmøder Sønderjylland

Generelt

Jeg kan kontaktes på 22 31 78 71 eller Allan.Rempt@gmail.com

Hvis ikke andet er angivet så er følgende gældende:

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

3. februar

LEDIG

Hvis du kunne tænke dig at holde et pubmøde denne dag, så giv mig en melding.

Hvis ingen melder sig, tager vi på Sundhalle og drikker en øl og spiser en ostemad.

Hvis det ender med Sundhalle starter vi kl. 18.30, da de lukker tidligt på hverdage.

Tilmelding til Allan på 22 31 78 71.

27. marts

Forårsklargøring hos Asserballeskov Auto, Østkystvejen 40.

Vi er så heldige, at Svend Erik igen i år stiller sit fine værksted til rådighed, således vi kan få bilerne gjort sommerklare.

Vi starter kl. 8, hvor Svend Erik er vært for rundstykker. Madpakken til frokost tager deltagerne selv med. Ved tilmelding afklares brug for lifte/hjælp m.v.

Bonnevie leverer stumper på dagen, så ring til Lars på 21 24 28 48 og bestil i så god tid som muligt.

Tilmelding på 74 47 43 08.

7. april

Irene og Svend Aage Jørgensen, Højløkke 21, Broager.

Tilmelding på 74 44 01 04.

5. maj

Bjarne Bill, Island 12, Egernsund.

Tilmelding på 20 90 13 31.

2. juni

Ingrid, Johannes, Jytte og Per arrangerer pubmøde/køretur, nærmere info følger.

Tilmelding til Jytte på 40 98 91 53.

Juli (præcis dato følger)

Vi besøger denne gang Nordals Flyveklub. Den præcise dato kommer senere.

Vi får en rundvisning og besigtigelse af veteranfly, og der vil efterfølgende være mulighed for køb af øl/vand/pølser.

Tilmelding til Allan på 22 31 78 71.

4. august

Heidi og Allan, Østkystvejen 28, Sommer grill.

Tag selv din mad og drikkevarer med, så sørger vi for en varm grill samt kaffe og kage.

Bemærk vi starter kl. 18.

Tilmelding til Allan på 22 31 78 71.

1. september

MG sport aften.

Vi mødes på Sønderborg Køretekniske Anlæg, Vestermark 14, Sønderborg.

Arrangementet er både for dem, der ønsker at prøve lidt sjov kørsel med deres MG, og dem der bare ønsker at kigge på og nyde en øl/vand/kaffe imens.

Tilmelding til Casper 51 89 52 18 eller Allan 22 31 78 71.

6. oktober

Dorthe og Ole Grønning, Vendsysselvej 8, Sønderborg.

Tilmelding på 40 73 92 89.

3. november

LEDIG

Hvis du kunne tænke dig at holde et pubmøde denne dag, så giv mig en melding på

22 31 78 71.

1. december

Julefrokost på Værftet, Marina Minde, kl. 18.30.

Seneste tilmelding 25. november til Allan på tlf. 22 31 78 71.





Bestyrelsen



Formand: Sponsorer og fundraising

Finn Pedersen
Klosterlundvej 12
7442 Engesvang
Tlf.: 2144 3651
finn@mgcc.dk



Løbs- og arrangements koordinator:

Mogens Appelt Petersen
Damgårdvej 3
7323 Give
Tlf.: 2167 0949
mogens@mgcc.dk



Bestyrelsesmedlem: Web koordinator

Carsten Wiwel
Hejmdals Brovej 5
6500 Vojens
Tlf.: 2991 7729
carstenw@mgcc.dk



Kasserer:

Carl Helmers
Kobbelvænge 2
6000 Kolding
Tlf.: 7554 1272
carl@mgcc.dk



Sekretær:

Bøje Hansen
Armvangvej 54
6800 Varde
Tlf nr 2825 6015
Email: boye@mgcc.dk

Suppleanter:

Mogens Jensen
Johnathan Madden

Indmeldelse i klubben

Tilmelding sker til
Finn Pedersen enten på tlf. 2144 3651 eller mail: finn@mgcc.dk
Du kan også sende et brev til

MGCC Danmark

Klosterlundvej 12
7442 Engesvang

Har du fået ny adresse?

Husk at opdatere din profil på MGCC.dk eller kontakt Finn Pedersen på finn@mgcc.dk.

Deadline for artikler

Artikler, annoncer m.v. til MG Bladet afleveres senest den 5. i måneden forud for udgivelsen.

Hvor er MG bladet?

Hvis MG Bladet er forsinket eller udeblevet, kan det skyldes leveringssvigt fra vores leverandør. Såfremt det er udeblevet, kan du få det eftersendt ved henvendelse til Mogens Appelt Petersen, mogens@mgcc.dk. Hvis det sker gentagne gange må du også gerne checke om din adresse er korrekt på din profil på www.MGCC.dk.

Klubshop

Ulla og Mogens Petersen
mogens@mgcc.dk

Bøger

Bjarne Rother
Bjarne@mgcc.dk

Regalier

Carsten Thorgaard
carsten@mgcc.dk

Arkiv

Gert Jørgensen
Gert.joergensen@mgcc.dk



Ekspertpanelet

Panelet er en samling eksperter med hver deres kompetencer. Har du problemer med en MG, er de behjælpelige med gode råd. Husk også at checke websidens meget aktive forum på www.MGCC.dk, hvor diverse problemer og løsninger diskuteres. Panelet består af følgende:

FWD / Harry Lagoni, 7110 7198

Midget / Harry Lagoni, 7110 7198

Magnette / Carsten Wiwel, 29917729

SVW / Jørgen Hansen, 9711 6223

MGA / Gert Jørgensen, 7442 3439

T-Typer / Asbjørn Pinholt, 6171 2053

MGB / Karsten Petersen, 2396 2617

Y-Typer / Frank Neumann, 97542303

MGB V8 / Søren M. Sørensen, 2756 0000

Z-Typer / Morten V. Nielsen, 8691 1601

MGC / H. K. Kristensen, 4059 4277

Pubmødekoordinatorer**Jylland Nord**

Ole Frydkjær Thomsen
Hedhusvej 6
9900 Frederikshavn
2057 5514

Jylland Syd/Øst

Karsten L. Pedersen
Skovparken 46
8722 Hedensted
7589 2617

Jylland Midt/Vest

Kontaktperson
6155 8526
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Øst

Kontaktperson
Erling S. Poulsen
8692 8357
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Syd/Vest

Erik Thastrup
Vesterbækvej 4
6800 Varde
3023 1222

Jylland Syd

Allan Rempt
Østkystvejen 28
6440 Augustenborg
2231 7871

Fyn

Palle Møldrup
Landevejen 6
5683 Hårby
5055 0228

Køreselskabet Viborg

Ib Lyng
20238322
MGTA@fibermail.dk

Der er mange fordele ved et medlemskab

Som nyt medlem får du klubbladet, adgang til omfattende hjemmeside, du kan deltage i de mange fantastiske MG begivenheder, hyggelige garagemøder, udfordrende klubmesterskabsløb og MG Sport.

Endvidere kan du gøre brug af vores kompetente ekspertpanel.

Vi ønsker vore nye medlemmer hjertelig velkommen og håber, at de må få mange fornøjelige timer sammen med ligesindede.

3425 Bo Bendtsen, Hovmarksvej 16 A,
8700 Horsens
Tlf. 22437396
Mail: bendtsen.bo@gmail.com

3426 Jørgen Aaris, Kollens Møllevej 9,
8362 Hørning
Tlf. 23720929
Mail: jorgenaaris@gmail.com

3427 Hans Ole Holdgaard, Anne Maries Vej 24,
9000 Aalborg
Tlf. 21637853
Mail: hansoleholdgaard@gmail.com

3428 Michael Roost Clausen, Fasanvej 10,
8210 Aarhus
Tlf. 22349670
Mail: doktorclausen@hormail.com

3429 Frede Clausen, Hejrevej 16,
5000 Odense C
Tlf. 40403042
Mail: frde.clausen@outlook.dk

3430 Niels-Jørgen Hansen, Am Schulenkrug 32,
D-24354 Rieseby
Tlf. +4917245529
Mail: niller@t-online.de

3431 Jens Christian Andersen, Hasselsvej 10,
5200 Odens V
Tlf. 20456727
Mail: ja@kalnet.dk



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