



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Januar-Februar 2021 - Nr.1



Godt MG nytår



Generalforsamling 2021

Vi håber restriktionerne gør det muligt, at afholde klubbens årlige generalforsamling den 7.marts 2021 i Solrød Bio. Ja, du læste rigtigt. Der er fundet en løsning, hvor vi kan sidde med afstand. Læs mere på side 5.



Gensyn med ungdomsprojekt



Fleming Bo Poulsen anskaffede sig i 1964 en MGTA fra 1936, som skulle istandsættes. Læs mere inde på side 7-9

Den ultimative køremaskine



Endelig blev der flaget løb i gang på Donnington Park i UK. Det skete i juli. Kig ind på side 10-11.



Projekt Midget

Charlotte og Claus er sammen med deres to sønner nået lidt længere med projektet. Læs historiens anden del inde på side 14-16



Matthies' BOGANMELDelse



... og så alt det andet. Hertil godt nytår til vores sponsorer og samarbejdspartnere





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

Nyt fra bestyrelsen.

Den 16. december holdt bestyrelsen årets sidste møde hos undertegnede.



Klubbladet

Vores flinke trykker, som har trykt klubbladet til en meget speciel lav pris, har desværre ikke mulighed for at gøre det mere.

Alt har jo en ende, og nu skal bladet trykkes ude i byen. Det er dyrere, og omkostningerne skal holdes indenfor de kr.180.000 inklusiv forsendelse og moms, som klubben har afsat til formålet.

Efter grundig undersøgelse blandt flere trykkerier har vi fundet vores forhåbentlig kommende trykker.

Fremover udkommer bladet otte gange om året, med hovedvægt på måneder med stor aktivitet. På den måde kan vi få enderne til at nå sammen, idet besparelse på den dyre forsendelse kan bruges til trykning. (Se "Udgivelsesplan" på side 32).

Bestyrelsen er glade for denne løsning, da vi anser klubbladet for et af vores absolut største aktiver. Det er også her de mere passive medlemmer får noget for deres kontingent.

OK Benzin

Vi har, på baggrund af den positive respons ved klubweekenden, indgået en sponsoraftale med OK Benzin. Poul Olsen er tovholder på denne aktivitet, som hvis der er opbakning, kan tilføre klubben penge til klubaktiviteter.

Læs artiklen her i bladet, hvor vi opfordrer til at slutte op om 100 oktan fra OK, og ikke mindst benzin/diesel til din almindelige bil. Når der indenfor et år er købt 500 liter brændstof på et kort, udløser det en bonus på kr. 200. Og det kan blive til mange penge!

Kommende aktiviteter

Fremtiden ser lidt lysere ud, og vi planlægger klubaktiviteter i marts, april og maj måned. Forhåbentlig bliver der åbnet nogle vinduer i forsamlingsrestriktionerne, som vi kan gøre brug af.

Hold øje med hjemmesiden, facebook og din E-mail når tidspunktet for en aktivitet nærmer sig, og kontroller at alt går som planlagt.

Generalforsamling

I bladet kan du se indkaldelse til generalforsamling som vi håber kan blive gennemført, fordi vi har valgt et stort lokale med masser af afstandsplads.

Bestyrelsen har forslag til kandidater på de ledige pladser, så kom trygt til generalforsamlingen. Det er en god måde at vise din opbakning til klubben og bestyrelsen på.

Økonomi

De aflyste aktiviteter betyder desværre et for stort overskud. Det giver nogle muligheder i 2021, hvor vi kan være lidt flottere end normalt. Det kan være gratis entre, måske en ekstra gratis frokost, en lille en til kaffen på klubweekenden, hvem ved. Det må bestyrelsen finde ud af. En dejlig positiv opgave!

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

Lars

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

BMC has the inside track on outdoor fun!

From Sugarbush Valley to Palm Springs . . . everywhere better spots are found . . . you'll find more BMC sports cars than all others combined. And small wonder! All three of these precision engineered beauties are made by BMC, world's largest and most respected sports car craftsmen. Give yourself a lift! Test drive one of these sizzlers today and experience the exhilarance of BMC's inside track on outdoor fun. Your BMC dealer will arrange it.



Just as exciting with 400 horses, 2 seats or 4. Incredible handling available. From \$1244.40 (members at 10%). Big savings from the dealer. From \$1244.40 (members at 10%). Big savings from the dealer. From \$1244.40 (members at 10%). Big savings from the dealer.



Copyright © 1960 BMC. All rights reserved. BMC is a registered trademark of BMC. MG, Sprite and Austin Healey are trademarks of BMC. BMC is a registered trademark of BMC. BMC is a registered trademark of BMC.

Din MG er bygget til at køre om vinteren ifølge annoncen fra BMC. Gad vide hvor de har haft skiene, -måske folde-ud-modellen?

GODT NYTÅR !!



Parkering tæt på kysten kan ikke anbefales. Gad vide hvordan bilen blev åbnet? Men smukt, næsten et kunstværk.





Medlemsblad for



MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer 8 gange i 2021:

Februar, April, Maj, Juni, August, September, Oktober, 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 20. i måneden.

(F.eks.: Deadline for april blad er den 20. februar, og for maj blad er det den 20. marts)

Indlæg til MG bladet:

Vi modtager med glæde indlæg. Send din tekst i et af MS/Office formaterne. Foto 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:

Trykkeriloftet i Kvistgaard

FORSIDE:

xxxxxx

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Først og fremmest ønskes alle MG bladets læsere et rigtig godt nytår, med håb om at alle, trods corona restriktioner, kom godt ind i det nye år. 2021 kan næsten kun blive et langt bedre MG år end 2020, selvom tiden med corona har lært os en masse om at være sammen på andre måder, samt lært betydningen af at tage hensyn og vare på hinanden. Må dette blive en varig lærdom.

Bladet du sidder med er det første af i alt otte MG blade, som 2021 byder på. Læs "Formanden har ordet" på side 3. Herudover byder årets første udgave af MG bladet på en række små spændende artikler, således at der er blevet plads til lidt for enhver smag.

I skrivende stund kender vi endnu ikke til mulighederne for, at forsamle os i begyndelsen af 2021. Dog håber bestyrelsen at generalforsamlingen kan gennemføres. Se mere herom på side 5.

MG bladet byder også på nogle korte artikler, som vi har fået hjælp til fra vores venner i klassiker klubmiljøet. Glæd dig derfor til at læse om en nuværende Jaguar mands glæde ved sin første bil, en MGTA fra 1936. Læs også om racing i UK, en aktivitet som blev meget anderledes i 2020.

Charlotte og Claus' restaureringsprojekt af deres MG Midget skrider også fremad, om end med lidt spekulationer, og Jan Glad bringer os videre i hans beskrivelse af sin fantastiske tid som en af Danmarks bedste rally kørere.

Endelig har vi en vifte af gode råd i "Nørdehjørnet", og Matthias Nissen afslutter sin lille serie om "Modern Fuel".

Vi ses forhåbentlig til generalforsamlingen den 7. marts 2021.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

2020 har været et meget anderledes år på mange fronter, og da vi på redaktionen ikke gider høre mere om corona, har vi kigget nærmere på de mange forandringer bilverdenen bød på i løbet af året.

Det må vel siges at 2020 blev det endelige gennembrudsår for el- og hybrid bilen i Danmark. Norge har været med længe, og svenskerne har også været på vej et stykke tid. Så mon ikke 2021 ender med at blive året, hvor salget af el- og hybrid biler virkelig toppe, og specielt under indtryk af beslutningen om en videreførelse af den lave afgift.

Vi kan bare kigge indad mod MG, hvor det kan konstateres, at der nu markedsføres hele to MG modeller, baseret på henholdsvis ren el i form af MG ZS EV og en Hybrid i form af den netop markedsførte MG EHS Plug-in hybrid. Begge biler er kinesiske, og markedsføres fra MG Motors i UK, som er en del af verdens største bilfabrik SAIC i Shanghai.

I det hele taget må det nok konstateres, at Kina bliver en magtfaktor indenfor bilproduktion, da produktionen af flere etablerede bilmodeller allerede er flyttet til Kina. Tænk bare på f.eks. de Volvo modeller, der nu bygges i Kina. Hertil præsenteres atter et helt nyt kinesisk bilmærke i Danmark til foråret, når den el-drevne Aways præsenteres. Det er en SUV med et sportsligt udseende, der kommer på markedet til en attraktiv pris startende på under kr. 300.000.

Vi kan lige så godt vende os til det - godt eller skidt - det lukkede udemokratiske kinesiske styre, kommer til at sætte sit fodaftryk på det europæiske bilmarked. Viser det sig så oven i købet, at deres biler fuldt ud lever op til de europæiske sikkerhedskrav, som f.eks. de to nye MG SUV modeller, inklusive nogle attraktive priser, bliver kinesiske biler nok et almindeligt syn på de danske veje.

Red.



GENERALFORSAMLING 2021



Indkaldelse til generalforsamling i MG Car Club Danish Centre (MGCCDC)



Søndag den 7. marts 2021 kl. 09:30

i
Solrød Bio
Tjørnholmvej 10, 2680 Solrød

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter:

1. Valg af dirigent
2. Formanden aflægger beretning
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab
4. Behandling af indkomne forslag
5. Valg af formand
 - På valg er Lars Thousig (genopstiller ikke)
6. Valg af to bestyrelsesmedlemmer
 - På valg er Jesper Eriksen (modtager genvalg)
 - På valg er Claus Poulsen (modtager ikke genvalg)
7. Valg af to suppleanter til bestyrelsen
 - På valg er Nils Christoffersen (modtager genvalg)
 - På valg er Annette Skarsholm (modtager ikke genvalg)
8. Valg af en revisor og en revisorsuppleant
 - På valg er revisor Jørgen Bakka
 - På valg er revisorsuppleant John Milland
9. Fremlæggelse af budget for indeværende periode, herunder fastlæggelse af indmeldelsesgebyr og kontingent.
10. Eventuelt

— o O o —

Ad 5: Bestyrelsen foreslår Claus Poulsen

Ad 6: Bestyrelsen foreslår Poul Olsen

Ad 7: Bestyrelsen foreslår Wolfgang Rohleder



Forslag, der ønskes under afstemning på generalforsamlingen, skal være formanden eller næstformanden i hænde senest fire uger før generalforsamlingen, dvs. senest 7. februar 2021. Indkomne forslag skal offentliggøres senest to uger før generalforsamlingen på klubbens hjemmeside.

Forslag til lovændringer skal være indsendt inden den 1. januar og bekendtgøres for medlemmerne mindst to uger inden generalforsamlingen på klubbens hjemmeside. Valg og forslag, der ikke angår lovændringer eller klubbens opløsning, afgøres ved simpel majoritet. Stemmeberettigede er kun medlemmer, der ikke står i økonomisk restance til klubben. Vedtagelse af lovændringer kræver tre fjerdedeles flertal blandt de tilstedeværende medlemmer.

Til generalforsamlingen kan der ikke stemmes ved fuldmagt. Afstemningsreglerne fastlægges i øvrigt suverænt af dirigenten. Et af bestyrelsen valgt medlem fører referat over generalforsamlingens forløb, og dette bringes i klubbladet og på klubbens hjemmeside.

— o O o —

Traditionen tro hylder vi årets mestre og måske udpeger vi igen i år et medlem, som har fortjent 'Fortjenstpokalen'

OBS! Generalforsamlingen afvikles efter ovenstående plan, såfremt forsamlingsforbuddet er ophævet den 7. marts.2021. Følg med på hjemmesiden vedrørende eventuel udskydelse eller aflysning.

På gensyn til generalforsamlingen

Bestyrelsen



Forlænget fabriksgaranti



T.v.:
MG EHS
Plug-in Hybrid

T.h.:
MG ZS EV



Fabriksgarantien forlænges til 7 år.

Fra 2021 tilbyder MG (Nellemann gruppen / Red.) bedre garantibetingelser idet de udvider dem til 7 år.

Eksisterende MG kunder får også denne mulighed tilbudt.

Nellemann gruppen og MG Motors håber derfor på bedre tillid hos kunderne til det nye MG brand i form af en bedre tillid til bl.a. produktkvalitet.

Kig ind på mgmotors.dk

MG Plug-in Hybrid



Prisen starter ved kr. 270.000.

MG blev relanceret på det danske marked i sommeren 2020 med den fuldt eldrevne MG ZS EV, hvor knapt 300 stk. blev solgt på kun seks måneder.

Nu lancerer MG den helt nye MG EHS Plug-in Hybrid, som bliver præsenteret i Danmarks den 23-24. januar 2021 hos Nellemands fem MG forhandlere.

Der kan bookes prøvetur hos mgmotors.dk.

Modellen præsenteres i fire lakfarver og to udstyrsvarianter, en Comfort til kr. 270.000 og topudgaven Luxery fra kr. 290.000.

Luxery udgaven kan trække en anhænger med bremser op til 1.500 kg og en vægt på op til 750 kg uden bremser.

Kig ind på mgmotors.dk

Et nærmere kig på Regeringens (H)julepakke



Af MhS: Steen Rode-Møller, Formand og Johnny B. Rasmussen, Sekretariatsleder

I motorhistorisk Samråd har vi gravet os længere ned i aftalen om de nye registreringsafgifter, den såkaldte Bilpakke, for at finde de detaljer der kan berøre ejere af historiske køretøjer i Danmark.

I artiklen (se link herunder) vil du derfor kunne læse mere om hvordan registreringsafgifter på motorcykler påvirkes, vi vil se nærmere på de kommende løbende ejerafgifter, forklare bundfradraget og det nok så vigtige ikrafttrædelsestidspunkt for de kommende lovændringer.

Til slut vil vi give jer en opdatering på hvordan vi som organisation vil arbejde videre med den her pakke, og de fejl og mangler der er i den. Vi er glade for at såvel Motorstyrelsens direktion, som forskellige eksperter har kunnet bidrage til forståelsen af nedenstående.

Link:

<https://motorhistorisk.dk/2020/12/18/et-naermere-kig-paa-regeringens-hjulepakke/>

Ny nem tilmelding til betalingservice



Har du ikke fået dig tilmeldt automatisk betalingservice for dit medlemskab i MG CC Danish Centre følger via dette link en nem måde, at få det gjort på. Det kan ske enten via BS App eller e-Boks appen.

"Vi er derfor glade for at kunne introducere en ny løsning til Betalingservice, der netop gør det nemt at tilmelde sig direkte enten via BS App eller e-Boks app'en.

Vi kalder løsningen **BS Mobiltilmelding**, som er en API baseret løsning. Se og lyt med, når Dorthe Stuhr Larsen fortæller om løsningen i denne udgave af Pay Attention.

NETS"

Link:

<https://www.betalingservice.dk/erhverv/l%C3%B8sninger/bs-mobiltilmelding>

GENSYN MED UNGDOMSPROJEKT



Tekst og foto Flemming Bo Nielsen
Bragt i Veteran Tidende, marts 2020

Juni 1964. Nyt kørekort og en
ny indregistreret MGTA.

Da jeg fyldte 15 år havde jeg allerede sparet op til en knallert. Den blev købt fra ny, men jeg kunne naturligvis ikke lade være med at skille den ad, for at se hvordan mekanikken virkede, og jeg havde jo et år til at arbejde med den i.

Jeg havde langt til skole, så knallerten blev et nødvendigt transportmiddel sommer og vinter. Service og reparationer blev ret hurtigt rutine, og jeg begyndte at overveje næste projekt, nemlig én eller anden ældre sportsvogn i dårlig stand, for mere strakte pengene ikke til.

Indtægten kom bl.a. fra arbejde som bud for en klichéanstalt, der servicerede Aktuelt og Kristeligt Dagblad. Et engelsk mærke var nærliggende – vennekredsen gav også inspiration, idet flere var mekanikere eller sønner af bilimportører. Hertil blev bilbøger indkøbt og naboers sportsvogne – Austin Healey, Triumph og MG

– studeret med stor interesse.

Ved en tilfældighed kom jeg en dag forbi en MG, der stod i en indkørsel i Skovshoved nord for København. Den så lidt træt ud, med kølerkappen trykket flad. Jeg talte med naboerne, der mente at den tilhørte en journalistelev ved navn Mogens Berendt. Jeg fik kontakt til ham, og han fortalte at han var løbet sur i bilen, og derfor gerne ville sælge. Prisen blev forhandlet til kr. 6.800,- og derefter blev bilen trukket hjem, en afstand på 2-3 km. Jeg var nu i en alder af 16½ blevet ejer af MGTA fra 1936, som behøvede en total renovering.

Bilen var alt andet en original – derfor prisen. Motoren var fra en nyere MGTD og hjulene var 16 tommer, hvor de originale er 19. Indtrækket var ødelagt. Pladerne var nogenlunde gode. Alt el behøvede udskiftning. Træet i karossen og dørene var råddent.

Jeg boede hos mine forældre i Blidahlund, et ejendomskompleks med adgang til en stor vaskekælder som naboerne aldrig brugte, desuden havde min far et godt værksted lige ved siden af. Hertil var jeg ikke mindst bonkammerat med viceværten, der forsvarede mig hvis nogle klagede over støj og lugt fra opløsningsmidler!

Kammeraterne kom og hjalp med at skille bilen ad og bære den ned i kælderen, hvilket tog nogle få dage. Jeg sparede garageudgifter og havde en varm arbejdsplads to minutter fra hvor jeg boede.

Nu startede renoveringen, hvor bilen jo helst skulle være færdig til min 18 års fødselsdag og kørekortet!

Venerne hjalp flittigt med både opbygning og fremskaffelse af reservedele, bl.a. fra Nellemann på Vodroffsvej. En kammerats far mente godt han kunne



MGen er lige trukket hjem til min bopæl i Hellerup fra Skovshoved, hvor min far besigtiger bilen.1962





MG'en skilles ad i løbet af en weekend med venners hjælp og bæres ned i kælderen og ind til vaskerummet, 1962.



løse problemet med den totalt maste kølerkappe. En uge efter kom han med en ny kølerkappe i en original papkasse – frit og kvit.

Han var god kunde hos Nellemann. Instrumenterne blev skilt ad, rensat og nye skiver lavet af klichéanstalten, som jeg arbejdede for. I starten af 60'erne kunne man stadig være heldig at finde førkrigs-reservedele på specialværksteder i Danmark.

Motoren blev renoveret hos et lille én-mands firma i Virum. Karrossen blev malet som et svendestykke (cellulose) hos Bülow, Østerbro. Alt træet med vanskelige profiler lavede min far i ask. Bilen blev lidt efter lidt samlet i den rummelige vaskekælder og derefter skilt ad og båret op på gaden og samlet igen. Projektet tærede hårdt på min økonomi og tid, idet jeg gik i gymnasiet, og var tæt på at dumpe fere gange idet al fritid gik i vaskekælderen.

Bilen blev indregistreret uden de store problemer, og jeg kørte med stor fornøjelse i bilen i ca. et år, indtil politiet en dag stoppede mig pga. fløjmotrikkernes vinger. Vi aftalte at jeg kunne komme på stationen og vise en kvittering for køb af lovlige hjulmotrikkere. En uge senere modtog jeg en synsindkaldelse til det

nyetablerede Rødovre bilsyn på Korsdalsvej!

Da jeg kørte ind i synshallen piftede den unge synsassistent i fingrene og de øvrige 3-4 synsassistenten holdt op med at syne kundernes biler, trak stole hen til bilen og begyndte at kommentere på den. Da jeg kørte derfra havde jeg fået en smørrebødsseddel med 12 punkter, der skulle ændres eller forbedres. Hvis man vil stille nutidige krav til en bil fra 1936 ja, så kommer den ikke ud at køre igen.

Jeg blev både rasende og ked af det – kørte bilen i garage og kom aldrig ud og køre i den igen. Jeg havde ikke tid, idet jeg læste på universitetet og heller ikke penge til ændringerne. Jeg fik garageplads på Christiania i Ford A klubbens værksted, hvor bilen stod nogle år. Jeg boede nu i provinsen og indså, at jeg lige så godt kunne sælge bilen. Der var også problemer med pladsen, idet bilerne stod meget tæt pakket og fik derfor ind imellem mindre skader.

Jeg endte med at sælge bilen til Bjarne Smidt, som i forvejen havde klassiske biler. Jeg så dog aldrig bilen til møder eller træf for klassiske biler. Tiden gik, og det begyndte igen at klø i fingrene for at få en klassisk bil. Økonomien var blevet



Bilen bygges op i vaskekælderen - chassis rammen er rensat og malet. Bagtøj og styretøj eftersat og monteret, nye fjedre



Delene repareres i værkstedet, forskærmen er afsyret, ratstammen og snekkedrev justeret



Bilen er skilt ad igen og båret op til en garage i nabolaget, og er ved at blive samlet. Motoren har lige været startet, 1964.



Drømmen leveres ud - i håbet om at MG'en en dag kommer ud at køre, 1963



Billeder fra Søren's værksted.....



god, så valget faldt på en Jaguar E. Den blev købt til min 50 års fødselsdag idet jeg syntes jeg havde opført mig pænt.

Jeg fandt dog ud af, at der var en del pladearbejde der skulle laves. Jeg fik opstøvet, at der var nogle dygtige pladesmede på Christiania-værkstedet, hvor jeg ofte gik tur idet jeg arbejdede i nabolaget. En dag kom jeg ind og så på de hellige haller med alle kronjuvelerne – og hvad ser jeg: Dén MG, som jeg solgte i fortvivlelse mere end 23 år tidligere, og som jeg som ung havde givet mit hjerteblod, stod i hjørnet af hallen og var under genopbygning.

Jeg kunne se at det var lykkedes at fremskaffe nogle af de originale reservedele. Arbejdet så flot ud, men projektet var gået i stå. Nysgerrigheden fik mig til at kontakte Bjarne Smidt, der fortalte at han havde solgt bilen til broderen Søren, der i øvrigt var ved at sælge den uden at orientere ham.

Bjarne havde i mellemtiden fået tre børn, så diverse bilprojekter var skudt til hjørne. Jeg kontaktede Søren Smidt et år senere, for at høre hvad planen for bilens fremtid var. Han fortalte at den var flyttet hjem til ham og at han havde ført bilen tilbage til sin originale stand med trinbræt og ikke cykelskærme. Det var også lykkedes ham at finde dokumentation for bilens brug. Den havde kørt en del

rally løb, derfor de lavere og kraftigere hjul – men nu er den igen på de rigtige 19 tommer hjul.

MG'en stod i en nedlagt smedje og var delvist færdig, fint istandsat. Søren har lavet et flot arbejde; malet bilen igen og

motoren og undervogn renoveret. Indtrækket og instrumenter mangler dog endnu.

Første længere tur på landet til mine forældres sommerhus i Thureby, foråret 1965



Racing begyndt igen i England



Tekst og foto Colin Murell,
Bulletinen nr. 5 - 2020
Oversættelse Lars Thousig

Den ultimative køremaskine

Så skete det endelig! I weekenden 11-12 juli 2020 genoptog MG Car Club UK løb på den skønne historiske bane Donnington Park. Mange forskellige MG klasser konkurrerede i løbet af weekenden, med Triple M klassen om søndagen. Flere af disse biler konkurrerede her i 30'erne. Et af heatene for MMM bilerne var det legendariske "Mary Harris Trophy", et trofæ som daterer sig tilbage til 1963.

Charles Goddard havde hurtigste tid ved kvalificeringen med sin MG PA Special. Vinder af løbet blev Tony Seber i en Wolseley Hornet Special, nr. to og vinder af "The Kimber Trophy" blev Charles

Goddard med MG PA og nummer tre blev Richard Frankel med sin MG K3. Vinderen af Mary Harris Trophy blev, efter handikaptillægene var indregnet, Teifion Salisbury i en MG K3. Prisen som "Driver of the Race" tilfaldt Richard Frankel, som kørte en MG PB "Cream Cracker".

Tony Seber var også den hurtigste i heat 2 med Charles Goddard som nr. to, og tre blev Richard Frankel. Det vil sige samme placering som i første heat, men har var der intet handicapsystem, så placeringerne blev fastholdt. "Driver of the Race" blev Vernon MacKenzie, som kørte MG PB "Cream Cracker".

Stort tillykke og tak, ikke kun til de som kørte race og MG klubbens medarbejdere men også til officials og MSV Teamet

og alle øvrige som muliggjorde dagene. Donnington er en favorit hos både køre og publikum. Overblikket fra tribunerne er fint.

Denne weekend var tilskuere tilladt, men man skulle være tilmeldt på forhånd. Det var også let for kørerne at finde overnatning, hvilket var en lettelse for de som havde lang vej til og fra banen, og gjorde det muligt at komme sammen med de køre som boede tæt på. Depotet var lukket for publikum. Desværre kunne vi ikke gennemføre den traditionelle Grill aften, men vi var heldige med vejret.

Mark Reece var denne weekend en stolt far, da han havde taget sin datter Ellie med til løbet, og hun debuterede som kører i en MG PB. Det gav weekenden et ekstra krydderi.

Length of black layout:
2,498 mi (4,02 Km)





Vinderen af Mary Harris Trophy, Teifion Salisbury. På vej mod sejren i sin K3



ZR Trophy



Midget Sprite Challenge Cup



Rookien Ellie Reece, MG PB



Richard Garrard, MG Metro Turbo Cup



Vernon MacKenzie "Driver of the Race" i heat 2 i sin MG PB



En flok MGB'er i BCV8 Cup

Rally anekdoter

Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Gruppe II - Austin Cooper S 1275
Vi vandt mange manøvreprøver i 1970



Jan Glad
6 x DM-trokar i rally

Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu fjerde del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rally liv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nået til året 1970, hvor Jan havde fået tunet sin Cooper S til Gruppe II klassen.

God læselyst.

"Høvdingen"

(Sigurd Søgaard fra DFA Odense - se note næste side- som var Austin importør / Red.) ringede til mig og bad mig komme over til DFA i Odense, hvor han så bad mig gå ned på lageret, og udpege hvad jeg skulle bruge af dele, for at kunne køre fra de andre.

I Odense fik jeg så udvalgt dele som spærredifferentiale, lavere differentiale, udveksling (for at kunne opnå en hurtigere acceleration), ny gearkasse med close ratio gearhjul, hvorved gearene kom til at ligge tættere på hinanden, otte stk. Minilite Magnesium fælg, otte almindelige brede Cooper S fælg, skærmforøgere, skrap knast (648), to stk. 1 1/2" SU karburatorer, større ventiler til topstykke, bananmanifold og hertil lidt flere smådele, hvorefter jeg med smil på læben kunne køre hjem og samle det hele til en meget fin rallybil i Gr.II. med ca. 100 hk.

Vi kørte herefter med den stærkt opgraderede rally bil alle de følgende DM løb, som også indbefattede internationale løb såsom: Rally Nordland og Rally Baltic, som i øvrigt havde start i København, hvorefter ruten gik op gennem Sverige, hvor alle deres motorbaner indgik som hastighedsprøver. Herefter fulgte en pause på tre timer på Anderstorp, ved Gislaved i Sverige, hvorefter vi fortsatte op til Norge, hvor vi kørte prøver i Telemarken. Herefter skulle turen gå retur med færgen til Jylland, hvor atter nogle prøver ventede inden det sluttede i Nordtyskland.

Vi nåede imidlertid ikke længere end til

Telemarken, hvor vi efter et hop ramte et bjerg, som stak 15 cm op fra grusvejen vi kørte på. Resultatet blev, at gearstangen lå mellem sæderne, da gearkassen var smadret ved mødet med klippestykket.

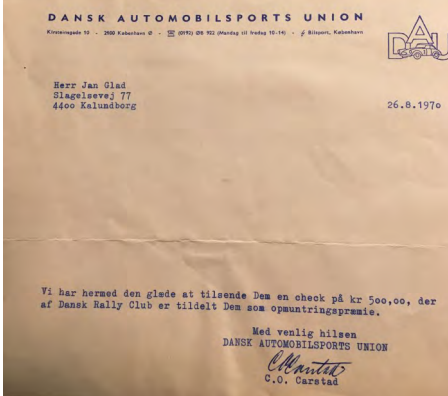
Her sluttede dette rally for os. Ærgerligt idet vi førte klassen, og tilmed DM, på dette tidspunkt. Vi kørte med et andet dansk hold ned til Drangedal, hvor der fandtes en "Falken" Station. Her kunne vi meddele dem, hvor de kunne hente bilen

Det undrede manden på Falken, da han ikke kunne få det til at passe, at bilen skulle stå på den vej. Han mente at huske sidste gang, der var nogen der kørte på vej, som da hans sin far kørte på den med sin hestevogn. Men den var altså god nok!

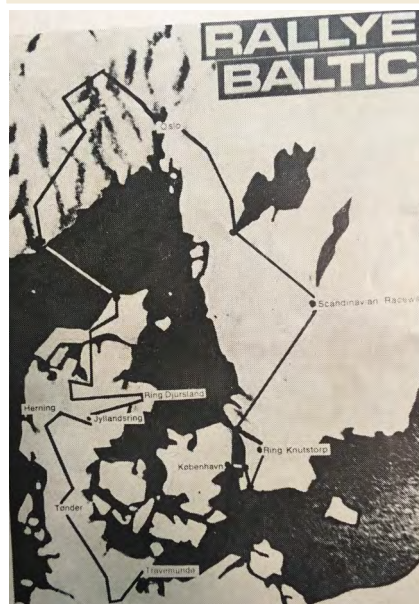
Vi kørte herefter med et tysk hold, der var udgået af rallyet, ned til Juelsminde, hvor færgen gik til Kalundborg.

Bilen kom hjem 10 dage senere.

Vandt også lidt penge som kommende håb?



Rally Baltic 1970. Bilen skulle holde til mål! Det skulle vi også!



Udover dette uheld vandt vi mange klassejere i 1970. Her følger et par eksempler.....

På vej til endnu et rally i Jylland røg topkningen på vej til færgeren i Korsør. Heldigvis havde vi en ny med, som jeg så fik skiftet på overfarten, der tog ca. en time. Mens jeg arbejdede på sagen fik jeg en venlig sjæl til at hente et rundstykke, og en kop kaffe mig, hvilket hjalp på arbejdstempoet, som skulle være afsluttet inden vi nåede færgelejet i Knudshoved. Reparationen måtte have været meget vellykket, for vi kørte uden problemer til Holstebro og vandt klassen i dette rally.

I forbindelse med en start til Rally Nordland i Tyskland, som skulle slutte i København, nåede jeg at skifte koblingen på færgeren over Østersøen. En ansat fra færgebesætningen undrede sig lidt over mit arbejde og spurgte, hvad jeg lavede? – Jo, jeg er bare ved at sætte ny kobling i bilen! – Han undrede sig tydeligt over dette og spurgte om jeg da kunne nå det, da vi snart var i havn? – Ork ja! - svarede jeg den undrende færgemand. Vi kørte herefter af færgeren og var klar til at køre videre med ny kobling i Danmark!

Så vidt jeg husker opnåede vi i 1970 samlet set "kun" en 2. eller 3. plads i DM, men det skulle der blive rettet op på herefter.

Desværre syntes Erik Jørgensen, der var ældre end mig, at han hellere ville køre Orienteringsløb. (måske også fordi vores deltagelse i gruppe II klassen gjorde løbene en del "vildere", og i hvert fald meget hurtigere). Så jeg fik overtalt min bror Peer, som var begyndt at arbejde i Kalundborg, til at køre med som min co-driver fra begyndelsen af 1971. Så gik det stærkt idet vi vandt vores første DM.

Mere om det næste gang, og nu bliver det vildere..... !

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

Note:
DFA= De Forenede Automobilfabrikker A/S Odense.
Bl.a. AUSTIN importør. Blev i 1972 solgt til Morris / MG importøren DOMI Glostrup

Maj 2020.



Så fik vi mulighed for at præsentere os i fine køre- dragter



Første løb 1970, i gr.II. (tunet)



Rally Baltic 1970 prøve Langelinie KBH.



i barskt DM-rally

Det var rigtig tåget!

Ung og håbeful - det var i



Projekt Midget

- et fælles projekt for "drene" -

DEL 2



Af Charlotte og Claus Poulsen

Resume:

Vi har indkøbt to Midget, som gerne skulle blive til én køreklar Midget, som fortrinsvis skal bruges til manøvreprøver i klubregi. Bil 1 har fin karosse mm., bil 2 – vi kalder den donorbil har en ok fungerende motor og andre ok mekaniske dele

— o o o —

Arbejdet på projekt Midget går lidt langsommere end vi havde ønsket, da vores daglige arbejde tager tiden fra vores fritid i disse Corona tider. Men noget sker der da. De to Midgets er begge kommet i garage. Glasfiberfronten på donorbilen blev afmonteret for at gøre plads til begge i garagen, da vi ikke har planer om at bruge denne. Så måske den kan inkasseres et par håndrører, hvis vi kan finde en køber (?)

Første del af projektet var, at få slebet karossen ned til det rå metal, for derved at kunne spotte eventuel skjult rust, og eventuelle rester fra tidligere reparationer. Men også for at undgå problemet med, at komme til at spartle udenpå i forvejen spartlet område. Mathias og Claus gik i gang med vores runddel sliber med sandpapir, men da det gik lidt trægt måtte de ty til kraftigere sandpapir. Dog måtte det ret hurtigt konstateres, at det heller ikke slog til, så voldsommere

Her følger anden del af Charlotte og Claus Poulsen oplevelser med deres vinter projekt med at renovere en indkøbt MG Midget fra 1966. Projektet gennemføres sammen med deres to sønner på hhv 20 og 24 år.

redskaber måtte i brug. Der blev indkøbt en større vinkelsliber og en kraftig stål-børste, hvilket straks gav resultat. At det støvede som bare pokker var så blot en sidegevinst. Klog af skade har vi nu fået indkøbt noget afdækningsplast. Når slibearbejde er afsluttet må vi have værktøjet udsat for en større omgang rengøring. Udover vinkelsliber, som ikke kunne nå alt, har vi brugt sandblæseren til at komme ind i kringelkrogene på bilen med.

Et af de større problemer var, hvordan vi skulle få slebet bilen på undersiden, da den stod uden hjul og aksler, så at få den op på liften var ikke en mulighed. Hertil løfter liften heller ikke højt nok grundet loftshøjden i garagen. Så skulle det endelig lykkes at få bilen op på liften, ville det efterfølgende arbejde nok bare



Donorbilen. Vi demonterede frontklappen. Den skal ikke bruges, og bilen blev så tilpas kort, at begge biler kunne stå i forlængelse af hinanden.

Sand over det hele. Her er en håndværker støvsuger en god ting at have.





Rust ved vange i motorrummet, én af de få steder der laves rustarbejde.



Rester af undervognsbehandling.



Slibearbejdet er hårdt og det støver

resultere i en rygskade på grund af en dårlig arbejdsstilling. Så overvejelserne gik i stedet på, at tippe bilen om på siden, eller måske købe et stativ, hvor man kunne svinge bilen rundt?

Vi kiggede på stativ løsninger, hvor akslerne skulle være monteret, og dem havde vi jo netop ikke påsat. Vores garage er heller ikke så bred, så det ville nok også knibe med pladsen. Der blev googlet og efterspurgt gode råd via klubbens facebookside. Det hele endte med, at vi hentede tre brugte dæk på vores søns arbejdsplads (han er mekaniker), hvorefter vi tippede den af trærammen, som den stod på, og ned på siden af de tre dæk. Absolut den billigste og hurtigste løsning.

Bilen var tidligere blevet undervognsbehandlet, hvilket vi måtte have fjernet. Vi brugte derfor en varmpistol og en flad fil, som var slebet skarp i enden, hvorefter det var forholdsvis let at få det værste undervognsmateriale af. Her åbenbarede der sig så den sandhed, at de tidligere ejere, der havde stået for undervognsbehandlingen, havde fået udført reparationsarbejde uden først at have påført ordentlig grunder. Til gengæld havde de påført rigeligt med undervognsbehandling, så det betød heldigvis, at der ingen nævneværdig rust var.

Slibearbejdet har taget nogle uger at udføre, men nu står karrossen slebet ned til det rå metal. Og vi kan konstatere, at bilen ved tiden har været gennem mange restaureringer og reparationer. Der er nok ikke én del af karrossen, som ikke har været svejset, enten med ny plade eller et reparationsstykke.

Efter slibearbejdet skal vi nu i gang med rust- og pladearbejdet, som der heldigvis kun er behov for ganske få steder. Der er rust ved den ene vange i motorrummet, og der mangler et stykke liste, som klappen støtter på op mod kabinen. Alt i alt ikke de store overraskelser, udover antallet af tidligere reparationer, men de ser ud til at være udført på en tilfredsstillende måde.

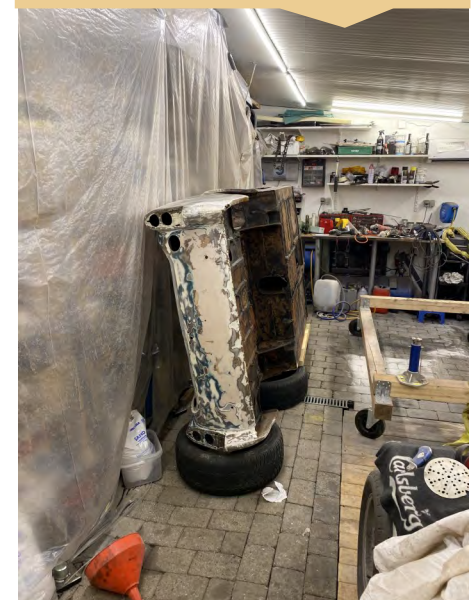


Bilen blev vippet op på siden på 3 dæk. Så var det let at komme til undervognen

En nedslibet karosse



Et enkelt vendesystem. Op på tre bildæk





Vi taler en del om selv at lakere bilen. Og vi er næsten enige om farven, som nok bliver blå, hvilket der er størst enighed om, da det herved holder budgettet på et fornuftigt niveau. Med de to MGB vi tidligere har restaureret har ønsket denne gang været, at få en flot og funktionel bil til at køre rundt i.

Projektet skal ende med at blive en Midget, som vi kan bruge til bl.a. manøvreprøver i klubregi, men selvfølgelig også til fri leg for drengene. Diskussionen omkring lak og farvevalg er derfor en mindre detalje, som dog skal hjælpe med at holde rusten i ave. Så nu skal beslutningen om farve tages!

Enten bestiller vi grunder, spartel og maling, og så går vi selv i gang med arbejdet, eller også finder et billigt sted at få den lakeret. Men det kunne nu være spændene at prøve selv.

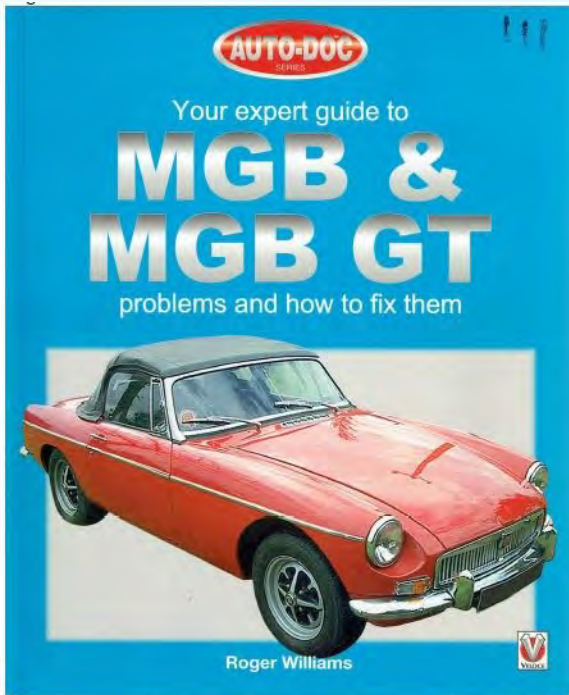
Forhåbentlig er vi kommet videre og står med en færdiglakeret Midget, når vi vender tilbage i næste nummer af MG bladet.



Bilen der skal blive en blå Midget



Matthies' BOGANMELDELSE



Your expert guide to MGB & MGB GT

af Roger Williams

Bedømmelse



ingen tvivl om at der findes megen litteratur om MGB generelt og tilsvarende om hvordan man reparerer eller vedligeholder en B'er. Der findes også en del egentlige reparationshåndbøger desangående. Mest kendte er nok Haynes reparationshåndbøger. Nogle synes at de er fortræffelige, jeg deler ikke selv den opfattelse. Mange illustrationer og forklaringer i Haynes bøgerne handler om hvordan man skiller én eller anden komponent ad, men sjældent om hvordan man samler den igen! Og da slet ikke nogen gode råd/tips om dette eller hint. Man kan lige så godt anskaffe sig en original værkstedshåndbog (Workshop Manual), den er lige så god som Haynes. Haynes bruger i øvrigt den originale værkstedshåndbogs illustrationer i stor stil, så der er ikke meget nyt at hente i forhold til en værkstedshåndbog.

Men der er da heldigvis andet godt på markedet for den, der selv vil give sig i kast med sin MGB, f.eks. denne måneds bog: *Your expert guide to MGB & MGB GT – problems and how to fix them*. Langt men meget forklarende titel. Bogen indgår i serien 'Auto-doc'. Den er skrevet af Roger Williams som har en årelang erfaring med MGB og Triumph biler. Mange illustrationer i bogen er forfatterens egne fotos, andre stammer fra MGOC (MG Owners Club).

Indholdsfortegnelsen forrest i bogen er

ikke, som man kender det fra de tekniske værkstedshåndbøger, opdelt i emneområder så som kobling, gearkasse, bremses, etc., men derimod i problemområder så som: *Engine runs badly* eller *Engine reluctant to start when hot*, etc. Det har ikke den store betydning, men det kan i visse situationer være lidt irriterende, når man nu gerne vil have et hurtigt svar på noget, som ikke umiddelbart fremgår af overskriften på et kapitel.

Bagest i bogen er der et stikordsregister. Et opslag heri afslører tydeligt, hvad det er jeg mener. Et eksempel: Jeg ønsker at søge på *Generator* (dynamo) og får henvisning til tre forskellige steder i bogen. Det er til at leve med, men er lidt besværligt!

Bogen er derfor kun i mindre grad egnet til hurtige opslag. Hvis man har et problem med sin MGB bør man ikke kaste sig over bogen, men derimod tage den med ind til aftenkaffen og studere emnet/problemet i fred og ro. Som forfatteren selv skriver i introduktionen til bogen, er den ikke tænkt som *to be read from cover to cover*, men derimod anvendt som en problemløser.

Kendetegnende for denne bog er, at der i modsætning til de førnævnte værkstedshåndbøger ikke er nogen tegninger. Man kan altså ikke se, om der skal være én eller to skiver under en eller anden komponent eller om pakningen skal

vende sådan eller sådan. Her kan man finde god støtte i et reservedelskatalog, det kan være til stor hjælp for os, der med årene er blevet lidt glemsomme!

En anden mangel er fraværet af ledningsdiagrammer. Diagrammer er meget nyttige hvis man skal fejlfinde i det elektriske system og tilmed får man samtidig ledningernes farvekoder 'serveret på et fad'. Det må man desværre undvære i bogen. Til gengæld er der udmærkede forklaringer og illustration af hvorledes man efterser og reparerer mindre komponenter som eksempelvis en viskermotor med tilhørende mekaniske forbindelser til viskerarmene. (Jeg ved at mange af vores medlemmer har eller har haft problemer med viskermotoren, så hermed en henvisning).

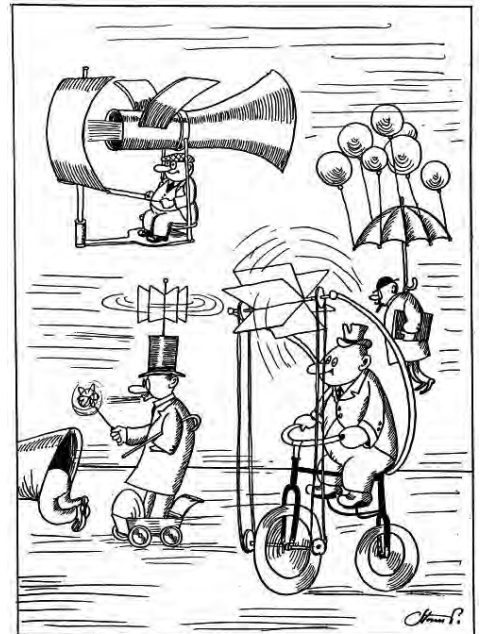
Afslutningsvis skal nævnes at bogen ikke behandler MGB V8 motor og heller ikke MGC motor eller fortøj.

Konklusion: Det er ikke denne bog, man skal anskaffe, hvis man har brug for at hovedreparere motor, gearkasse eller bagtøj. Men som almindelig problemløser er den meget anbefalings værdig, selv vil jeg ikke undvære den i min bogreol.

Forlaget Veloce, 176 sider - kan købes på nettet for ca. 350 kr. Bogen kan også lånes i klubbens bibliotek (bog nr. 111).

En lidt anden måde at anskue begrebet "Genbrug" på

Tekst og tegning på modsatte side Jesper Johansen
Tegning på denne side af Storm P. Bragt med tilladelse



50 Man mener, at vindkraften hertilands bør udnyttes helt. (8.7., Dagbladet, 24. maj 1940)

I disse tider, hvor vi skal spare på ressourcerne og anvende genbrug så meget som muligt, skal vi veteranbilere selvfølgelig også yde en ekstra indsats.

Derfor har jeg nu gennemført et lille eksperiment med gode venners hjælp.

Eksperimentet går i al sin enkelthed ud på, at skabe en mere nøjagtig GPS-tracker til mit klenodie, idet jeg har konstateret store unøjagtigheder (op til 400m) med flere af de GPS-trackere, der kan købes i handlen i dag. Jeg har også oplevet, at de slet ikke registrerede, at bilen havde været ude at køre. Jeg har kørt en tur til gode venner, drukket en kop kaffe i en time og kørt direkte hjem i garagen igen, uden at trackeren har registreret bevægelsen.

Samtidig skulle min "opfindelse" bestå af så mange genbrugte dele som muligt.

I disse elektroniske tider har den overvejende del af veteranbilejere mindst en gammel smartphone liggende i skuffen fordi vi jo, som alle de andre, har anskaffet os en ny model.

Jeg havde tilfældig vis en gammel iPhone 5s i skuffen (en 4s kan også bruges) som jo netop har appen "Find mine venner" eller "Find iPhone". Hvis jeg kan se, hvor langt Fruen er kommet i de ugentlige indkøb og er på vej hjem, så kaffen kan være klar ved ankomst, kan jeg vel også indlemme veteranbilen blandt "Mine Venner" og se hvor den er.

Da en smartphone jo som bekendt ikke holder strøm meget længere end halvdagen, måtte jeg skaffe noget ekstra strøm til telefonen. Samtidig skulle jeg også sikre, at telefonen ikke tappede bi-

lens batteri, så bilen ikke kunne starte efter længere tids stilstand.

Løsningen må således være, at forbinde en såkaldt "Power-bank" (ekstra batteri) til telefonen så den kan holde strøm i længere tid. Så godt, så langt. Men hvordan får jeg nu opladet powerbanken, så den ikke løber tør for strøm?

Diagram på næste side viser min løsning. Løsningen er afprøvet - og virker!

Når der skal anskaffes en powerbank er det nødvendigt, at den kan oplades samtidig med, at den oplader telefonen (Pass through, hedder det vistnok på "nydansk"). De andre dur ikke. Relæet er et ganske almindeligt arbejdsrelæ, købt i Biltema, som jeg fandt i rodekassen.



Powerbank DELTACO PB-1066, 20.000 mAh er købt hos AV eksperten for 169kr. Og USB kablet fra cigaretstikket til powerbanken kan købes samme sted. Cigaretstikket fandt jeg i min "elektriske rodekasse".

Det nødvendige SIM-kort er købt som er SMART-card hos YouSee med 40MB (det anvendes også til varmepumper og andet udstyr, der ønskes styret vha. smartphone). Abonnementet er 29kr./md.

Konklusionen efter "Troppeforsøget" er følgende:

- Nøjagtigheden er nu på få meter.
- Anskaffelsespris for dele er under 200kr.
- Powerbanken kan selv holde strøm på telefoner i ca. 2-3 måneder.
- Powerbanken oplades når tændingen er slået til på bilen.
- Den månedlige abonnementspris er beskedne 29kr.
- Bevægelse registreres straks. Også når bilen er i bevægelse.

Alt i alt en mindst lige så god løsning for ca. kr. 200 plus en gammel smartphone i stedet for en upålidelig GPS-løsning til kr. 1.800 - 2.000 inkl. abonnement.

Den samlede økonomi over tre år er således:

- En "færdigkøbt pakke med tre års abonnement: ca. kr. 1.900.
- "Min" løsning med abonnement kr. 1.244 og med bedre nøjagtighed.

Systemet kan placeres, så telefonen gemmes et sted, power banken et andet sted, relæet et tredje og hele molevitten forbindes jf. nævnte diagram.

Når bilen står stille hele vinteren, kan man oplade powerbanken med en almindelig 5Volt 1-2Amp net-oplader.

Opdatering

Det 1 ampere USB han-stik som jeg indledningsvis brugte fra cigaretstikket til ladekablet til telefonen, er blevet skiftet ud med et 2.4A USB-stik fra Biltema (Art. Nr. 85-7960). Årsagen er, at jeg konstaterede, at et 1A udtag ikke leverede lade strøm nok til at lade powerbanken helt op på kortere ture.

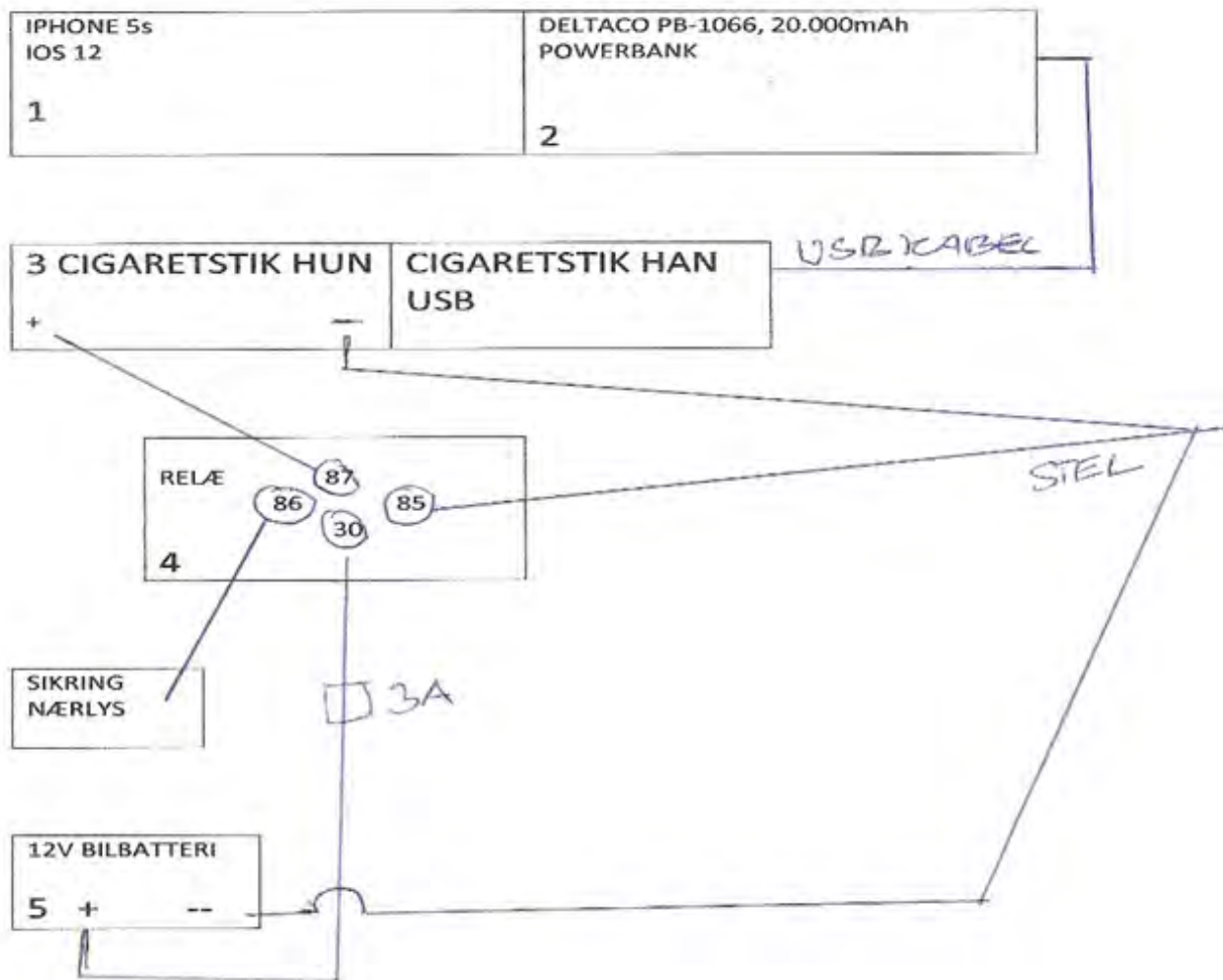
Når man sætter 2.4A stikket i cigaretstikket, vil det lyse afskyeligt cobolt-blå i en cirkel rundt om stikket. Også selvom der ikke lades på powerbanken. Lyset i USB-stikket tapper således powerbanken for strøm, hvilket jo ikke helt var meningen!

Men her er der også en løsning:

- Tag en lille skruetrækker og vip den yderste afdækning af, så du kan se ind i stikket.

- Sæt stikket i cigaretstikket og lokalisér, hvor lysdioden sidder.
- Tag USB-stikket ud og tag en lille spids saks og klip vinkelret hen over lysdioden. Ryst eventuelle fragmenter ud af stikket, saml stikket igen og så er den ged barberet.

God fornøjelse og må alle, der stjæler klassiske biler brænde op i Helvede til evig tid. (det gælder også dem, der stjæler "hverdagsbiler")





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

af Matthies Nissen
moganissen@dbmail.dk



Foto Paul Ireland, Reparationsmanual, Matthies Nissen og Internet

Modern fuel

Som lovet i sidste nummer følger hermed anden del af det foredrag, som jeg havde håbet på at kunne holde i januar måned i klubben. Vi må væbne os med tålmodighed. Sidste gang redegjorde jeg for ulemperne ved nutidens benzin. Min viden har jeg fra Poul Irelands bog 'Modern Fuel'. Bogen indeholder et appendix som redegør for nogle – for mig – ukendte og anderledes justeringsmuligheder af SU-karburatorerne.

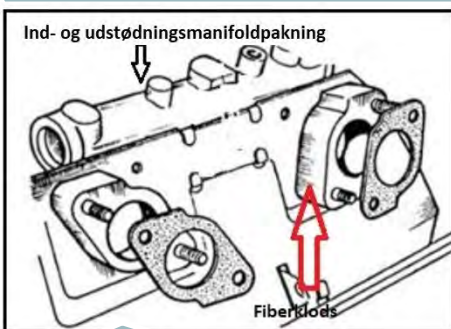


Fig. 1: Indsugningsmanifolden har fire pakflader, der kan være årsag til utætheder.

Falsk luft

Begynd karburatorjusteringen med at undersøge om motoren får tilført falsk luft. Falsk luft er en ofte overset fejlmulighed. Hvis karburatorerne suger falsk luft, så vil det ofte være umuligt at få motoren til at gå ordentligt. Typisk kommer den falske luft fra slidte gasspjælds aksler eller fra utætte manifoldpakninger.

Sidstnævnte omfatter selve manifoldpakningen, der er den store pakning nærmest topstykket. Herefter er der en pakning mellem manifold og varmeskjold, en pakning mellem varmeskjold og fiberklods, samt endnu en pakning mellem fiberklods og karburatorerne, i alt fire pakninger. Mulighederne for falsk luft er mange!

Falsk luft lokaliseres nemmest ved at lade den varme motor køre i tomgang og sprøjte bremse- eller industri rens fra en spraydåse mod de 'mistænkelige' steder. Man vil straks kunne høre en forskel på motorgangen. Hvis utætheden er stor, vil motoren gå i stå. Advarsel: Rensevæs-

Paul Ireland mener, at der særligt er tre punkter, som man skal være opmærksomhed på når man justerer SU'erne:

- Falsk luft,
- svømmerhøjden i svømmerhusene og dermed
- benzinstanden i hovedstrålerørene

kerne er brandfarlige, så vær varsom med doseringen.

Svømmerhøjden

Hvad enten man kører med én eller to karburatorer, så er svømmerhøjden vigtig. Den korrekte svømmerhøjde er angivet i reparationsmanualer mv. Billederne viser, hvordan man måler og justerer svømmerhøjden på henholdsvis type H og type HS karburator. Fremgangsmåden er den samme. Man anvender en 'målelære', som kan være et hvilket som helst stykke rundt materiale med den rette diameter.

Uanset hvilken målelære man anvender, så er det en upræcis justeringsmåde. Men det går an, hvis der kun er én karburator.

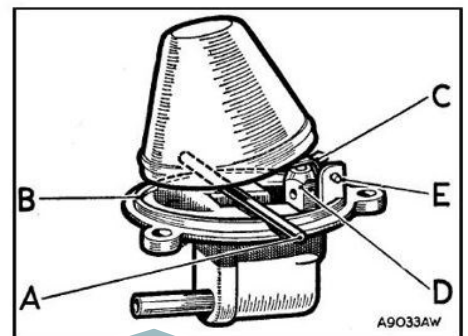


Fig. 3: Justering af svømmerhøjde på SU type HS. Målelærens diameter angives i manualen til 3,2 – 4,8 mm. Jeg vil anbefale 3,5 mm, hvilket giver den højeste svømmerstand og dermed høj benzinstand i hovedstrålerøret.

(Se også fig. 3a og 4 på næste side).

Fig. 2: Justering af svømmerhøjde på SU type H. Målelæren er 7/16' eller ca. 11 mm.



Fig. 3a: I stedet for at anvende en rund genstand for at måle svømmerhøjden på en HS karburator, kan man anvende søger-blade. Saml så mange søgerblade så du har en 'stak' på f.eks. 4 mm og hold dem sammen med en klemme. Det er en nemmere og mere præcis metode til at måle svømmerhøjden end den forekrevne.

Benzinstand i hovedstrålerøret

Når svømmerhøjden er justeret korrekt, så godt som man kan (!) og svømmerhusene er samlet, skrues hovedstrålerøret helt i bund. Herefter afmonteres 'klokke' og vacuumstempel og der indsættes et afstandsstykke (3/16", ca. 5 mm) på hovedstrålerøret/chokerfunktionen. Jeg anvender en lille gaffelnøgle med en tykkelse på lidt under 5 mm.

(Se fig. 5 og 6)

Med afstandsstykket (gaffelnøglen) monteret aktiveres benzinpumpen (tænding på!), og benzinstanden/-højden i hovedstrålerøret kontrolleres. Benzinstanden skulle nu gerne stå så højt, at benzinen er lige ved at løbe ud af hovedstrålerøret.

Hvis benzinstanden ikke er i nærheden af overkanten af hovedstrålerøret eller hvis benzinstanden ikke er helt den samme i de to karburatorer, så må svømmerhøjden finjusteres. Det kan godt være lidt 'anstrengende' at skulle tage låget af først på det ene og så måske også af på det andet svømmerhus for at finjustere svømmerhøjden. Men tro mig, det er anstrengelserne værd, og det skal kun gøres denne ene gang. Bemærk, at ved for høj benzinstand justeres svømmeren nedad (større afstand) - modsat ved for lav svømmerstand.

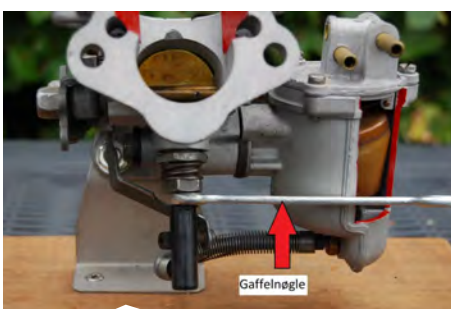


Fig. 5: Afstandsstykke (gaffelnøgle) på hovedstrålerøret.

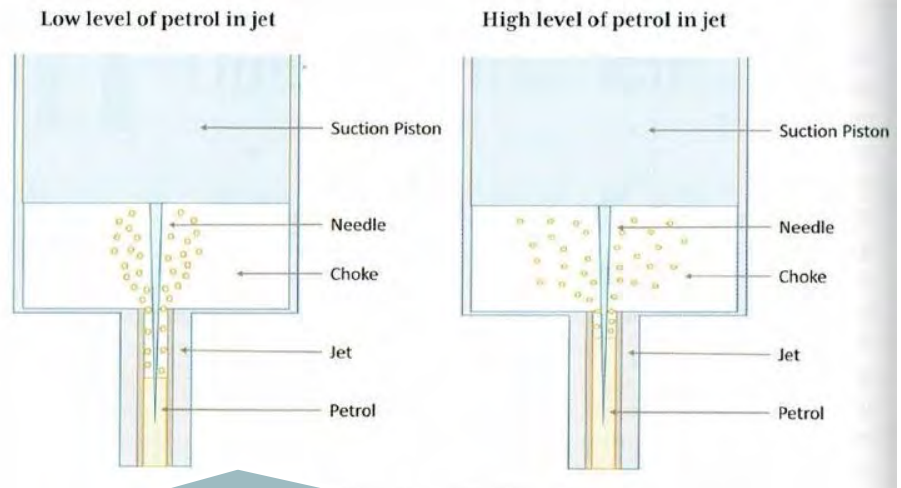


Fig. 4: Tegningen illustrerer betydningen af en for lav og af en korrekt lidt høj benzinstand i hovedstrålerøret.



Fig. 6: Sænket hovedstrålerør med afstandsstykke (gaffelnøgle) monteret.

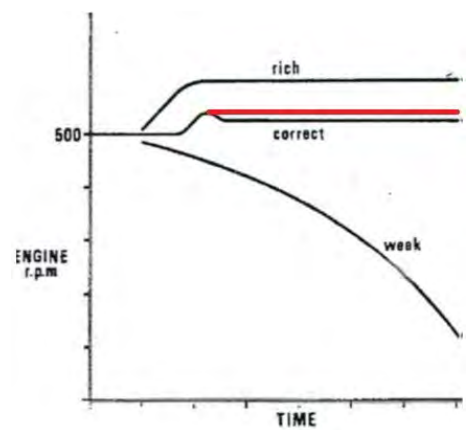


Fig. 7: Den røde streg markerer en lidt for fed blanding

Justering af hovedstrålerør

Når svømmerstanden er justeret, som vist på billederne, skrues hoveddysen 8 'flader' (lidt over 1 omgang) ud/ned, og motoren startes og varmes op. Herefter finjusteres hovedstrålerørene, og det korrekte blandingsforhold kontrolleres ved at trykke pinden på hver karburator op. Motoromdrejningerne skal herefter stige en lille smule og skal - hvis det skal være helt rigtigt - falde igen.

(Se Fig. 7)

Paul Ireland anbefaler, at man kører med lidt for 'fed' blanding. Derfor vil det være ideelt hvis den lille stigning i omdrejningstallet forbliver konstant. Kontrollér udstødningen, den må gerne vise en meget svag antydning af sort røg. Genta-ger: En svag antydning! Læs i øvrigt min artikel 'Modern fuel' i forrige nummer af klubbladet.

(Se fig. 8)

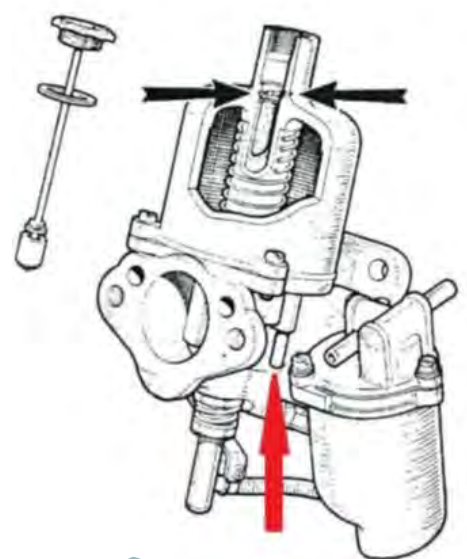


Fig. 8: Karburatorens løftepind

Synkronisering af karburatorerne

Det vil sikkert være nødvendigt efterfølgende at kontrollere karburatorernes synkronisering. Det kan gøres på forskellige måder. Paul Ireland tilføjer en ny metode, hvor han kontrollerer synkroniseringen ved hjælp af et lille papstykke. Det kan lade sig gøre, men man skal være omhyggelig og sætte en lille blyantstreg på hver karburators flange (der hvor luftfilteret normalt er monteret), så man har nogle faste målepunkter at gå ud fra.

(Se fig. 9)

Personligt foretrækker jeg 'hiss' metoden, hvor jeg bruger en slange med en spids i den ende, der stikkes ind i øret. Endelig er der den 'professionelle' syncrotester, den er god men lidt dyr og men svær at få fat i.

Fig. 9 øth:

Paul Irelands metode, kan anvendes hvis man ikke har andet til rådighed.

Fig. 10 ømf:

Hiss metoden er min foretrukne

Fig. 11 th:

Syncrotester er det optimale værktøj. Der findes andre modeller end den viste.

(Se fig 10 og 11).

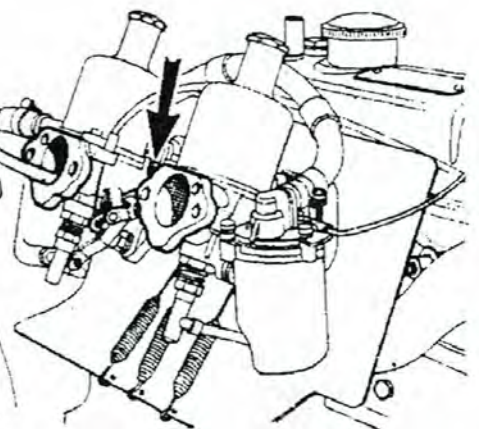
Egene erfaringer

Jeg har fulgt Paul Irelands anbefalinger vedrørende kørsel med den moderne benzin. Næsten dem alle sammen! Jeg har dog ikke tilsat petroleum til benzinen – men jeg har givet Magnetten 3 grader tidligere tænding, GT'eren har fået 4 grader, og jeg har justeret karburatorerne til at give en lidt federe blanding. Jeg undgår at køre med lave motoromdrejninger og altid med min. 3000 rpm på længere strækninger (landevej mv.).

Resultatet? Jeg føler, at motoren har fået tilført 10% mere effekt, og den løber meget villigt op i omdrejninger. Så nemt at jeg let kommer til at overskride hastighedsbegrænsningerne i byer og på landevej. Pral? Prøv selv at følge rådene i denne artikel, så kan vi tales ved senere!

En anden erfaring, som jeg har gjort: Inden finjustering af svømmerhøjden var der næsten 4 flader forskel på justeringen af de to karburators hovedstrålerør på Magnetten. Hvorfor? Fordi svømmerhøjden i de to karburatorer ikke var helt ens, selv om jeg synes at havde gjort mig umage med at justere svømmerhøjden på traditionel vis med brug af den foreskrevne runde målelære.

Heraf kan udledes, at hvis hovedstrålerørene på dine karburatorer er justeret til



korrekt blanding samt at de begge er skruet det samme antal flader ned, så er svømmerstanden helt ens i de to karburatorer og så behøver du ikke at finjustere svømmerhøjden. Modsat hvis der er forskel på de to hovedstrålerørs justering, så skyldes det sandsynligvis uens svømmerhøjde i de to karburatorer.

Nåleventiler (svømmerventiler)

Et godt råd til allersidst: Når du alligevel har åbnet for svømmerhuset, så er det værd at overveje at skifte nåleventilerne. Der findes en del typer. Det kan måske undre, at nåleventilerne bliver slidte og dermed utætte, for de skal da bare åbne og lukke en lille smule, og der er stort set ingen belastning på dem. Tilsvarende kan svømmerens aksel blive slidt, så den i værste tilfælde kan 'bryde sammen'. Forklaringen på dette må være, at det er

motorvibrationer der forplanter sig til karburatorerne - det er den eneste fornuftige forklaring som jeg kan give. (Se fig. 12 og 12a).

For at undgå slidage på nåleventilen foretrækker jeg typen med 'gummispids'. På billedet er den benævnt 'brass unsprung and tipped'. Jeg har bryder mig ikke om den sidste nye model – billedet til højre - med en fjederbelastet kugle i bunden. Det er svært at kontrollere om den er slidt, men måske slides den slet ikke?

PS: Det var en stor 'mundfuld'. Jeg håber at jeg har udtrykt mig forståeligt – det kan være svært især når det gælder teknik. Man kommer let til at glemme en detalje, som for én selv er en selvfølgelighed. Det havde nu været lettere hvis jeg havde kunnet afholde det som et foredrag og du kunne stille spørgsmål til glæde for os allesammen.



Fig. 12 og 12a: Stort udvalg af nåleventiler. Ikke alle typer kan købes i dag.

Nørdehjørnet



Af Jan Glad

Tikkende benzinpumpe



Et lille tip, hentet på Facebook den 14.11.2020 (redigeret):



Jeg skulle ud og køre sidste tur i år, alt var klar med hunden og fru'en læsset om bord. Sætter nøglen til - benzinpumpen "tikker" helt vildt.

Jeg kan høre den ikke fylder karburatorerne, måske fordi jeg ikke har kørt i omkring 14 dage med bilen. Tanken er kun 1/4 fuld, derfor sidder pumpen over benzinstanden! Og det der var i pumpe og rør er fordampet.

Hvad gør man så ?

Man holder en klud over påfyldningsrøret og med trykluft laves lidt overtryk i tanken med tændingen sat til, og "vupti" så er det det hele udluftet.

Vi kører herefter en dejlig tur på 30 km. Nemt ikke?



Lærdom i en corona tid

I denne tid med corona og hermed tid til fordybelse, og måske endda lidt ekstra tid til, at få kigget grundigt på MG'en i garagen, kom jeg til at tænke på nogle visdomsord min mor havde hængende på en tavle i sit soveværelse. De vise ord lød.....

Gud giv mig Sindsro til at acceptere de ting jeg ikke kan ændre...

**Flod til at ændre de ting jeg kan, og
Visdom til at se forskellen.**

De vise ord kaldes "Sindsro bønne" (eng.: Serenity Prayer). Det er den almindelige betegnelse for en bøn formuleret af den amerikanske teolog Reinhold Niebuhr (1892—1971). Oprindelig var den en del længere, men er blevet kendt i ovenstående forkortede udgave.

Nørdehjørnet



Af Jan Glad

For den mindre øvede "gør-det-selv-mekaniker" kan månedens emne i Nørdehjørnet nok være lidt af en udfordring, hvorfor opgaven er beskrevet i konkrete step med billede og forklaring til hvert step.

I Nørdehjørnet behandles denne gang et emne om renovering af en jævnstrømsdynamo. Mange har ødelagt dynamoen ved "bare" lige at skifte kullene". Kommutatoren er ikke rund mere, hvis slidte kul har brændt et hul i kommutatorens kobber. De nye kul vil derfor "hoppe" og udløse en lille gnist for hver omgang. Derfor bør man altid afdreje ankeret, så kommutatoren er helt rund, hvorved kullene nemt holde 40-50.000 km.

Men det kræver, at den ikke lader for meget, og

at ventilatorremmen ikke er for stram, man skal lige kunne dreje remskiven på dynamoen uden at motoren drejer med.

Næste gang vil jeg vise, hvordan man justerer lade spændingen på relæet, og hvordan man nemt ompolariserer fra + til - på stel.

Husk lige at bøsningen skal have lidt olie, en gang om året, gennem hullet på bagsiden af dynamoen

Dynamo renovering



1. Her ser man et ødelagt anker, fordi man ikke har drejet ankeret af, inden man har sat nye kul i



2. Man kan her se kullederen. Kuller sidder så det ikke kan komme helt ned i holderne.



3. Skal sidde sådan. Så kan kullet komme helt ned. Derfor mange tusind kilometer mere.



4. Når man tager bøsningen ud, kan man bruge en snit-tap/gevindskærer. Så kan man nemt dreje den ud



5. Her ser man, at der har været brugt en skruetrækker, for at få bøsningen ud - ødelagt dæksel.



6. Man skal passe på denne filtskive og metalskive, som sidder for at holde på olien.

Fortsat...

Dynamo renovering



7. De skal sidde sådan inden bøsningen presses i



8. Inden montering fyldes bøsningen med olie. Herefter presses fra begge ender til olien kommer ud af siden på den porøse bøsning



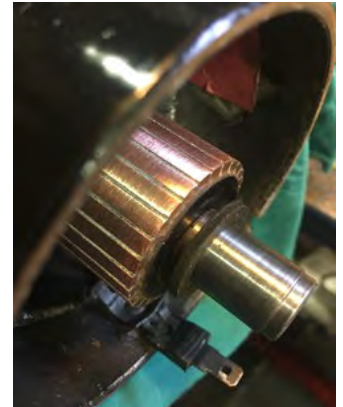
9. Så skal vi have drejet ankeret af. Det er meget vigtigt ved udskiftning af kul. Her et næsten nyt anker der var skævt fra fabrikken.



10. Når ankeret er drejet af, skal kommutatorens rillerne „stikkes” op med en gammel nedstrygerklinge



11. Så er vi klar til at samle, med nyt kugleleje, bøsning og kul



12. Husk denne fiberskive, på akslen, som holder skidt væk fra bøsningen



13. Når dynamoen er samlet og kører, holder man et stykke sandsten på kommutatoren, så kullene bliver slides til og støjfri



14. Færdigt arbejde



15. Man kan afprøve dynamoen ved at forbinde, den tykke og den tynde pol sammen, med et stykke ledning (uden de originale ledninger !!) Ved ca. 1500 omdr. skal der komme en kraftig gnist, når man "knistre" med en skrue trækker til stel.

Nyhedsbrev januar 2021

Af sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen og formand Steen Rode-Møller

Nu afskaffes Originalitetskravet!

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



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

Fredag den 4. december 2020, kunne Skatteminister Morten Bødskov, på finansministeriets hovedtrappe offentliggøre aftalen omkring Bilpakken. Med budskabet om en grønnere og mere miljøvenlig transport fremtid, 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 be-

sluttet at hæve afgiftsgrundlaget. Det vil man gøre ved at hæve det lempelige loff 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-entusiastene 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 har bliver der ryddet op, der er rene linjer og regler der er til at overskue.

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.

Note:

For Motorhistorisk Samråd der udestår nu at vi skal have analyseret aftaleteksten i bund, vi skal have konstrueret nogle faktuelle regneeksempler. Vi skal også have set på resten af aftaleteksten, hvor der blandt også findes en forhøjelse på ejerafgiften på alle biler, noget der også vil få indflydelse på veterankøretøjerne, men ikke kun på dem.

Airbags popper op igen



Tilbage i 2016 havde vi en længere sag kørende med den daværende styrelse, SKAT Motor. Det drejede sig om at de for nogle veterankøretøjer havde lagt et tillæg på for manglende airbags. Vores henvendelse til styrelsen fik dem den gang til indføre en praksis således at fejlen ikke skulle kunne ske igen.

Nu er vi fremme ved efteråret 2020, hvor vi modtager en besked fra ejeren af en militær GMC årgang 1943. Han henvender sig til os med spørgsmål til en afgiftsberegning han har modtaget fra Motorstyrelsen. Det viser det sig at man har lagt kr. 7.450 på, i afgift for 2 manglende airbags.

Det siger sig selv at i en GMC fra '43, skal der ikke være nogen airbags, så vi kontaktede straks Skatteministeriets departement, der så har indhentet et svar fra deres styrelse. Vi har nu fået svar retur fra Skatteminister Morten Bødskov, hvor der står følgende:

"Motorstyrelsen kan bekræfte, at der som anført af Motorhistorisk Samråd gælder en fast praksis, hvorefter der for visse ældre køretøjer ikke gives et tillæg i den afgiftspligtige værdi for én eller ingen airbags. Denne praksis er ikke blevet ændret. På baggrund af henvendelsen fra Motorhistorisk Samråd har Motorstyrelsen foretaget en stikprøveundersøgelse af sager om værdifastsættelse af originale og uoriginale veterankøretøjer, dvs. køretøjer ældre end 35 år, uanset om køretøjet fremtræder som ved første registrering. Som følge af resultaterne af stikprøvekontrollen har Motorstyrelsen foretaget en gennemgang vedrørende campingbiler ældre end 35 år, som er værdifastsat i perioden fra 1. januar 2018 til 30. september 2020. Undersøgelsen viste, at der i 30 ud af de i alt 74 sager fejlagtigt blev givet et tillæg som følge af manglende airbags. På den baggrund vil Motorstyrelsen gennemgå hver enkelt af de 30 sager med henblik på vurdering af genoptagelse af værdifastsættelsen i de konkrete sager."

Det er en ret høj fejlprocent, så er du i tvivl om du er en af dem der fejlagtigt har betalt for et tillæg for manglende airbags, så vil vi opfordre til at du retter henvendelse til Motorstyrelsen, med henblik på en genberegning.

Nyhedsbrev fortsættes.....

Der er naturligvis ikke krav om airbags i sådan en svend her, men det har ikke afholdt Motorstyrelsen for at beregne et tillæg for at de mangler

En lille mand og en hel branche i klemme

Gennem vores samarbejdspartner, brancheforeningen SKAD, er vi blevet gjort bekendt med indholdet af en verserende retssag, mellem ejeren af en Harley Davidson og Skatteankestyrelsen. SKAD er i den sag repræsentant, og har orienteret MhS om de næste skridt i en sag der potentielt kan få omfattende konsekvenser.



Modelfoto) En Harley Davidson er nu blevet genstand i en sag, der kan få vidt rækkende konsekvenser for den danske reservedelsbranche

Sagen handler om et køretøjs identitetstab i forhold til Registreringsafgiftslovens §7a, stk. 2, nr. 1. Den paragraf siger, at køretøjet efter genopbygning skal fremstå helt præcist som det der er betalt afgift af i sin tid. I sin enkelhed går den her sag altså videre end det såkaldte originalitetskrav, der i princippet kun gælder for veterankøretøjer der er importeret efter 1991, og værende i en alder ved importen ældre end 35 år. Den omtalte paragraf omhandler ALLE køretøjer. Skåret ind til benet, handler sagen altså om et "originalitetskrav" på alle køretøjer, uanset om de er med det man kalder "fuld afgift" eller "veteranavgift".

Ifølge SKAT Indsats i 2017, har den omtale motorcykel ved ombygning ændret identitet. Blandt andet er SKAD blevet orienteret om, at et monteret højt styr har ændret motorcyklens "look", og at der så ikke er tale om den samme motorcykel længere. Skatteankestyrelsen har i sin indstilling til Landsskatteretten udtalt at, man har den opfattelse at Motorstyrelsens juridiske vejledning er i strid med Registreringsafgiftsloven.

I realiteten betyder det, at den ellers ret stramme fortolkning, som vi har oplevet hos Motorstyrelsen de seneste år, ifølge ankestyrelsen skal tolkes endnu strammere, faktisk som 0-tolerance i forhold til hvad man må skifte og ikke må skifte på et køretøj, før det mister sin identitet, og der skal betales ny registreringsafgift. Motorstyrelsens direktør har oplyst, at

gamle sager i så fald vil skulle genoptages og laves om.

Ejeren af motorcyklen har nu hyret en dygtig skatteadvokat, faktisk en vi i MhS kender særdeles godt da denne advokat tidligere har hjulpet os med rådgivning. Sagen skal for Landsskatteretten, hvor vi vurderer at Skatteankestyrelsens indstilling om 0-tolerance, kan få omfattende konsekvenser hvis sagen falder ud til myndighedernes fordel. Sagens principielle karakter vil betyde at Motorstyrelsen, i så tilfælde, efter retsafgørelsen skal arbejde efter et 0-tolerance princip.

Nu kan vi håbe at Landsskatteretten underkender Skatteankestyrelsens begrundelse i indstillingen. Hvis Landsskatteretten støtter op om Skatteankestyrelsen, så vil vi se at selv små detaljer, på en bil eller motorcykel, vil kunne blive udslagsgivende, uanset hvilken type afgift der er betalt på køretøjet forud. En sådan dom vil kunne få betydning for den del af branchen hvor man reparerer og ombygger, det vil få konsekvenser for salg af uoriginale reservedele som fælge, andet udstyr, og mere til.

På den ovenstående baggrund, har Motorhistorisk Samråd derfor også givet vores tilsagn til SKAD om opbakning til sagen, og dermed vores fulde hjælp og støtte.

Note:

Hvilken indflydelse aftalen om afskaffelse af originalitetskravet vil kunne få på afviklingen af denne sag, må vi vente at se. Vi forstår på SKADs direktør Thomas Krebs at han snarest vil tage en snak med Motorstyrelsens direktør, med advokaten og naturligvis ejeren af motorcyklen, om de næste træk.

— o o o —

Der er vindere og kun ganske få tabere, med de nye registreringsafgifter

For en uge siden præsenterede Skatteminister Morten Bødskov den såkaldte Bilpakke, der er en omlægning af de danske registreringsafgifter hen mod en mere grøn og miljøvenlig ordning. Aftalen indeholdt også væsentlige ændringer for de historiske køretøjer. Det vil vi bruge dette ekstraordinære nyhedsbrev på at beskrive lidt mere detaljeret.

De samlede organisationer står bag ønsket om at få afskaffet det forhadte originalitetskrav, der har været på vores dagsorden i mindst de seneste 5 år. Det er nu lykkedes, og aftaleparterne tog også brændstofforbruget med, som vi har kæmpet med at få fjernet, lige siden det

blev indført for veterankøretøjerne for snart 20 år siden. Hvad vi ikke havde regnet med, og som kom som en kærekommen overraskelse, var at man også nu reducerer i importafgifterne, så op imod 80-90% af de veteranbiler der typisk importeres, vil opleve et markant fald i afgiften med halvdelen eller mere.

Konsekvensberegninger på plussiden

For at anskueliggøre de nye afgifter, har vi brugt den forgangene uge på at beregne en række konkrete eksempler på registreringsafgift for de mest almindelige veteranbiler. Det er vores tanke at man kan bruge liste til at gætte sig frem til afgift på sammenlignelige køretøjer.

Inden vi skrider til listen, er det dog vigtigt for os at få indskrevet en ansvarsfraskrivelse i de nedenstående beregninger. I 1925 indførtes under Thorvald Stauning de første registreringsafgifter på automobiler, siden er afgiftsreglerne ændret et utal af gange, og flere og flere parametre er ført på, her iblandt ændrede momssatser og forhandleravancer. Det er derfor ikke reelt muligt at lave en præcis afgiftsberegning ud fra datidens pris fra forhandler. Så tag helst det med i nedenstående liste:

Et gemt knæk gav forvirring

Ændringerne blev de første dage misforstået af mange, der kun så at man ændrede det gamle afgiftsgrundlag fra 40% til 75%, men man glemte det vigtigste, at der samtidig blev indført et nyt skalaknæk. Dette skalaknæk betyder at der kun skal betales 25% afgift af de første 65.000 kr. Der skulle man før betale 85% af de første 197.700. Da langt de fleste veterankøretøjer ender med et afgiftsgrundlag under, så er der reelt kun 25% afgift på dem. Da man samtidig øger skalaknæk 2 til 202.200, betyder det at flere af de dyrere kommer med under de 85%, som altså gælder for skalatrin 2.

Ud fra ovenstående kan man finde frem til en generel huskeregel, der siger at biler der havde en nypris hos forhandleren på 231.000 eller mindre, vil der kun skulle betales 25% af i afgift ved import. Der vil desuden ikke være noget tillæg for brændstofforbruget, og ikke noget originalitetskrav. I alt ser vi altså nu på meget simple regler, og generelt også lavere afgift.

Nyere og dyrere biler bør fortsat betale efter markedsværdien

Desværre ser vi også på at der vil være mange, navnlig meget dyre biler, der vil opleve at det ikke vil kunne betale sig at importere efter veteranreglerne. Der vil man som hidtil have mulighed for at betale afgift efter den aktuelle markedsværdi, hvis det bedre kan betale sig. Det skal dertil siges at afgift efter markedsværdi, også er faldet grundet det nye lave skalaknæk. Da afgiftssatserne således ikke

er øget, men alene at skalaknækkene er ændret, så er der i princippet ingen biler der vil stige i afgift, men flere vil opleve et fald i forhold til før.

Man skal i en analyse også tage med, at det generelt vurderes at rigtig mange ville have haft svært ved at overholde Motorstyrelsen nidkære krav til originalitet. Da det krav nu også er fjernet, er der altså også fjernet en potentiel strafafgift for uoriginalitet på mellem 60-100.000 kr. per køretøj.

Motorhistorisk Samråd udsendte en pressemeddelelse sidste fredag, på samme tid som Regeringen lagde sin

erkende at vores pressemeddelelse godt kunne have været tydeligere i sine informationer og sit budskab, der alene var baseret på de første få minutters gennemgang af aftaleteksten. Nu har vi haft god tid til både at læse os igennem og regne eksempler igennem, og vi vurderer at det ser rigtig godt ud, men der er sandelig også en del mere at arbejde på. Det er vores plan at udkomme med endnu et nyhedsbrev inden jul, hvor vi vil komme ind på andre detaljer i aftalen, og specifikt meget mere om vores fremtidsplaner.



Med hjælp fra Dansk Veteranbil Klubs store bibliotek har vi fundet frem til et væld af nybilpriser (se herunder)

Model og årgang	Forhandlerpris	Egenvægt	Ny 2021 afgift	Ændring
1914 Ford T	kr. 3.100	700,00	kr. 961	-kr. 1.397
1930 Ford A Tudor	kr. 3.530	1000,00	kr. 990	-kr. 4.305
1957 Fiat 600	kr. 12.998	585,00	kr. 1.624	-kr. 443 *)
1957 Jaguar MkII	kr. 51.350	1500,00	kr. 4.192	-kr. 9.886
1958 Cadillac Series 62	kr. 91.950	2100,00	kr. 6.911	-kr. 14.213
1963 Austin Healey 3000	kr. 49.979	1157,00	kr. 4.100	-kr. 7.952
1966 Ford Mustang	kr. 51.882	1200,00	kr. 4.228	-kr. 8.327
1967 Lotus Super Seven	kr. 35.000	420,00	kr. 3.097	kr. 1.089 *)
1967 VW 1200 Deluxe	kr. 15.249	750,00	kr. 1.774	-kr. 2.628
1967 Volvo P1800	kr. 54.474	1150,00	kr. 4.401	-kr. 8.151
1969 Chevrolet Corvette	kr. 115.000	1500,00	kr. 8.454	-kr. 13.352
1970 Dodge Challenger	kr. 96.086	1550,00	kr. 7.188	-kr. 12.544
1971 Alfa Romero Spider	kr. 65.883	1040,00	kr. 5.165	-kr. 8.006
1971 Volvo 144 De luxe	kr. 41.112	1125,00	kr. 3.506	-kr. 7.258
1971 Opel GT	kr. 58.728	940,00	kr. 4.686	-kr. 6.824
1971 Morris Mascot Mk III	kr. 19.990	625,00	kr. 2.092	-kr. 1.375
1977 VW Bus	kr. 83.414	1175,00	kr. 6.339	-kr. 9.888
1978 Ford Capri 2,3	kr. 89.579	1050,00	kr. 6.752	-kr. 9.370
1978 Opel Manta 2,0	kr. 95.000	1000,00	kr. 7.115	-kr. 9.287
1978 Pontiac Trans Am	kr. 170.000	1650,00	kr. 12.137	-kr. 16.983
1978 Porsche 928	kr. 468.484	1450,00	kr. 70.225	kr. 5.728
1979 Simca 1307	kr. 62.000	1065,00	kr. 4.905	-kr. 7.977
1980 Ferrari 308	kr. 650.000	1090,00	kr. 111.552	kr. 27.092
1981 DeLorean DMC12	kr. 400.000	1000,00	kr. 54.633	kr. 1.195
1982 Porsche 911	kr. 567.112	1160,00	kr. 92.681	kr. 17.815
1983 Citroen CX20	kr. 168.498	1250,00	kr. 12.037	-kr. 14.979
1984 Camaro Z/28	kr. 520.000	1450,00	kr. 81.954	kr. 11.201

*) Biler med en egenvægt på mindre end 650 kg, ville oprindeligt have fået en reduktion i afgiften. Det gør man ikke mere, derfor vil de opleve en mindre stigning

Støt klubben, hver gang du tanker



OK

Det lyder måske som et eventyr, men faktum er, at **OK** i deres markedsføringspolitik har besluttet, i en god sags tjeneste, at støtte idræts- og sportsklubber i Danmark. De tilbyder derfor at bidrage med fem øre pr. liter benzin / diesel, hver gang et medlem køber **OK** brændstof.

Fra MG klubbens side passer det rigtig godt ind i vores behov, da **OK** er et af de få selskaber i landet, der kan levere højoktan benzin (Oktan 100), hvilket passer glimrende til de MG biler, der er produceret i en tid, hvor dette var normalt.

OK iblander kun 4% bioethanol i deres 100 oktan benzin, hvilket er mindre end andre benzinselskabers 100 oktan benzin, og det passer perfekt til biler fra før 1990.

En sidegevinst er tillige, at skal man rundt i landet, så er **OK** selskabet med flest tankstationer i Danmark. Der er hele 670 tankstationer at benytte, hvor kun ganske få ikke har 100 oktan benzin.

Kig ind på deres hjemmeside:

www.ok.dk

"Hvorfor er oktantal vigtigt?"

Grunden er enkel: Det høje oktantal kan give en forbedret effekt af den energi, der er i benzinen. Mange moderne motorer indstiller selv tændingen efter det oktantal, du hælder i tanken. Og det er især her, et højt oktantal gør en forskel.

Jo højere oktantal, jo mere komprimering kan benzinen modstå, før den bliver antændt i motoren. På den måde kan du få flere hestekræfter. En mere effektiv forbrænding giver en forbedret acceleration og en højere potentiel tophastighed.

Er oktallet derimod for lavt, vil bilens motor justere tændingen og reducere kompressionstrykket, så du undgår tændingsbanken. Tændingsbanken sker, når benzinen antænder i ukontrollerede eksplosioner. Det giver i sidste ende færre hestekræfter og lavere ydeevne."

Citat: www.ok.dk

OK

MG klubben har indgået en sponsoraftale med **OK**, hvor du støtter klubben, hver gang du tanker med **OK**. Og vigtigt for dig er, at det ikke koster dig noget – **OK** betaler.

"Få flere heste med OK's oktan 100"

Nu kan du få Danmarks højeste oktantal i hele Danmark. Vi har skruet helt op, og der er ingen tvivl. OK's nye oktan 100 er klar til at slå benene helt væk under dig med mere af alt det, du elsker ved din bil."

Citat: www.ok.dk



Hvordan kommer jeg i gang?

Jeg har allerede et OK benzin / dieselkort:

Også godt hvis du har flere kort i husstanden.

Kontakt:

OK på tlf.: **70 10 20 33**

Meddel at du støtter;

MG Car Club Danish Centre,

og hermed vil være sponsor

Det er helt gratis !

OBS: Det er vigtigt du nævner klubbens fulde navn, så vores venner i vest ikke får glæde af sponsorpengene !

Jeg har endnu ikke et OK benzin / dieselkort:

Du kan vælge mellem to alternativer:

Alternativ 1:

Opret dig selv på:

www.ok.dk/lokalsporten

Alternativ 2:

Opret en App fra **OK** i App Store

Du behøver ikke benzinkort ved optankning.

Vi håber at så mange som muligt vil bakke op om dette. Jo flere kort, des flere penge, leveret fra **OK** til MG klubben, og det uden det koster os en krone !

I løbet af året vil vi få besøg af **OK**, hvor de på et klubmøde vil præsentere produkterne. Her kan andre muligheder for frodelagtigt samarbejde også blive drøftet

Skulle der være spørgsmål er du velkommen til at kontakte Poul Henning Olsen på telefon: 60 79 90 11 eller mail: poul.olsen6@gmail.com

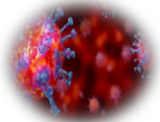
Besked fra Bestyrelsen



Af Lars Thousig

Corona situationen

Meddelelse skrevet den 8 dec.2020.



— o o —

Så er vi slået tilbage til start!

Vores optimisme led et nederlag i går, da forsamlingsforbuddet på 10 personer blev forlænget til 28. februar 2021. Det betyder at de planlagte og annoncerede klubmøder i januar og februar 2021 må aflyses. SURT!

Vi er selvfølgelig ikke de eneste forbud- det går ud over, selvom det kan føles sådan.

En positiv side ved forbuddet, øget hjem-

mearbejde og isolation er, at du får ekstra tid til at pusle om din MG. Husk at du altid kan søge vejledning om tekniske spørgsmål hos en af de registeransvarlige. Se information bagerst i bladet. Mange gange kan de hjælpe dig, eller sende dig videre til en specialist. Et oplagt område er at tjekke tilstanden i dine bremser og gøre dem klar til en ny sæson.

På klubbens hjemmeside under "For medlemmer" kan du få inspiration/læring fra artiklerne "Matthias' Garage", hvor samtlige artikler er tilgængelige. Husk, gentagelse fremme ofte forståelsen.

Hvis der er behov for en mekanikerløsning så kom af sted inden de får travlt til foråret. Du kan kontakte dit forsikrings-selskab om tilladelse til at køre til/fra værkstedet i vinterhalvåret.

Bestyrelsen planlægger aktiviteter fra den 1. marts 2021, med blandt andet generalforsamling i marts måned.



Det bliver sommer igen !

Hold øje med bladet, hjemmesiden og Facebook.

Med optimistisk MG hilsen
Bestyrelsen i MGCC Danish Centre

- til vores annonce sponsorer - Godt nytår ! - til vores artikel sponsorer

Classic CENTER
www.classic-center.dk

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

Beklædning & udstyr
Reserve dele
Biltilbehør
Skilte
Olier

MGA
MGB
MGB
MGB

Kjølleshop 5 - spares tilbehør - TDC udstyr - Indkøbscenter.dk

MG

Alle MG biler er udstyret med...
Elektronisk ledning fra CD
Elektronisk ledning fra CD
Elektronisk ledning fra CD

PERNITE
Elektronisk ledning fra CD
Elektronisk ledning fra CD
Elektronisk ledning fra CD

K. HOLLSTED & CO.
Vej 10
2100 København Ø
Tlf. 33 12 12 12

MD BONNEVIE
Tilbyder Classic British Motor Car Supply Specialist

Alt i reserve dele til MG T-type, MGA-B-C & Midget
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motorer til Triumph, Austin Healey og Jaguar
Tilbud af alle MG reservedele og motorer. Se mere på vores hjemmeside eller på vores telefon.

Elektronisk ledning fra CD
Elektronisk ledning fra CD
Elektronisk ledning fra CD

BONNEVIE MG IMPORT
21 24 28 48

Nu 6 gange om året!
Tegn abonnement
motor classic
Skabner med selv engdem
Få Motor Classic
Lign på abonnement

motor classic

VinRETRO
ALT OM KLASSISKE BILER

Pryds' Pendul!
Sprite er ikke bare en drikkevarer

LARS BORSIG CLASSIC MG

Restoration af vognværellet
Pladele fremsættes
40-45 kr
700grøn

LARS BORSIG CLASSIC MG
14-16 Borsigvej • 2800 Kongens Lyngby • Tlf. 44 12 12 12

Renovering af din klassiske bil
Køb og sælg bil
www.cuwilak.dk

cuwilak

Renovering af din klassiske bil
Køb og sælg bil
www.cuwilak.dk

cuwilak

BIL
BIL

ROVER OWNERS CLUB

FDM
FDM

SRV - SERVICE - REPARATION - RESTAURERING
RESERVEDELE • HJÆLPER OIL • MERCHANDISE
KØB • SALG • KONKORSON

LM AUTO
KØB-SALG-SERVICE

LM AUTO
Lars Madsen
42200 Hvidovre
Tlf. 44 12 12 12

MG

MG

MG

MG

M.P. Autolakering
Poul-Erik Pedersen

Højreskovvej 28 B
3480 Kvistgård
Tlf. 49138309

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

Bulletinen
BULLETINEN

JAGUAR
JAGUAR CLUB OF DENMARK

MAGASINET
MG CAR CLUB NORWAY • MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB



Dit lokale Autoværksted i Nordsjælland.
Vi renoverer, servicerer & sælger klassiske biler

JH Classic Auto er autoriseret reservedels forhandler til de Engliske mærker som Triumph, MG, Spitfire, Austin Healey og Jaguar E-Typen.

Værkstedet har igennem mange år oparbejdet stort speciale kendskab med både totalrenoveringer & forsikringskader. Vi sætter en ære i at udføre kvalificeret Autoservice, herunder pladearbejde på de klassiske sportsvogne.



Vi forhandler smørelolie fra FUCHS
www.fuchs.com/dk/da/

JH CLASSIC AUTO
Grøndyssevej 3, 3210 Vejby
+45 41 60 60 04
info@jhclassicauto.dk
www.jhclassicauto.dk
Find os på Facebook



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



Af Rikke U. Nissen

Samtidig med forrige MG blad skulle du gerne have modtaget en julehilsen fra formanden og ikke mindst den nye 2021-kalender.

Kalenderen plejer vi at uddele til klubmøderne i november og december for at spare porto. Men - når vi nu ikke kan mødes, så kan vi heller ikke uddele kalenderen...

Derfor har bestyrelsen besluttet, at vi i år tilsender kalenderen til samtlige medlemmer og bruger de penge på porto, som vi skulle have brugt på frokost og lagkage tilbage i oktober, da det skærpede forsamlingsforbud forhindrede os i at fejre moderklubbens 90-års fødselsdag.

Vi håber, at I er enige i beslutningen - den kan ikke omgøres 😊.

MG kalenderen 2021

Selve kalenderen er igen i år fyldt med jeres indsendte fotos. Enkelte har allerede været præsenteret som "Månedens vinder foto", men de er så gode, at de godt kan tåle et gensyn.

De første foto til 2022-kalenderen er allerede modtaget. Må de få følgeskab af mange flere, og gerne med stemningsbilleder fra MG-arrangementer, som vi jo desværre ikke har haft mange af i år.

Vi håber derfor, at I får fyldt kalenderen op med masser af MG-arrangementer i det kommende år.

NOVEMBER-DECEMBER 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.



Linda Kronsteds MGA i efterårsskoven

Udgivelsesplan for MG bladet i 2021

Blad nr.	Måned	Deadline for indlæg	Udgivelsesuge 2021
1	Januar-Februar	20.12.2020	3
2	Marts-April	20.02.2021	11
3	Maj	20.03.2021	16
4	Juni-Juli	20.04.2021	20
5	August	20.06.2021	29
6	September	20.07.2021	33
7	Oktober	20.08.2021	38
8	November-December	20.10.2021	46



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1991 og klassiske køretøjer årgang 1992-1996. Velkommen til vores fællesskab!



Præmieeksempler



Motorcykel - BSA

Dagsværdi 40.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
815 kr.



Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
743 kr.



Klassisk bil - MX-5

Dagsværdi 150.000 kr. (1992)
Ansvar + kasko
3.142 kr.



Veteranbil - Opel GT

Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
1.277 kr.

Ud over forsikringsens 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.

Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af
ThistedForsikring

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.

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

Meguiars professionelle produkter anvendes og er sparringspartner ved vanskelige opgaver.

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

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER I MARTS 2021

NÆRUM

Tirsdag den 2. marts 2021 kl. 19.00

Mødested:

Sommers Automobile Museum, DVKs lokale 1.sal
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Det lugter af benzin

Vi MG ejere står overfor en voksende udfordring med den moderne Ethanolholdige benzin.

Den benzin du kan købe i dag, uanset oktantal, har et lavere kogepunkt end da bilen blev bygget. Det øger tendensen til damplokker i en varm karburator og ujævn kørsel til følge. Endnu en udfordring er at nutidens benzin har en langsommere forbrændingshastighed, hvilket påvirker tændingstidspunktet og dermed ydelse og forbrug.

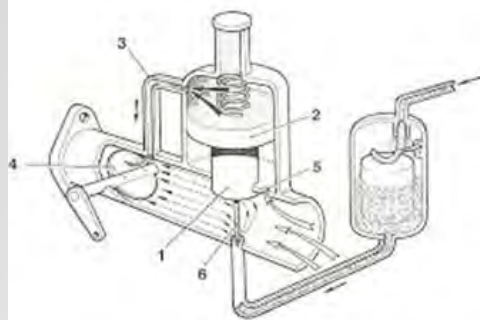
Matthies Nissen vil fortælle om disse udfordringer, og ikke mindst hvad du kan gøre for at modvirke dårligdommene.

I forbindelse med sit studie i engelsk litteratur af benzinudfordringen er Matthies stødt på en ny alternativ måde at justere SU karburatorerne på.

Lidt skeptisk gik Matthies i gang med at efterprøve teorien i praksis, og resultatet har vist sig mere end positivt, på grænsen til fantastisk.

Kom og hør om disse to vigtige emner.

På gensyn
Matthies og Lars



HOLD ØJE MED HJEMMESIDEN, FACEBOOK OG EMAIL
OM EVT. COVID-19 ÆNDRING AF MØDET.



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 9. marts 2021 kl.19.00

Mødested:

Hos Henrik

Levetoftevej 2, 4690 Haslev

"Det fand' me uhyggeligt, du"

Medbring gerne ting fra dit eget rædselskabinet. Hvis ikke, så har vi taget kassen med defekte og skæve MG-stumper med.

Vi vil erfaringsudveksle årsager til havarier etc. og forventer en god debat mellem deltagerne. Vi har prøvet det én gang tidligere i Vestsjælland, og der kan det nok være, at man lærte et og andet.

Tilmelding til Anlis på:

Mail: medlemmgklub@gmail.com eller

Tlf.: 22 41 57 06

Seneste tilmeldingsfrist er den 5. marts.

Max. deltagerantal iht. de på dette tidspunkt gældende regler fra Regering og Sundhedsmyndigheder

På gensyn Bent



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

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER I MARTS 2021

VESTSJÆLLAND Tirsdag den 16. marts 2021 kl.19.00

Mødested:

Ringstedvej 112, 1.sal, Holbæk

(lige hvor Holbækmotorvejen frakørsel 19 og rute 57 krydser hinanden)

Ethanolholdig benzin og karburatorjustering

Matthies Nissen fortæller om den nye ethanolholdige benzin og hvad den gør ved vores MG'er samt om justering af karburatorer (se også beskrivelse heraf under mødet i Nærum).

Tilmelding til Anlis på:

Mail: medlemmgklub@gmail.com eller

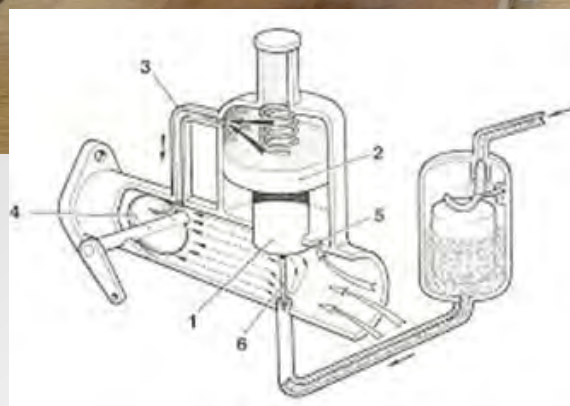
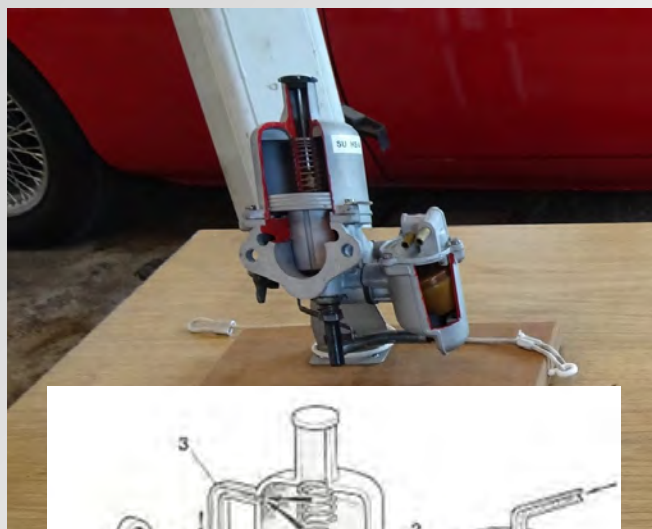
Tlf.: 22 41 57 06

Seneste tilmeldingsfrist er den 12. marts.

Max. deltagerantal iht. de på dette tidspunkt gældende regler fra Regeringen og Sundhedsmyndighederne..

Når vi ved mere om eventuelt fortsat maksimum på deltagerantal melder vi ud, hvor mødet afholdes. Følg med på hjemmesiden.

På gensyn Bo



GENERALFORSAMLING Søndag den 7.marts 2021 kl. 09.30

Mødested:

Solrød Bio

Tjørnholmvej 10, 2680 Solrød Strand

Find indbydelsen på side 5.



KOMMENDE KLUBMØDER Forår 2021

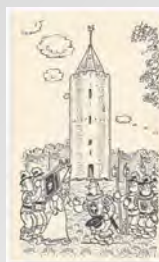
NÆRUM

Første tirsdag i måneden



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Anden tirsdag i måneden



VESTSJÆLLAND

Tredje tirsdag i måneden

HUSK:

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

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*



British Sportscars

REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT





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 de måneder
MG bladet udkommer, så kontakt Anlis Nissen

ANNONCER:

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

Støt klubben,
*hver gang du
tanker*



OK

Støt din klub ved at købe OK brændstof.
Kig ind på side 29 og hør mere om mulighederne