



# MG KURIER

Offizielles Magazin des MG Car Club Deutschland e.V.

Nr. 146 – 51. Jahrgang



Bei uns ist Ihr **MG** in guten Händen

## Bremsenteile für alle MG!



C&C Parts BV  
The specialist  
in brake systems

**C&C**<sup>®</sup>  
**PARTS**

De Voort 5a, Baarlo

P.O. Box 8350  
5990 AB Baarlo-Holland

Tel. (0031)(0)77-4772454

Fax (0031)(0)77-4771676

E-mail: [info@ccparts.nl](mailto:info@ccparts.nl)

[www.ccparts.nl](http://www.ccparts.nl)

Ihr KFZ-Meisterbetrieb  
in Seelbach

# K·H·D·E·U·S·C·H

GMBH



- 🔧 Ihr Meisterbetrieb für KFZ-Reparatur, TÜV und AU
- 🔧 Spezialist für Vorkriegsfahrzeuge
- 🔧 Service und Restaurierung
- 🔧 Alle Fahrzeugmarken willkommen

Jürgen Deusch • Am Sportplatz 2 • 77960 Seelbach  
Telefon 07823.5554 • Fax 07823.5618 • [deutsch-kfz@t-online.de](mailto:deutsch-kfz@t-online.de)

# Aus der MG Kurier-Redaktion



Liebe Leserinnen, Leser und MG-Automobile,

neues Spiel, neues Glück: 2021 startet wie gewohnt mit dem Januar-MG Kurier. Ein kleines Trostpflaster für die MG-Freunde, hoffe ich, denn die liebgewonnenen Messe- und Touren-Aktivitäten (Neujahrsausfahrt, Houten, Maastricht, Bremen usw.) für die ersten Monate im Jahr ruhen ja leider. Aber einen MG Kurier haben wir wieder hinbekommen. Ziemlich aktiv waren dieses Mal die T-Type-Schrauber, man betätigte sich vor allem an Fahrwerk, Motor, Getriebe - und auf der Amtsstube. Viele der gesammelten Erfahrungen lassen sich problemlos auf andere Baumuster übertragen, insofern bitte gerne zwischen den Zeilen lesen und überlegen: „Was würde ich denn da machen?“

Unser Feature haben wir der „Summer Dream“-Rallye gewidmet. Was die Teilnehmer angeht, hat die Veranstaltung im Zeichen des „physical distancing“ ein ordentliches Feld auf die Beine gestellt und offensichtlich hatten Mensch und Maschine ihre Freude daran. Auf jeden Fall ist die Ortschildsuche ein guter Grund, den MG (und sich selbst) mal kräftig auszulüften. Fortsetzung folgt, hat Uli Fiegel versprochen.

Schließlich findet ihr im aktuellen Heft den Terminkalender für die Saison 2021. Die nächsten Wochen werden zeigen, was tatsächlich „durch die Tür“ geht. Auf jeden Fall wird sich unser Event-Manager Michael Benecke freuen, wenn sich auch die (noch) freien Wochenenden füllen. Wie bereits im letzten Heft thematisiert: Der Club supportet Veranstalter nach besten Kräften, also plant ruhig einmal „ins Blaue“ - wenn abgesagt werden muss, ist das so und Euer Schaden soll es nicht sein.

Schließlich findet ihr im aktuellen Heft den Terminkalender für die Saison 2021. Die nächsten Wochen werden zeigen, was tatsächlich „durch die Tür“ geht. Auf jeden Fall wird sich unser Event-Manager Michael Benecke freuen, wenn sich auch die (noch) freien Wochenenden füllen. Wie bereits im letzten Heft thematisiert: Der Club supportet Veranstalter nach besten Kräften, also plant ruhig einmal „ins Blaue“ - wenn abgesagt werden muss, ist das so und Euer Schaden soll es nicht sein.

Euer Andreas Pichler, Editor MG Kurier

## Impressum

MG Kurier, offizielles Magazin des MG Car Club Deutschland e.V., gegründet 1970, erscheint 4 x jährlich, Auflage: 1.200 Exemplare. Nachdruck bzw. Verbreitung in Medien jeglicher Art, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe und vorheriger schriftlicher Genehmigung der Redaktion gestattet. Sollte MG Kurier versehentlich Copyright- bzw. Urheberrechte verletzt haben, so ist dies unwissentlich geschehen. Es wird kurze Information erbeten, damit die entsprechende Grafik/Information für die Zukunft entfernt bzw. gekennzeichnet werden kann. In diesem Zusammenhang ist die Schadensminderungspflicht zu beachten. Im Falle von Differenzen zu Marken- & Warenzeichen, Copyright bzw. Urheberrechten etc. ist zur Vermeidung unnötiger Rechtsstreite und Kosten bereits im Vorfeld Kontakt mit MG Kurier aufzunehmen. Anwaltliche Kostennoten (o.ä.) ohne vorhergehende Kontaktaufnahme mit MG Kurier werden im Sinne der Schadensminderungspflicht als unbegründet zurückgewiesen. Für die Richtigkeit und Funktion der Inhalte der Beiträge übernehmen der MG Car Club Deutschland e.V. und die Redaktion keine Gewähr. Ebenso übernehmen der MG Car Club Deutschland e.V. und die Redaktion keine Gewähr für Folgeschäden, die aus der Anwendung von Inhalten aus Beiträgen im MG Kurier herrühren. Abgedruckte Einzelbeiträge entsprechen nicht unbedingt der Redaktionsmeinung. Einsender von Leserbriefen und Beiträgen erklären sich mit einer evtl. redaktionellen Bearbeitung sowie einer auszugsweisen Veröffentlichung auf unserer clubeigenen Internetseite einverstanden. Eingesandte Originale werden mit größtmöglicher Sorgfalt behandelt und nur auf Wunsch zurückgeschickt. Eine Haftung wird jedoch nicht übernommen.

# President's Corner

Liebe MG-Freunde,

hinter uns lassen wir ein Jahr, welches in die Geschichte eingehen wird. Natürlich nicht, weil unser Club das 50jährige Jubiläum hatte, sondern weil nie geglaubte Einschränkungen unser Leben und Zusammenleben verändert haben.

Für die im Wirtschaftswunder aufgewachsene Generation (ich zähle dazu), war es das erste Mal im Leben, dass behördliche Auflagen die Reise- und Versammlungsfreiheit einschränkten (bei den Fahrverboten der Ölkrise 1973 hatten meine Autos noch einen Maßstab von 1/43 und betrafen mich nicht). Nicht alle in unsere Gesellschaft kommen mit diesen Einschränkungen zurecht, aber das ist ein anderes Thema.

Das ausgerechnet in so einem eingeschränkten Jahr unsere Mitgliederzahl erstmalig die 1.000er Grenze überschreitet, hat uns freudig erstaunt (siehe Seite 38). Aber unser Clubleben war ja nie ganz eingeschränkt. Mit kleinen Ausfahrten und Treffen, Online Schauberkursen und natürlich unserem MG Kurier, der 2020 trotz allem viermal prall gefüllt mit Geschichten und Informationen rund um unser MG-Hobby erschienen ist, haben wir das achteckige Leben erhalten.

Gemeinsam mit den über 80 Neumitgliedern blicken wir nun hoffnungsvoll in das neue Jahr - auch wenn dieses beginnt, wie das alte aufgehört hat. Die ersten liebgewonnenen Termine wie Neujahrsausfahrt und Messen sind schon storniert oder verschoben. Doch der Terminkalender füllt sich, zwar langsam und vorsichtig, aber vielversprechend.

Wenn alles gut geht, können wir in diesem Jahr auch endlich unser 50-jähriges (+1) Clubjubiläum mit dem European Event in Würzburg feiern. Das Orgateam steht nach wie vor Gewehr bei Fuß und die Teilnehmerliste ist bis auf ganz wenige Plätze wieder gefüllt. Wer also doch noch teilnehmen möchte, der beeile sich! Auch andere Veranstaltungen sind in der Planung und werden je nach Pandemiebestimmungen durchgeführt. Neben dem Pfingstmeeting findet im Mai auch die Mitgliederversammlung statt. Mit der Verschiebung in den Wonnemonat hoffen wir eine gewisse Planungssicherheit zu haben. Da Wahlen anstehen, werden wir um eine Präsenzveranstaltung nicht herum kommen. Bitte lest dazu die Einladung auf Seite 6 - im April-Kurier erscheint dann noch ein Flyer mit der Einladung zum dann möglichen Rahmenprogramm.

Nun nutzt die Winterzeit für allfällige Reparaturen oder einfach nur für die Routine-Arbeiten am MG - es kommen wieder Zeiten, in denen wir gemeinsam fahren werden!

Euer Günter Graskamp  
Vorsitzender  
MG Car Club Deutschland e.V.



## ■ Inhalt ■

**Titel:** Marus Kotterer lichtet seinen MGB vor der Burg Hornberg am Neckar ab. Prominenter Vorbesitz (was die Burg angeht): 1517 erwarb Götz von Berlichingen die Liegenschaft und lebte dort bis zu seinem Tode 1562.

### Was man immer so im Heft findet

Aus der Redaktion	Seite 3
President's Corner	Seite 3
Impressum	Seite 3
Inhaltsverzeichnis	Seite 4
News	Seite 6
MG Car Club-Ansprechpartner	Seite 8
Neue Mitglieder	Seite 9
Clubshop	Seite 22
Stammtische	Seite 48
Kleinanzeigen	Seite 57

### Feature

Georg Hummers Summer Dream	Seite 24
Best of Summer Dream	Seite 28

### Technik

Neue Buchsen im Fahrwerk	Seite 10
Strictly Confidential	Seite 14
MGF/TF fitmachen	Seite 16
Kurbelwelle abdichten	Seite 44
Tipps zum Ford T9 Getriebe	Seite 50

### Feuilleton

Blick in die Kindheit	Seite 12
Zulassung MG TF	Seite 32

### MG Historie

MG TA Special	Seite 18
---------------	----------

### Mit MGs unterwegs

Una festa sui prati	Seite 20
---------------------	----------

### MG Motorsport

Track Day L'Anneau du Rhin	Seite 30
----------------------------	----------

### Clubleben

Bilderreise: 50 Jahre Car Club	Seite 34
Mitglied Nummer 1.000	Seite 38
Clubmeisterschaft	Seite 52

### Home Office

Hall of Horror	Seite 40
2020 - ein erfolgreiches Jahr?	Seite 42

### MG Zukunft

Alternativen zum Benzin - Alkylat	Seite 46
-----------------------------------	----------

### Dank an unsere Anzeigenkunden:

ADAC	Seite 43
Bastuck	Seite 17
BMC Center Kestel	Seite 9
Bobs Services	Seite 27
Brunox	Seite 31
C&C Parts	Seite 2
Classic Data	Seite 55
Classic-Line	Seite 33
Deusch KFZ-Werkstatt	Seite 2
GB Classic	Seite 51
Kischka	Seite 25
Korrosionsschutzdepot	Seite 23
Messe Bremen	Seite 19
Mike Sanders	Seite 41
Oldtimer Veteranen Shop	Seite 15
Rimmer Brothers	Seite 29
Ritterbecks	Seite 39
Stevens	Seite 21
Württembergische	Seite 56



„Summer Dream“ – das am Ende aus der Saison 2020 doch noch etwas wurde, ist bestimmt auch Rallye-Initiativen wie der von Uli Fiegel zu verdanken (Bild: die Sieger, MG 18/80 mit Team Forstner – die andere Team-Hälfte macht gerade das Foto). Einen Erlebnisbericht von Georg Hummer und die Zusammenfassung zur Ganzjahres-Club-Ausfahrt gibt es ab Seite

## 24



Auch die Freunde des Trainierens der aktiven Fahrsicherheit kamen auf ihre Kosten. Im Juli konnte man wieder sicher nach Frankreich reisen. Ein Freundeskreis rund um englische Sportwagen (und Gäste) hatte dann viel Spaß am „Rheinring“. Mehr Power ab Seite

## 30

Echt jetzt? Einem MG TF Baujahr 1954 wird die Zulassung verwehrt, weil er laut schwedischen Papieren eigentlich eine Art „Neuwagen“ sei. Über (nicht pandemiebedingte!) Irrungen und Wirrungen in deutschen Behörden-Büros wiehert sich der Amtsschimmel einen Wolf ab Seite

## 32



Liebe MG Kurier-Leser, wer nutzte die Herbst- und Winterzeit für interessante Technik-Projekte? Wir freuen uns auf die Rückmeldung aus Eurer Werkstatt für den MG Kurier 147. Der Redaktionsschluss für das nächste Heft ist der 15. März 2021.



# Save the date: MG Events 2021

Datum	Event	Ort	Kontakt	E-Mail/Web-Info
06.02.	Bremen Classic Motorshow	Online-Event	siehe Anzeige auf Seite 19 in diesem Heft!	<a href="http://www.classicmotorshow.de">www.classicmotorshow.de</a>
07.04.-11.04.	Techno Classica mit Clubstand des MGCC	Essen	Joachim Schlosser Tel.: +49 (0) 172/2606522	<a href="mailto:joachim.schlosser@unitybox.de">joachim.schlosser@unitybox.de</a> <a href="http://www.siha.de">www.siha.de</a>
09.04.	MGCC-Standparty auf der Techno Classica Zugang über Tor 4 – Clubkarte nicht vergessen!		Joachim Schlosser Tel.: +49 (0) 172/2606522	<a href="mailto:joachim.schlosser@unitybox.de">joachim.schlosser@unitybox.de</a> <a href="http://www.siha.de">www.siha.de</a>
17.04.	Workshop Garmin Navigation	Bönningstedt (bei HH)	Rüdiger Schlick Michael Benecke	<a href="mailto:mg-freunde-hamburg@gmx.de">mg-freunde-hamburg@gmx.de</a> <a href="mailto:events@mgcc.de">events@mgcc.de</a>
18.04.	MG and Triumph Spares Day	Telford Intern. Centre Overdale, Telford	Michael Benecke Tel.: +49 (0) 177/3524501	<a href="mailto:events@mgcc.de">events@mgcc.de</a>
24.04.	Trackday CHRSN L'Anneau du Rhin	68127 Biltzheim, Frankreich	Günter Krenn	<a href="mailto:krenn@chrsn.de">krenn@chrsn.de</a> <a href="mailto:events@mgcc.de">events@mgcc.de</a>
01.05.	Frühjahrsausfahrt des MG Car Club	t.b.d.	Ulrich Fiegel Tel.: +49 (0) 211/716617	<a href="mailto:fiegel@mgcars.de">fiegel@mgcars.de</a> <a href="http://www.mgcc.de">www.mgcc.de</a>
08.05.	MG Car Club Deutschland e.V. Jahreshauptversammlung	Mainz	Kurt Schneider Tel.: +49 (0) 6032 9498600	<a href="mailto:sekretaer@mgcc.de">sekretaer@mgcc.de</a> <a href="http://www.mgcc.de">www.mgcc.de</a>
09.05.	Engländertreffen mit Teilemarkt	Westerrönfeld	Wolfgang Dudek Tel.: +49 (0) 4331/8584	<a href="mailto:wolfgang.dudek@superkabel.de">wolfgang.dudek@superkabel.de</a> <a href="http://www.mgcc.de">www.mgcc.de</a>
21.05.-24.05.	MGCC Pfingstmeeting	Mainz-Finthen	Markus von Hammel Tel. +49 (0)160 7346887	<a href="mailto:markus-v-h@t-online.de">markus-v-h@t-online.de</a>
12.06.-13.06. (vorläufig)	„MG Live!“	Silverstone/GB	Walter Kallenberg Tel.: +49 (0) 201/676972	<a href="mailto:international@mgcc.de">international@mgcc.de</a> <a href="http://www.mgcc.co.uk/mglive/">http://www.mgcc.co.uk/mglive/</a>
08.07.-11.07.	Retro Classics, Stuttgart mit Clubstand des MGCC	Stuttgart	Peter Forstner Tel.: +49 (89) 3150055	<a href="mailto:retro.orga@mgcc.de">retro.orga@mgcc.de</a> <a href="http://www.messe-stuttgart.de/Retro">www.messe-stuttgart.de/Retro</a>
24.07.-25.07.	„MGF 25(+1)“	Gaydon/GB	Michael Benecke Tel.: +49 (0) 177/3524501	<a href="mailto:mgf@mgcc.de">mgf@mgcc.de</a>
31.07.-01.08.	25. Z-Magnette Day	Roßbach/Wied	Günter Graskamp <a href="mailto:info@magnette.org">info@magnette.org</a>	<a href="mailto:z@mgcc.de">z@mgcc.de</a> <a href="http://www.magnette.org">www.magnette.org</a>
04.08.-08.08.	MGCC EEOTY „50 Jahre MGCC Deutschland e.V.“	Würzburg	EEOTY Orga-Team	<a href="mailto:eeoty2020@mgcc.de">eeoty2020@mgcc.de</a> <a href="http://www.mgcc-eeoty2020.de">www.mgcc-eeoty2020.de</a>
06.08.-08.08.	Schloss Dyck Classic Days mit MGCC Clubstand	Jüchen	Joachim Schlosser Tel.: +49 (0) 172/2606522	<a href="mailto:joachim.schlosser@unitybox.de">joachim.schlosser@unitybox.de</a> <a href="http://www.schloss-dyck-classic-days.de">www.schloss-dyck-classic-days.de</a>
13.08.-15.08.	49. AvD-OLDTIMER-GRAND-PRIX mit Meeting Point MG Car Club		Markus Ormanin Tel.: +49 (0) 234-357351	<a href="mailto:mg.ormanin@gmx.de">mg.ormanin@gmx.de</a> <a href="http://www.mgcc.de">www.mgcc.de</a>
19.08.-22.08.	MG Ardennen MeetingG	Burscheid (LU)	Guy Maathuis Tel: +352 691 832542	<a href="mailto:president@mgcarclub.lu">president@mgcarclub.lu</a> <a href="http://ardennenmeeting.lu/de/">http://ardennenmeeting.lu/de/</a>
27.08.-29.08.	3. Murginsel Revival	Gernsbach	Bernhard Hornung Tel: +49 (0) 7224-50753	<a href="mailto:hornung.bernhard@t-online.de">hornung.bernhard@t-online.de</a>
10.09.-12.09.	5. Heide-Campingtreffen Lüneburger Heide	Soltau	Mark Charitononkow Tel.: +49 (0) 5191/3651	<a href="mailto:info@auf-dem-simpel.de">info@auf-dem-simpel.de</a> <a href="http://www.auf-dem-simpel.de">www.auf-dem-simpel.de</a>
17.09.-19.09.	MG Mosel Tour	Bad Hersfeld-Bremerhaven	Michael Benecke Tel.: +49 (0) 177/3524501	<a href="http://www.mgf-tours.de">http://www.mgf-tours.de</a>
November	Jahresabschlussfeier des MG Car Club Deutschland e.V.	t.b.d.	Kurt Schneider Tel.: +49 (0) 6032 9498600	<a href="mailto:sekretaer@mgcc.de">sekretaer@mgcc.de</a> <a href="http://www.mgcc.de">www.mgcc.de</a>

Änderungen und Ergänzungen bitte an: [events@mgcc.de](mailto:events@mgcc.de) (Stand: Januar 2021) Das Bild zeigt die bekannte nordamerikanische MG-Händlerwerbung „The octagon at the battle line“ Anfang der 60er, beworben wird der MGA für 2.455 US-Dollar mit der Startaufstellung auf der Lime Rock-Rennstrecke



**24.4.2021**  
**Track Day Papenburg**  
Kontakt (auch für Rabattcode):  
[Kai.Fleck@ccc-hb.de](mailto:Kai.Fleck@ccc-hb.de)  
Info: <http://laptime.biz/index.php/shop/product/view/1/1>  
**Teilnahmemöglichkeit:  
Noch freie Plätze!**



## Herzliche Grüße nach Kall!

Der geneigte Leser mag sich fragen: Warum Grüße nach Kall? Und nicht nach Kaiserslautern, Koblenz oder Cochem? Nun, der Sachverhalt ist rasch aufgeklärt, wirft er nämlich einmal mehr ein sympathisches Licht auf die MG-Szene.

Da standen wir nun also an einem lauschigen August-Nachmittag auf einer einsamen Landstraße irgendwo in der Eifel. Grund des Stopps war ein Blick in die Landkarte: Fahren wir nun über Ulmen, Utzerath, oder gar Uersfeld zurück in unsere beschauliche Pension in Nürburg? Denn wir waren auf der Suche nach dem idealen „u“ für die Summer Dream-Rallyeteilnahme. Während wir also das Für und Wider erwogen, hielt neben uns ein weißer MGB GT und der freundliche Mensch am Volant fragte: „Hallo, habt ihr eine Panne, kann ich helfen?“

Wie sich herausstellte, kam das spontane Hilfsangebot von Thomas Göttgens

aus Kall, frischgebackener Führerschein- und MGB GT-Besitzer. Das gute Stück hatte ihm eine ältere in England lebende Verwandte vermacht. Wie es so geht, wenn sich zwei MGs auf der Landstraße treffen (nein, wir gründeten keinen Verein, waren wir doch alle schon im MG Car Club), entspannt sich ein netter Plausch rund um MG. Thomas hat auf jeden Fall die ersten Hürden bezüglich seines MGB GT genommen – frischer TÜV ist drauf, die deutsche Zulassung ebenso und nun wird das Erbstück sukzessive in einen wirklich guten Zustand versetzt.

Wir freuen uns jedenfalls sehr, dass der Geist der „marque of friendship“ offensichtlich auch in der nächsten Generation weiter erhalten bleibt und wünschen Thomas noch viel Freude am MG und dem ganzen Drum rum.

Text und Bild: Andreas Pichler

## ADAC: CO<sub>2</sub>-freie Kraftstoffe gehören auch in den Pkw

Alternative Kraftstoffe können eine entscheidende Rolle für den Klimaschutz spielen. Die Umsetzung der Klimaschutzziele im Straßenverkehr (CO<sub>2</sub>-neutraler Straßenverkehr) lasse sich nur mit einer technologieoffenen Kombination der Möglichkeiten erreichen, sagt ADAC Technikpräsident Karsten Schulze anlässlich eines ADAC Experten-Gesprächs zur Mobilität. Dabei unterstreicht Schulze die Bedeutung alternativer Kraftstoffe für den Klimaschutz: „Millionen Verbrenner sind auf deutschen Straßen unterwegs und haben noch eine lange Lebensdauer vor sich. Wenn die Klimaschutzziele im Verkehr

erreicht werden sollen, braucht es eine Lösung für diesen Bestand.“

Vor allem auf E-Fuels und Wasserstoff aus regenerativen Quellen setzt der ADAC langfristig große Erwartungen. Für beide sprechen die gute Speicherfähigkeit, sowie Synergieeffekte im Rahmen der Sektorkopplung von Strom, Wärmemarkt und Verkehr. „Insofern ist es gut, dass sich die Bundesregierung mit der neuen Wasserstoffstrategie der Verwendung von Wasserstoff beim Pkw öffnet“, so Schulze. Dies geschehe allerdings noch sehr zaghaft.

Weitere Instrumente zur Förderung eines klimaneutralen Verkehrs sieht der

ADAC in einer Reform der Kfz-Steuer, die konsequent an CO<sub>2</sub>-Emissionen anknüpft. Der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung stellt einen grundsätzlich vertretbaren Kompromiss zwischen Anreizen für mehr Klimaschutz und bezahlbarer Mobilität dar. Insbesondere begrüßt der ADAC, den steuerlichen Bonus sowohl für elektrische, wie auch für nicht-elektrische Fahrzeuge mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Forderungen nach einer weiteren Verschärfung des Gesetzentwurfs sieht der ADAC sehr kritisch. Denn es ist zu beachten, dass auf Autofahrer ab 2021 auch durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung zusätzliche Belastungen zukommen. Zudem ist die Kfz-Steuer bereits durch die Umstellung des Prüfverfahrens zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von NEFZ auf WLTP für viele Pkw seit September 2018 teurer geworden.

Für entscheidend hält der ADAC Technikpräsident auch eine höhere Attraktivität des ÖPNV sowie eine Verbesserung der Radinfrastruktur. „Nur so kann es gelingen, dass mehr Menschen vom Auto auf alternative Verkehrsmittel umsteigen.“

Dabei dürfe jedoch nicht übersehen werden, dass ein Verzicht auf das Auto nicht überall realisierbar ist, beispielsweise im ländlichen Raum. Schulze: „Lösungen müssen für und nicht gegen die Menschen gefunden werden, denn das Auto wird auf lange Sicht die Mobilität mitbestimmen.“

Weitere Informationen zu Alternativen Kraftstoffen gibt es unter [adac.de](https://www.adac.de)

## Einladung zur Jahreshauptversammlung 2021

Liebe Mitglieder des MG Car Club Deutschland e.V.,

hiermit lädt der Vorstand zur MG Car Club-Jahreshauptversammlung 2021 ein. Sie findet statt am 8. Mai 2021, Beginn 15.00. Veranstaltungsort ist das Atrium Hotel Mainz, Flugplatzstraße 44, 55126 Mainz. Als Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Wahl eines Protokollführers
4. Bericht des Vorstandes und der Ausschüsse
5. Kassenbericht und Ausblick auf das nächste Geschäftsjahr und Haushaltsplan
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Wahlen

- Sportleiter
- Schatzmeister
- Clubmanager
- Zweiter Vorsitzender
- Erster Vorsitzender

10. Anträge

11. Verschiedenes

Der Vorstand bittet um rege Beteiligung der Mitglieder! Beschlussanträge für die Mitgliederversammlung können von jedem Mitglied gestellt werden. Sie müssen mindestens 4 Wochen vor der Mitgliederversammlung beim Vorstand vorliegen. Die eingegangenen Anträge werden vorab auf der Webseite veröffentlicht.

Bitte sendet Beschlussanträge an den Clubmanager: Kurt Schneider, Gustav-Kayser-Str. 8, 61231 Bad Nauheim oder E-Mail [sekretaer@mgcc.de](mailto:sekretaer@mgcc.de)

Die Einladung zum Rahmenprogramm der Jahreshauptversammlung (Dinner etc.) werden wir im MG Kurier 147 (April 2021) veröffentlichen, um maximale Planungssicherheit zu haben.

**Der Vorstand des MG Car Club Deutschland e.V.**



## Campingtreffen Soltau - ausgebucht!

Eigentlich sollte diesem MG Kurier eine Beilage zum Campingtreffen in Soltau beiliegen. Gute Nachricht: Es findet auch 2021 wieder statt. Da dieses Event aber über die Jahre bereits so viele „Dauercamper“ angezogen hat, sind für 2021 nur noch ganz wenige Plätze frei.

Die Organisatoren Mark und Maren haben daher auf die vom Club bereitgestellte Beilage verzichtet und eine kurze Notiz in unseren „News“ bevorzugt. Interessenten werden gebeten, kurz Kontakt aufzunehmen mit dem Campingplatz „Auf dem Simpel“, bevorzugt per E-Mail: [info@auf-dem-simpel.de](mailto:info@auf-dem-simpel.de)

Weitere Information gibt es unter [www.mgcc.de/veranstaltungen/5-heide-campingtreffen-soltau/](http://www.mgcc.de/veranstaltungen/5-heide-campingtreffen-soltau/)

Text: Andreas Pichler



## Erster virtueller MG Car Club-Schrauberkurs

Im Pandemie-überschatteten Jahr 2020 einen Nah-Kontakt-Schrauberkurs zu veranstalten, erscheint bei vernünftiger Betrachtung ungefähr so notwendig wie ein Furunkel auf der Oberlippe.

Mit diesem Gedanken im Hinterkopf stellt man als Schrauberkurs-Organisator zwangsläufig die eigene Existenz in Frage, zudem die damit einhergehende Stellenbeschreibung nicht gerade den Eindruck von Systemrelevanz aufdrängt.

Also sucht der solcherart zur Tatenlosigkeit verdamnte Spätberufene nach anderen Formen der Selbstrechtfertigung und stößt dabei auf die Ersatztechniken, die momentan (ebenfalls pandemisch) in der digitalen Parallelwelt Verbreitung finden. Mangels eigener Expertise wird der stets und überall hilfsbereite Elektronik-Erklärer Rainer (Kirschnek) zwangsverpflichtet, welcher umgehend die IT-Infrastruktur auf die Beine stellt, um sie mit Lehrinhalten füllen zu können. Als Anschlag-Übungsleiter musste dabei noch Jürgen (Ulomek) herhalten, der aus zusammenhanglosem Gestammel ein Web-Seiten-Interview basteln wollte.

Nach solch getaner Vorarbeit stößt man dann doch auf weitergehende Fragen: Nicht jedes Schrauberkurs-Thema erscheint nämlich kompatibel mit der Virtualität einer Zoom-Konferenz. Wie man Ventile einstellt, ist hundertfach auf Youtube zu betrachten. Das Gefühl für eine „saugend“ in einen Spalt eingeführte Ventillehre kann man aber nur am realen Objekt vermitteln. Selbst die in der Videokonferenz gegebene Möglichkeit zur Zwischenfrage ersetzt nicht den realen Schrauberkurs.

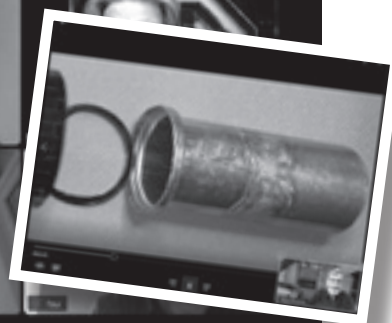
Also konnten nach unserer Einschätzung nur Themen geeignet sein, die es ermöglichen, auf Bilddateien zurückzu-

greifen und nur im Ausnahmefall den Life-Kamera-Zugriff auf das Objekt der Konferenz notwendig machen. So bot sich für unseren Einstieg die Darstellung der Problemkreise beim Umbau eines MGB zum V8 an.

Für den MGCC-Schraubersklaven neu war dabei die Erkenntnis, dass man nicht wie gewohnt „aus der Hüfte“ loslegen kann, sondern ein „Drehbuch“ benötigt, um nicht den Faden zu verlieren. Außerdem müssen die zu verwendenden Dateien geordnet und zugriffsschnell vorhanden sein. Hier zeigte sich, dass Verbesserungen nach oben durchaus möglich sind. Insbesondere das Umschalten auf Bilddateien kann sich für den Zuschauer quälend lange hinziehen. Nicht zu vernachlässigen ist ein für den Veranstalter gravierender Nachteil: Wo sich beim Life-Kurs im Laufe des Tages die Kontakte vertiefen, man neue Mitglieder kennenlernt, man zusammen isst, trinkt, Erfahrungen austauscht und so im schönsten Fall am Nachmittag der ganze Kurs im euphorischen Chaos versinkt, bleibt die Video-Konferenz am Thema und ist dadurch viel zu schnell am Ende.

Nichtsdestotrotz: In dieser Corona-Zeit helfen die digitalen Hilfsmittel ungemein, den Kontakt in unserem Club aufrecht zu erhalten. Rainer und Rufus-Wich, der Schrauberkurs-Sklave, sind deshalb bemüht, im nächsten Quartal ein Seminar rund um das Thema Verteiler (Kontaktsteuerung vs. Elektronik) im Zusammenspiel mit der jeweils geeigneten Zündspule anzubieten. Sehr würden wir uns freuen, wenn aus dem Kreis der Mitglieder Anregungen zu weiteren Themen kämen.

Euer Wichart Scheu (der dringend darauf hofft, spätestens im Herbst wieder etwas anderes als Avatare zu treffen)



## MG Car Club Ansprechpartner und Spezialisten

<b>Clubanschrift</b>	MG CAR CLUB DEUTSCHLAND e.V. Herrnhofstr. 3, 61137 Schöneck Tel.: 06032/9498600 E-Mail: sekretar@mgcc.de Internet: www.mgcc.de Bankverbindung: Vereinte Volksbank Dorsten IBAN: DE71 4246 1435 0101 1019 00 BIC: GENODEM1KIH
<b>Ehrenvorsitzender</b>	Dr. Wolf Pröpsting Höhenstr. 16, 65193 Wiesbaden Tel.: 0611/598363
<b>1. Vorsitzender</b>	Günter Graskamp Wallauer Weg 60, 57074 Siegen Tel.: 0271/46840 E-Mail: vorstand1@mgcc.de
<b>2. Vorsitzender</b>	Dr. Ralf Weber Bartholomäus-Arnoldi-Str. 33 61250 Usingen Tel.: 06081/965573 E-Mail: vorstand2@mgcc.de
<b>Clubmanager</b>	Kurt Schneider, Kontakt siehe Clubanschrift
<b>Schatzmeisterin</b>	Evelyn Weber Bartholomäus-Arnoldi-Str. 33, 61250 Usingen Tel.: 06081/585541 E-Mail: kasse@mgcc.de
<b>Sportleiter</b>	Stephan Pröpsting Greifenberger Str. 15 82279 Eching/Ammersee Tel.: 0172/6151 895 E-Mail: sportleiter@mgcc.de
<b>Repräsentant International</b>	Walter Kallenberg Ther Beckenring 1a, 45359 Essen Tel.: 0172/2138019 E-Mail: international@mgcc.de
<b>Redaktion</b>	Andreas Pichler Brehmstraße 73, 40239 Düsseldorf Tel.: 0211/627621 E-Mail: mg-kurier@mgcc.de
<b>Anzeigen-Management</b>	Vakant E-Mail: anzeigen@mgcc.de
<b>Webmaster</b>	Jürgen Ulomek Feverstraße 19, 58285 Gevelsberg E-Mail: webmaster@mgcc.de
<b>Club-Events</b>	Michael Benecke Schellerstraße 3a, 41366 Schwalmtal Tel.: 0177/3524501 E-Mail: mgf@mgcc.de
<b>Stammtisch-Betreuung</b>	Jürgen Ulomek/Andreas Pichler Kontakt siehe Webmaster/Redaktion
<b>Schrauber-Seminare</b>	Wichart Scheu Willy-Brandt-Str. 5, 91052 Erlangen Tel.: 09131/501870 E-Mail: scheu@mnet-online.de
<b>Mitgliederverwaltung</b>	Evelyn Weber Bartholomäus-Arnoldi-Str. 33, 61250 Usingen Tel.: 06081/585541 E-Mail: mitglieder@mgcc.de

<b>Spezialberatung Oldtimerrennen</b>	Stephan Pröpsting Kontakt: siehe Sportleiter
<b>Triple M 4-/6-Zylinder</b>	Gerhard Maier Kinzigstr. 16, 77756 Hausach Tel.: 07831/212 E-Mail: mmm@mgcc.de
<b>SA/VA/WA + FWD</b>	Rolf Möbius Dahlienweg 1, 40723 Hilden Tel.: 02103/63322 E-Mail: swv@mgcc.de, fwd@mgcc.de
<b>T-Modelle</b>	Dieter Wagner Eisenbachweg 30, 61267 Neu-Anspach Tel.: 06081/41566 E-Mail: t@mgcc.de
<b>Y-Modelle</b>	Karl-Heinz Borchers Buscherhof 22, 51515 Kürten Tel.: 02268/1523 E-Mail: y@mgcc.de
<b>MG Z-Magnette</b>	Günter Graskamp Wallauer Weg 60, 57074 Siegen Tel.: 0271/46840 E-Mail: z@mgcc.de
<b>MGA</b>	Peter Herbst Benrather Str. 22, 50373 Köln Tel.: 0221/768208  Wolfgang Schmutzler Uhlandstr. 7, 61231 Bad Nauheim Tel.: 06032/869087 E-Mail: w.schmutzler@cpe-gmbh.com
<b>MG Midget</b>	Rainer Brückner Heinrichstraße 38, 45470 Mülheim Tel.: 0208/433908 E-Mail: midget@mgcc.de
<b>MGB/ MGB V8 Umbau</b>	Fredi Budzinski Limbachstr. 1, 65232 Taunusstein Tel.: 06128/43901 Fax: 06128/42437 E-Mail: mgb@mgcc.de
<b>MGC</b>	Hartmut Stevens Oststr. 29, 46483 Wesel Tel.: 0281/26855 E-Mail: mgc@mgcc.de
<b>MGB V8 &amp; MG RV8</b>	Walter Kallenberg Ther Beckenring 1a, 45359 Essen Tel.: 0172/2138019 E-Mail: v8@mgcc.de
<b>MGF</b>	Michael Benecke Kontakt: siehe Clubevents
<b>Briefkopien</b>	Dieter Wagner Kontakt: siehe T-Modelle

**Korporativ-  
club im  
ADAC e. V.**

**ADAC**



# New Members



Name	Ort	MGs	Service*
Klaus Bergs & Tatjana von Stackelberg	41352 Korschenbroich	MG TC Bj. 46	P/TH
Julia & Christian Buettner	61169 Friedberg	MG A 1500 Bj. 58 schwarz/braun	P/Wst/K
Martin Busch & Katharina Hellhammer	40219 Düsseldorf	MGB RHD Automatik Bj. 72	Wst/K/Ma
Jack & Carla de Jong	57610 Altenkirchen	TD Bj. 53	Ab/Wz/P/Wst/B/K
Guido Fiebes	42719 Solingen	MGB GT RHD, Bj. 73	Ma
Christian Freiherr von Landsberg-Velen & Stephanie Freifrau von Landsberg-Velen	49733 Haren	MGA 1500	Ab/P/Wst/B/K/Ma
Kai & Valeska Klauer	75417 Mühlacker	MG TF Bj. 04, MGF Bj 99	Ab/Wz/P/B/TH/Wst/K
Thomas Klein	47800 Krefeld	MGB Roadster Bj. 76, MGB GT Bj. 73	Wz/TH/Ma
Ulrich Knak	40724 Hilden	MG-B Cabrio Bj. 79	
Jörg Alexander Kuenzer	79098 Freiburg	MGF Bj. 98, 145 PS, Rubinrot	Ab/Wz/Wst/K
Florian Lewens & Juliane Lewens-Karsten	14532 Kleinmachnow	MGB RV 8	Ab
Hans-Joachim & Sabine Müller	91161 Hilpoltstein	MGB Bj. 72	Ab/Wz/P/B/TH/Wst/K/Ma
Harald & Renate Rädlein	85296 Rohrbach, Ilm	MGB	B/Wst/K
Tobias Risse	32758 Detmold	MGB GT, Bj. 74	Wst/B/K
Alexander Schneider	61184 Karben	MGB Bj. 79 peagent blue	K
Oliver Spika	65193 Wiesbaden	Soll ein MGA werden	K
Werner & Margit Tamme	01465 Schönborn	MG-TD	Ab/K

Wir heißen unsere neuen Mitglieder herzlich willkommen – und auf ein Kennenlernen bei einer Veranstaltung oder an einem Stammtisch im Laufe des Jahres freuen wir uns sehr! (\* Unter dieser Rubrik bieten Mitglieder ihre Hilfe an: Ab=Abschlepphilfe; TH=Technik-Know-How; Wz=Werkzeug, evtl. Teile; Wst=Ich weiß eine Werkstatt; B=Fachliteratur („Books“); P=Parking; K=Kaffee; Ma=Mitarbeit im Club)

Anzeige

www.mini-kestel.de • e-mail minikestel@t-online.de

## BMC-KESTEL

OLDTIMER REPARATUREN  
ERSATZTEILVERKAUF & VERSAND

### MINI – AUSTIN – MG – TRIUMPH

**ERSATZTEILE & ZUBEHÖR** Eigener Import • Umfangreiches Sortiment •  
Täglicher Versand • Verkaufsausstellung • Wir geben gerne Tips zum Einbau  
der von uns bezogenen Teile • Fragen Sie doch einfach auch mal nach  
gebrauchten Teilen

**WERKSTATT - WARTUNG - TÜV & TECHNIK - REIFENSERVICE**  
Über 30 Jahre Erfahrung • Fachgerechter Einbau von Ersatzteilen und Zubehör •  
TÜV- Abnahme in eigener Werkstatt • Komplett & Teilrestauration

**KOSTENLOSER KATALOG & SERVICE 02131 / 274611**

Bockholtstraße 37-39 • 41460 Neuss • Tel.: 02131 / 27 46 11-14 • Werkstatt 27 11 70 • Fax: 27 42 83

# „Ergänzende Hinweise“

## Neue Buchsen für Federböcke & Hebelstoßdämpfer

### Der TÜV-Prüfer hat eine Anmerkung

Bei der letzten HU hatte der Prüfer unter „Ergänzende Hinweise“ vermerkt: „Federbock Lagerung beginnendes Spiel und Verschleiß“. Da ich ohnehin vorhatte, das zu machen, bin ich also die Sache angegangen.

Weil ich dabei einige Überraschungen erlebte, habe ich herum telefoniert und insbesondere von Dieter Wagner wertvolle Tipps erhalten. Aber an alles konnte er sich auch nicht mehr erinnern und meinte, ich könnte ja vielleicht einen Artikel darüber schreiben, sozusagen als Dokumentation. Das mache ich nun hiermit, denn er hat Recht, auch ich erinnere mich nach etlichen Jahren nicht mehr an alle Details.

Die Federbock-Buchsen. Für die neuen Buchsen müssen die Blattfedern komplett ausgebaut werden, und zwar seitlich nach außen. Weil einige Muttern sehr fest sitzen, ist flankentreibendes Werkzeug anzuraten. Bei zwei Muttern musste ich sogar den Rangierwagenheber unter die Schlüssel setzen, weil meine Muskelkraft nicht ausreichte. Man braucht an Schlüsselweiten:

- Metrinch 1"/25 mm oder Metrinch 1 1/16"/26-27 mm oder 1" oder 1 1/16"
- Metrinch 13/16"/20-21 mm oder 13/16"
- Metrinch 7/8"/22 mm oder 3/8W oder 22 mm
- 1/4W (diesen Schlüssel dürfte jeder TC-Eigner haben; er wird überall am Motor gebraucht und Ventilspiel einstellen ist ohne ihn reine Glückssache)

Zum Gegenhalten kann ein Metrinch 1/2" oder 13 mm genommen werden

### Die Demontage

Fahrzeug aufbocken, Räder ab und alle Muttern im Bereich der Federn abschrauben. Alle bis auf Eine, nämlich die innere Kronenmutter im unteren Teil des Gehänges (Shackles). Die habe ich nicht lösen können und das ist auch nicht notwendig (siehe oberstes Bild). Wer sie aus irgendwelchen Gründen lösen will: Man kommt nur mit dem Maulschlüssel heran und die normalen runden ab; zudem ist nur eine Drehung von wenigen Winkelgraden möglich, und deshalb klappt ein Metrinch-Schlüssel allenfalls wenn die Spitzen abgesägt werden.

Als Nächstes müssen die jeweils 4 Schraubenbolzen der Federpakete heraus-

gezogen werden. Dabei erlebte ich die erste Überraschung: Links kein Problem, aber auf der rechten Seite waren die Schraubenköpfe fest mit der Halterung der Achse verschweißt. Und zwar nicht nur ein paar Schweißpunkte, sondern an jedem Schraubenkopf eine dicke saubere Wurst ca. um den halben Kopf. Praktisch unlösbar. Nun mussten noch die Federpakete von den Achsträgerplatten getrennt werden, dazu war die Hinterachse leicht anzuheben. . . aber die beiden Platten lösten sich nicht voneinander.

Erst jetzt entdeckte ich den Passstift, der fest im Federpaket sitzt und die beiden Platten exakt miteinander verbindet. Er ist auch im Ersatzteil-Katalog zu erkennen und sehr sinnvoll, weil die Blattfedern ja im Prinzip die Aufgabe von Längslenkern erfüllen. Eine elegante Möglichkeit, den Stift herunter zu hebeln, oder zu drücken habe ich nicht gefunden und deshalb einen spitzen Meißel zwischen den beiden Platten angesetzt und sie mit einem Hammerschlag voneinander getrennt. Wegen der festgeschweißten Schraubenbolzen musste die Achse dann noch ein ganzes Stück mehr angehoben werden, was aber ohne weiteres ging.

Als nächstes habe ich die Außenteile der Shackles mit dem Abzieher entfernt. Dann fehlten nur noch die Silentbuchsen. Weil man dort keinen Abzieher ansetzen kann, habe ich einen Meißel zwischen Buchse und Bolzen -Grundplatte angesetzt und mit Klopfen und Hebeln die Buchse samt Feder gelöst. Um Nichts zu verkanten, habe ich Silentbuchse und das restliche Shackle-Teil gleichzeitig von den Bolzen gezogen. Allerdings waren die inneren Hülsen der Silentbuchsen auf den Bolzen geblieben und das sehr fest. Aber mit dem Heißluftgebläse gut erhitzt bekam man sie mit der Gripzange gut herunter. Nun konnten die alten Buchsen bequem auf der Werkbank mittels Abzieher ausgedrückt werden. Zwar wäre das mit einer hydraulischen Presse einfacher gewesen, aber ich wollte es halt mal probieren.

### Der Wiedereinbau

Einiges Kopfzerbrechen bereitete mir, dass die neue Silentbuchse innen deutlich zu klein war. Der gemessene Unterschied war zu groß, um mit Erwärmen, Kältespray und Aufpressen Erfolg zu haben. Die alten Innenschalen ließen sich dagegen ohne weiteres freihändig auf die zwischenzeitlich

mit Nassschleifpapier bearbeiteten Bolzen schieben und auch im Werkstatthandbuch heißt es schlicht: „... and replaced. . .“. Die unpassende Abmessung ist wohl der Nachfertigung geschuldet. Zum Glück befindet sich nur ca. 2 km von unserer Wohnung eine Werkstatt für Präzisionstechnik – Werkzeug- und Maschinenbau, welche die Buchsen sofort auf das richtige Maß aufgerieben haben. Das Einpressen in die Federaugen erfolgte dann aber mithilfe der hydraulischen Presse in „meiner“ Werkstatt.

Die beiden Gummimuffen für die Verbindung hinteres Federauge/oberes Shackle-Teil sind zusammen ca. 11 mm breiter als die Shackle. Durch den Einbau plustert sich das Gummi auf und sorgt somit für eine kraftschlüssige Verbindung. Gut mit Gleitmittel eingerieben und von beiden Seiten gleichzeitig geschraubt müsste das auch klappen, ohne dass sich eine Muffe ungeschön am Rand aufplustert. Diese Geduld hatte ich zunächst nicht und, nachdem ich eine Muffe verhunzt hatte, habe ich eine der Muffen um ca. 3-4 mm gekürzt.

Soweit vorbereitet konnten die Federn ganz leicht auf die Bolzen geschoben und festgeschraubt werden. Die dicke Unterlegplatte auf dem Schraubenbolzen des unteren Shackles muss mit ihrer oberen Abflachung in der Durchgangsbohrung in das entsprechende Gegenstück des Bolzens eingreifen. Weil man das bei aufgeschraubter Mutter nicht mehr sehen kann, ist eine Markierung mit Edding o. ä. sinnvoll. Außerdem sollte man, nachdem die Mutter leicht angezogen ist, durch Drehversuche überprüfen, ob die Platte richtig eingerastet ist. Im Übrigen hätte eine kluge Frau/kluger Mann während der Montagezeit die Muttern neu verzinken, oder (was mir besser gefällt) brünieren lassen. Auf die Idee bin ich leider erst hinterher gekommen.

Als nächstes wurde dann die Hinterachse wieder abgesenkt. War kein Problem, Passstifte und festgeschweißte Schraubenbolzen flutschten sofort an ihre jeweiligen Plätze. Weil die Muttern der jeweils 4 Schraubenbolzen zur Verbindung Federpaket/Achse recht mitgenommen wirkten und eine sogar gebrochen war, wollte ich sie durch neue ersetzen. Dabei gab es die zweite Überraschung, auf die Schrauben passte keine Mutter. Nicht BSF oder UNF, keine Nuffield-Metrik und keine M 8 X 1,0. Auch Norbert Lerner hat nichts finden können. Deshalb habe ich für die

festgeschweißten Schrauben die besten 8 alten Muttern herausgesucht und für die andere Seite 4 neue BSF-Schrauben samt Muttern bestellt und eingebaut. Weil an der Vorderachse alles noch prima aussah, habe ich dort (noch) keine neuen Buchsen eingebaut.

### Neue Buchsen für die Stoßdämpfer

Es ist schon fast 19 Jahre her, als wir vor Antritt der Rückfahrt einer kleinen Tour bemerkten, dass die Verbindungsstange Stoßdämpfer-Vorderachse der linken Seite fehlte.

Da wir nicht wussten, wie lange sie schon weg war, hatten wir auch nicht die aktuelle Route abgesucht. Auf der anderen Seite war die Stange mit zurecht geschnitzten Schlauchstücken in den Augen befestigt. Dass diese Konstruktion überhaupt ein paar Tausend Meilen gehalten hat, war das reine Wunder. Da hat wohl ein früherer Eigner einen Lieferengpass erwischt, oder er hat den Einbau nicht geschafft.

Also: Eine neue Stange und neue Gummibuchsen für die vorderen Dämpfer mussten her. Die Buchsen waren außen größer als die Augen und innen kleiner als die Stangen. Das muss auch so sein, damit das Gummi nach erfolgtem Einbau unter Spannung steht. Deshalb hatte ich mithilfe von Schäl- und Forstnerbohrern aus Hartholz einen Trichter gebaut, und mir außerdem auf der Drehbank einen Dorn anfertigen lassen. Der Trichter muss mit Schrauben zusammen gehalten werden, weil sonst der Druck beim Einpressen der Buchsen das Holz spaltet (siehe unteres Bild).

Zum eigentlichen Einpressen benötigt man dann nur noch eine M6-Schraube und ein Sortiment verschiedener Unterlegscheiben. So ausgerüstet klappte alles ganz problemlos. Wichtig dabei: alle Werkzeuge und die Bauteile gut mit Gleitmittel (aus dem Installationshandel) einreiben. Schon damals hatte ich erwogen, darüber für den Kurier zu schreiben. Aber dann kam es mir doch zu simpel vor, weil eigentlich jeder darauf kommen müsste. Nun, wo ich schon mal dabei bin, will ich auch darüber berichten, zumal nun endlich auch die Buchsen der hinteren Dämpfer erneuert werden mussten. Das Einpressen in die Augen von Dämpfern und Stangen klappte wie damals.

Dafür konnte ich mich beim besten Willen nicht mehr erinnern, wie ich damals den Schraubbolzen und die Stange in die Buchsen gedrückt hatte. Ich weiß nur noch, dass es problemlos ging und ich keine 3. und 4. Hand zum Festhalten benötigte. Weil mein Maschinenschraubstock nicht weit genug öffnet, half nur eine Bohrung in einer Backe, durch welche der Dorn geführt werden konnte. Dann ging es. Um die

Stangen in die Buchsen der Stoßdämpfer-Augen zu drücken, habe ich die Stoßdämpfer an die Werkbank geschraubt, um die Hände frei zu haben. Beim Eindrücken von Bolzen und Stange muss man ein bisschen aufpassen, dass sie gut hinter dem Dorn sitzen und sich nicht verkannten; denn dann schieben sie die Buchse wieder aus dem Auge. Obwohl es sicher nicht notwendig ist, habe ich als Gürtel zum Hosenträger splintgesicherte U-Scheiben eingebaut.

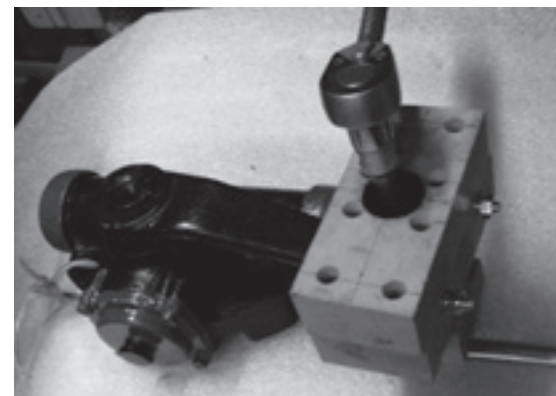
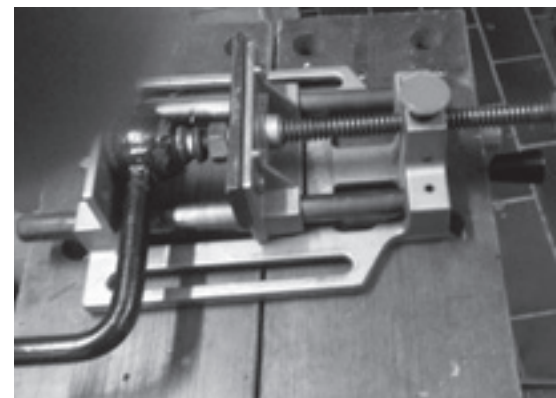
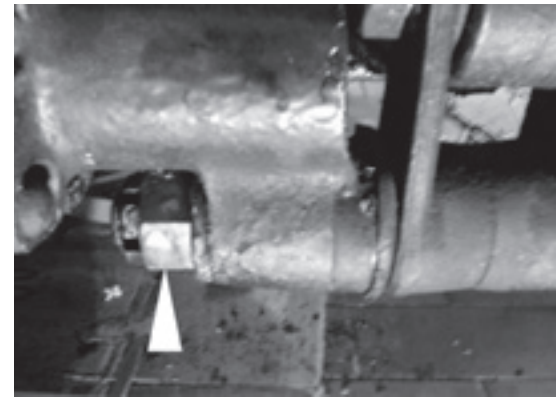
### Die Stoßdämpfer als solche

Angeregt durch den Artikel von Horst Heckhoff im Kurier 01/19 und weil der TC noch aufgebockt war, wollte ich mir nunmehr auch die Stoßdämpfer vornehmen. Zwar muss ich zugeben, keine Fahreigenschaften bemängeln zu können, weil ich sie als gegeben hingenommen hatte, aber Zeit zur Überprüfung war es allemal. Der Ausbau war – im Gegensatz zu Horsts Erlebnis – kein Problem: die Spritzschürze musste nicht ausgebaut werden und hinten war nur ein Anheben der Hinterachse notwendig. Vordere Dämpfer: Widerstand spürbar, Dichtungen feucht. Hintere Dämpfer: kein Widerstand spürbar, Dichtungen trocken und rissig. Also Dichtungen erneuern. Nachdem mir Lothar Zissel und Norbert Lerner erklärt hatten, wie sie neue Dichtungen bzw. Simmerringe eingebaut hatten, war klar, dass ich das nicht hinkriegen würde.

Bei der Internet-Suche nach einer Werkstatt blieb letztlich in Germany nur die Feuerland-Werkstatt übrig, der ich dann auch die 4 Dämpfer zur Überholung geschickt habe. „Meine“ Werkstatt hatte so etwas zwar noch nie gemacht, traute es aber ihrer Hydraulik-Abteilung durchaus zu. Die Kosten schätzten sie auf 200-300 EUR pro Dämpfer. Wir sind so verblieben, dass sie es machen würden, wenn der andere deutlich teurer sein sollte. Das war aber nicht der Fall,

Die Fa. Feuerland lag sogar ein wenig darunter. Die überholten Dämpfer machen zwar einen guten Eindruck und ließen sich von Hand mit erheblichem Kraftaufwand bewegen, aber die von uns gewünschte Einstellung der Dämpfungshärte (wir hatten eine Kopie des Heckhoff-Artikels der Werkstatt geschickt) war laut Feuerland bei unseren Dämpfern nicht möglich. Im Nachhinein: bei der Überholung in „unserer“ Werkstatt hätten wir bei jedem Arbeitsschritt dabei sein können. Trotzdem: Nachdem nun alles komplettiert ist, erscheint uns das Fahrverhalten doch deutlich besser, und deshalb sind wir auch zufrieden mit der Überholung.


Text und Bild:  
Monika und Hans Rogalla



Zu den Bildern (von oben nach unten): Diese Mutter (Pfeil) kann und sollte bleiben; Passstift zum Fixieren der Federn im Federpaket; Einpressen des Schraubenbolzens in die Buchse; Einpressen der Buchse ins Auge des Stossdämpfers mit selbst angefertigter „Trichterführung“ für das Gummi

# Blick in die Kindheit





Hans Zechmeister ist schon lange Mitglied im MG Car Deutschland. Denn die Liebe zu MG glüht schon seit Jahrzehnten.

Warum das so ist? Hans enthüllte das Geheimnis anlässlich seiner Einsendungen zum Kalenderwettbewerb 2021: Der Schnappschuss aus einer alten Fotoschachtel zeigt den jungen Hans mit seinem Papa im MG T-Type bei einer Tour in den österreichischen Bergen.

Und so, wie das aussieht, wäre man gerne mit dabeigewesen und hätte sich mit den beiden gemeinsam an diesem bestimmt ereignisreichen Tag erfreut. Lieber Hans: Danke für den Blick „hinter die Kulissen“!

Text: Andreas Pichler; Bild: Archiv Hans Zechmeister

# STRICTLY CONFIDENTIAL

## Service Information Sheet No. 1

Ich mache jetzt einfach selbst ein Jubiläum! Lasst die „Rundenzahlereignisse“ ruhig ausfallen - es muss nicht unbedingt genullt werden, wenn man feiern will: Ich habe die 88 zur Superzahl erklärt - mein Jubiläum ist also ein „Krummiläum“ und bezieht sich auf den Beginn der legendären STRICTLY CONFIDENTIAL Mappe!

Das „Sheet No.1“ erschien im Februar 1933 und wurde an alle Händler-Werkstätten verschickt.

Von da an kamen in unregelmäßigen Abständen wichtige und weniger wichtige Informationen dazu. Im Oktober 1938 erschien das letzte Vorkriegs-Sheet, „Sheet No. 66“, über das ich schon mal irgendwann berichtet habe. Nach dem Krieg wurde „weitergesheetet“; in meiner Sammlung endet es mit „Sheet No. 77“ im Dezember 1947.

Was war nun das, was als „streng vertraulich“ gehandelt werden sollte? Der Elektronenabstand der Zündkerzen ist Thema von „Sheet No.1“! Naja, eigentlich müssen's alle wissen, aber man muss gemachte Fehler nicht in die Welt hinausposaunen, also doch vertraulich!

Den 14 mm-Kerzen hatte man einen Abstand der Elektroden von 0.025 inch (0,63 mm) verpasst. Zu groß, hat man später festgestellt! Stattdessen sollte ein Abstand von 0.018 inch (0,45 mm) genommen werden. Und für die Rennkerzen wurde empfohlen, einen Abstand zwischen .012 inch und .015 inch zu verwenden.

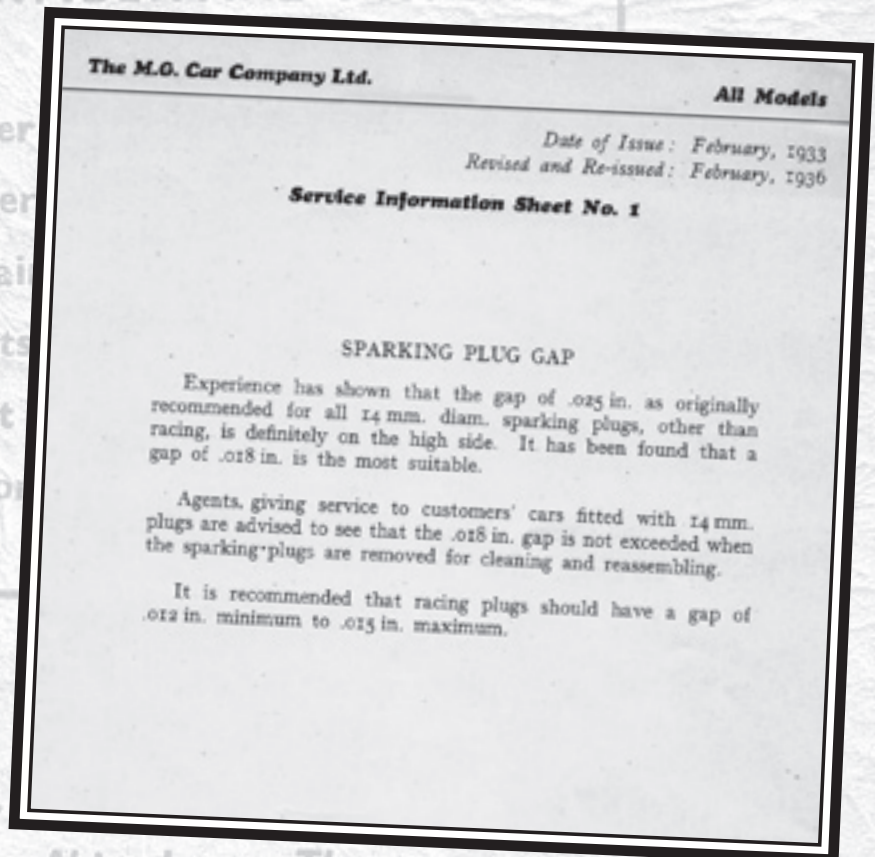
Zur Schreibweise - die Engländer sparen eine 0 und schreiben nicht 0.012, sondern .012 und sagen dann auch: „point zero one two“ und nicht wie wir sagen würden: „zero point zero one two“.

Übrigens ist natürlich diese Schreibweise ein steter Quell jedwelcher Einbau-, Meß- und Qualitätsstreitigkeiten. Selbst Weltraumbehörden schaffen es ja, Satelliten mit Millimeterangaben anstelle Zollmaßen loszusenden - natürlich ohne vorher passend umzurechnen (Mars Climate Orbiter 1999). Eine so „verrechnete“ Sonde findet nicht ihr geplantes Ziel - trifft aber

bestimmt irgendwann irgendwo irgend etwas anderes...

So, liebe Leser, meine Jubiläumsfeier (Krummiläumsfeier) ist damit beendet - ich wünsche Euch allen also einen stets korrekten Abstand in diesen Zeiten, und sei es an der Zündkerze!

Euer Rolli



# MG-Center



**Oldtimer Veteranen Shop GmbH**

**Maximilianstr. 8 · D-65510 Idstein**

**☎ 06126/99730 · Fax 06126/4084**

**info@oldtimer-shop.de · www.oldtimer-shop.de**

## ERSATZTEILE



**T-Modelle**



**MGA**



**MGB**



**Midget**

## Das komplette Programm!

**Schnell – preiswert  
– zuverlässig.**

**Preise wie in England!**

Supergünstig – probieren Sie's aus.  
Katalog mit Preisliste anfordern!

## SERVICE-ZEITEN

**Telefonische Auftragsannahme:**

Montag bis Freitag von 8.00 bis  
18.00 Uhr.

**Verkauf:** ☎ 06126/997333.

**Kataloge:** ☎ 06126/997314.

**Ladenverkauf:** Montag, Mittwoch  
und Freitag von 14.00 bis 17.00 Uhr  
oder nach Vereinbarung.



# Sommer 2019

## Mein MG, meine Garage und ich

Vor 13 Jahren hatte ich mal einen. Jetzt habe ich wieder einen. Die Rede ist von einem MG F. 2007 verkaufte ich meinen MG, aber losgelassen hat mich der Wagen nie.

Es war ein 96er in „British Racing Green“ mit 120PS und Remus Auspuff. Wir hatten richtig Spaß zusammen! Wir waren auf der Nordschleife. Sind durch, über und um die Alpen gefahren. Schweiz, Italien, Österreich, an die Nordsee oder einfach nur zur Arbeit.

Dann habe ich mich von der kurvigen Karosserie eines BMW Z3 blenden lassen. Das schwarze Blechkleid der bayerischen Schönheit ist zwar unglaublich sexy, fährt sich aber wie Fahrschule. Todlangweilig! Anfang 2019 stand der Entschluss: Ich möchte wieder sportlich fahren, ich brauche einen MG! Die Wahl fiel auf einen MG-F MKII Baujahr 2000 in Nachtblau mit 120PS, 2. Hand mit erst 75.000km, innen und außen wie neu und laut Verkäufer nur eine Kleinigkeit zu machen: „Der Motor läuft nicht sauber.“

Kein Problem – hab ich mir gedacht. Da ich mir in über 20 Jahren Autoschrauben viel angeeignet habe, bin ich voll motiviert an die Sache herangegangen. Anhänger organisiert, MG abgeholt und Attacke in die Garage: Erstmal das Gewissen beruhigen und Flüssigkeiten, Filter und Kerzen neu. Was man halt so macht, wenn man ein neues Spielzeug hat. Dabei ist mir aufgefallen, dass irgendjemand in geistiger Umnachtung einen Drosselklappensensor von Mercedes mit Heißkleber verbaut hat und die Zündspule von einem Rasenmäher stammt. Kein Wunder, dass der Motor nicht richtig läuft – hab ich mir gedacht.

Nachdem ich alles auf Originalteile zurückgebaut hatte, war es soweit. Frohen Mutes versuchte ich, den Motor zu starten, aber...er wollte nicht mehr Zünden. Mit hängenden Ohren begann ich die Fehlersuche. „Step by step“ alles Neue wieder raus, messen und wieder rein. Schließlich lief der Motor ja vorher. Zwar schlecht aber er lief.

Es stellte sich heraus, dass drei der neuen Zündkerzen kaputt waren. Also nochmal neue Kerzen besorgt und jetzt sprang der Funke über! Stottern, Husten, läuft...läuft schlecht! Bei der Probefahrt hatte der Motor kaum Leistung entfaltet. Bei 3500 U/min stotterte er nur noch. Was war da los? Also zurück in die Garage und nochmal bei „Zero“ starten: Motor da? Ja! Benzin? Ja! Benzinprobe? OK! Und so weiter, und so fort. Am Ende stellte sich heraus, dass die Einlass- und die Auslass-Nockenwellen vertauscht wurden. Super! „Profis“ am Werk!

Alles umgebaut, neuer Zahnriemen drauf, läuft! Der Motor lief jetzt, aber die Probefahrt zeigte: Je wärmer der Motor, desto höher die Leerlauf Drehzahl (teilweise über 5000U/min). Nicht fahrbar! What's that? Eigentlich kann sowas nicht passieren, die Motorregelung ist beim 1,8 K-Serien-Motor ziemlich simpel.

Denn es gibt nur fünf Sensoren für die Regelung, nämlich Wassertemperatur,



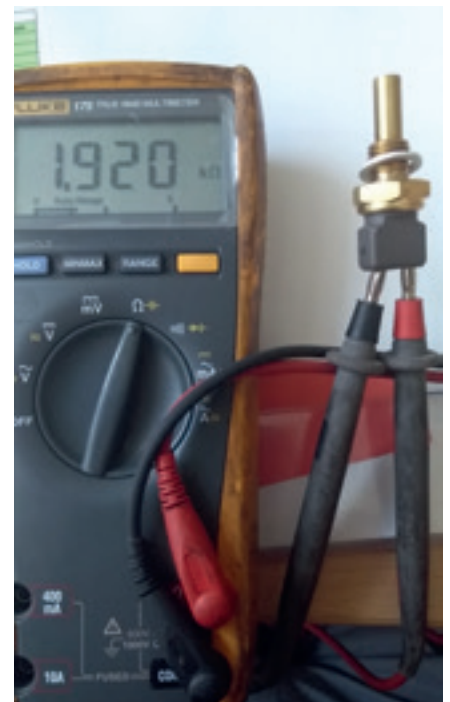
Luftdruck in der Ansaugbrücke, Lufttemperatur der Ansaugbrücke, Drosselklappenstellung und schließlich den Kurbelwellensensor. Und es gibt nur drei Regelgrößen, als da wären Leerlaufregelventil, Bypass Drosselklappe, Zündwinkel/ Zündzeitpunkt und Einspritzzeit.

Alles wurde durchgemessen, alles heile! Fazit: Das Steuergerät ist wohl kaputt - doof! Jetzt braucht man ein spezielles Lesegerät, um das Steuergerät zu wechseln, denn die Wegfahrsperrung muss mit diesem verheiratet werden. Der MGF hatte bis 2001 eine CDP-Schnittstelle (Car Diagnostic Port) - nix OBD! Im Internet werden viele Geräte angeboten mit denen man auslesen kann, aber leider lässt sich damit nichts programmieren. Wer kann das? Zu Land-Rover gefahren, aber die hatten nur die neuesten Rover Testbook-Versionen. Theoretisch sollte das funktionieren, aber Verbindung: Fehlanzeige!

Am Ende bin ich über das Internet in England fündig geworden. Philip Christian hat da ein Tool entwickelt und verkauft dieses über seine Website pscan.uk. Mit diesem Tool konnte ich das Steuergerät tauschen. Danke nochmal nach England! Probefahrt .... MG läuft (und mir eine kleine Träne im Augenwinkel)....wie die Hölle! Gas geben, Bremsen, Lenken, Spaß haben! Nach 13 Jahren hatte ich wieder „Freude am Fahren“. (kleiner Seitenhieb nach München) Und das nicht in einem BMW. Die Saison 2019 war gelaufen, aber mein MG läuft!

Text und Bild: Ingmar Bosch

Bilder: Vertauschte Nockenwellen; mit heißer Nadel gelötetes Steuergerät; der Funke will nicht überspringen; Helfer in Schraubers Not: das Multimeter



Anzeige

BASTUCK<sup>®</sup>
Classic Fahrzeugteile | Zubehör

**MG** Kostenlose Ersatzteilkataloge!  
 Große Auswahl an Ersatz-, Zubehör- und Tuningteilen! Einfach Exemplar anfordern oder als Download unter: [www.bastuck.com](http://www.bastuck.com)







BASTUCK & Co GmbH, In Bommersfeld 11, D-66822 Lebach



BASTUCK<sup>®</sup>
BASTUCK Classic. Aus Tradition. | Tel. (0 68 81) 924 91 01 · eMail: [service@bastuck.de](mailto:service@bastuck.de)



# MG TA Special

## Wie ein braver MG zum Rennauto wurde

### „Donor car“: Wolseley Hornet

Eines vorweg: Ende der 40er, als unser MG TA mit dem Hornet-Motor ausgestattet wurde, war das Spenderauto ein fast 20 Jahre alter Gebrauchtwagen - zum historischen Kulturgut wurde der Hornet erst Jahrzehnte später...

Angeboten wurde der kleine Sechszylinder seit 1930 und bis Produktionsende 1936 verließen über 31.000 Hornet die Fabrik in Birmingham. Die Motoren hatten rund 1,3 (später 1,4) Liter Hubraum und leisteten 45-50 PS. Den Hornet gab es auch als „Special“ mit sportlicher Karosserie und etwas mehr Hubraum.

Die kleinen Sechszylinder-Motoren fanden sich übrigens auch in den MG F- und L-Typen sowie in den K- und N-Magnettes. Auch die Verwendung der 6-Zylinder in T-Modellen ist keine Nachkriegserfindung. So trat Heinz Mölders in der Saison 1939 (und wieder 1946) bei Sportwagenrennen mit einem TA an, angetrieben von einer Maschine aus einem MG N-Type (Quelle: Hagen Nyncke, Aus Liebe zum Sportwagen).

So ist also der blaue TA Special auf diesen Seiten ein durchaus interessanter „Zeitreisender“ aus den spannenden Motorsport-Jahren vor und nach dem 2. Weltkrieg.

Text: Andreas Pichler

Dieter Wagner hat wieder ein schönes T-Type-Fundstück ausgegraben: Dieses Mal handelt es sich um einen MG TA des Baujahres 1937, welcher Ende der 40er Jahren zum Rennauto mutierte und schließlich durch Einbau eines Wolseley Hornet-Motors einige Zusatz-Pe-Esse auf die Straße brachte.

Der Wagen wurde nach dem Kriege von einem in Österreich stationierten britischen Offizier mitgebracht und schließlich dort zurückgelassen. Nach der Zulassung 1948 auf Erich Breinsberg, einen bis Anfang der 70er Jahre vor allem in Österreich bekannten und erfolgreichen Rennfahrer, machte dieser mit dem TA seine ersten „Geh“-Versuche bei Bergrennen. Nachdem der originale Motor sein Leben „ausgehaut“ hatte, rüstete Breinsberg das Auto schließlich für weitere Renneinsätze mit 6-Zylinder-Technik aus, bis es wohl Mitte der 60er Jahre stillgelegt wurde.

2015 wurde der TA als „bits and pieces“ erworben und komplett neu aufgebaut. Eine sportlich designte Aluminium-Karosserie wurde angefertigt und das Fahrzeug erhielt einen komplett revidierten Wolseley Hornet 14/6 Motor. Seit der Restaurierung ist der MG TA Special bereits häufiger Gast bei Motor-Events gewesen und genießt nun sein zweites Leben bei einem Clubfreund in vollen Zügen.

Text: Andreas Pichler/Dieter Wagner  
Bild: Archiv Wagner/Fahrzeugeigner



Großes Bild links: Das macht den „Special“ so speziell – reich instrumentiertes Armaturenbrett im Alu-Body und dazu der Wolseley-Reihensechszylinder  
 Unten links und oben rechts: Aus jeder Perspektive sehr sportiv, beinahe ungeduldig schaut der MG TA aus – wann gehts endlich los?

Anzeige

**BREMEN**  
ERLEBEN!

**6.2.2021**

**15 – 20 UHR**

**WIR STARTEN  
DIE SAISON.**

Ermöglicht durch:



## ONLINE-EVENT

Programm und Marktplatz rund um  
Fahrzeuge, Teile und Automobilia

ANKLICKEN UND DABEI SEIN:  
[WWW.CLASSICMOTORSHOW.DE](http://WWW.CLASSICMOTORSHOW.DE)





# Una festa sui prati

## Mit dem Engländer zum Picknick aufs kontinentaleuropäische Land

Die Oldtimer-Räder hatten, bedingt durch die Corona-Lage, lange Zeit stillgestanden und das aktive Clubleben des „Allgemeinen Schnauferl Clubs (ASC)“ war quasi auf den Informationsaustausch in der „WhatsApp-Gruppe“ eingeschränkt.

Holger Ahlefelder, Präsident des ASC Rhein-Ruhr, trieb dann die Frage um: „Mensch, wir müssen doch noch irgendetwas anderes und unbedenkliches in diesen Corona-Zeiten machen können?“

Die Lösung praktiziert die ASC Landesgruppe Hessen. Die muntere Truppe aus Bad Homburg v.d.H. organisiert seit einigen Jahren und mit großem Erfolg ein Oldtimer-Picknick unter freiem Himmel.

Im Handumdrehen wurde diese Idee angenommen und nach Dortmund transportiert. Mit dem Bauernhof Kammesheidt in Essen-Schuir, hatte Rüdiger Herchenhahn sofort die passende Location für das Vorhaben gefunden.

Sven Lückel warf die Idee in den Ring, dass man sich ja bereits morgens treffen könne, um im Rahmen einer kleinen Ausfahrt gemeinsam zu der Picknick-Wiese

zu fahren – schließlich war in 2020 bislang keine Clubausfahrt möglich gewesen. Bei der Erstellung des Roadbook ist Claudia Breuer in die Bresche gesprungen und hat zusammen mit ihrem Mann eine Strecke an zwei Abenden zu Papier gebracht.

Die finale Einladung zu diesem neuen Event erfolgte sehr kurzfristig und erst nach einem sorgsamem Blick in die Wetterprognose ... soweit die Vorgeschichte zur Idee des Picknick!

100 Kilometer schönste Landschaft und kleine kurvige Straßen!

Treffpunkt zu der Ausfahrt war das ASC Clublokal „Dieckmann's“ in Dortmund und hier haben sich ab 10.00 Uhr 25 Teams eingefunden. Um 10.30 Uhr starteten die Teilnehmer auf die exakt 100 km lange Ausfahrt. Die Route dirigierte die Oldtimerfreunde anhand eines ausführlichen Roadbooks durch die sommerliche Landschaft.

Von Dortmund ging es an den Rand des nahen Sauerlandes und über das Volmetal, das Ennepetal und durch die Elfringhauser Schweiz in Richtung Essen.

Vorbei am südlichen Ufer des Baldeneysees rollten die Teams weiter Richtung Kettwig und schließlich zum Ziel der Ausfahrt, dem wunderschön gelegenen Bauernhof „Kammesheidt“, in Essen-Schuir.

Auf der Picknickwiese hatten sich unterdessen weitere Club-Mitglieder, mit nochmals 20 Youngtimern und Oldtimern, eingefunden. Somit waren tatsächlich 45 Klassiker auf der Wiese versammelt – eine beeindruckende Zahl. Über 100 Clubfreunde und Mitglieder, waren dem Aufruf von Holger Ahlefelder gefolgt – für das erste Picknick ein großartiger Erfolg!

Das Picknick-Equipment der Teilnehmer reichte von der einfachen Picknickdecke, über erstaunlich unbequeme Dreibeinhocker, Camping-Stühlen mit Klappstischen und Sonnenschirmen, bis hin zur kompletten Veranda-Möblierung. Sogar ein Benzin-Generator mit 2000 Watt Leistung tuckerte im Hintergrund vor sich hin und versorgte eine Kaffeemaschine mit Strom.

Ebenso vielseitig und fantasievoll waren die mitgebrachten Köstlichkeiten: vom Rosinenwecken aus der Papiertüte,



einfachen Butterbroten, über leckere Salate, Frikadellen, geräuchertem Fisch und französischem Käse, reichten die Speisen. Alles was die Kühltaschen und Picknickkörbe hergaben wurde fröhlich unter den Freunden geteilt und zum Nachmittag machten feine Gebäck-Variationen, Kuchen, Torte und frisch zubereiteter Kaffee die Runde.

Angeregte Gespräche bei passender musikalischer Untermalung mit Tanzeinlagen, „Boccia-Wettkämpfen“ und kleineren Reparatureinsätzen der Schrauber-Profis, rundeten das Event ab.

Das Wetter war den ganzen Tag über sensationell und mit 25 Grad nicht zu heiß. Erst nach 16.00 Uhr beendeten dräuende Wolken so langsam den heiteren Nach-

mittag. Von diesem erlebnisreichen Tag wird man im ASC Rhein-Ruhr noch lange sprechen und dies wird wohl nicht das letzte Oldtimer-Picknick in dieser Form gewesen sein.

Text: Claudia Breuer  
Bild: Claudia Breuer, Klaus Jost, Andreas Pichler

Anzeige

www.stevens-shop.de

# Ein guter MG verdient gute Ersatzteile!

Kompetente Beratung.  
Hohe Qualität.

STEVENS  
AUTOERSATZTEILE GmbH  
Dipl.-Ing.  
Hartmut Stevens  
Oststraße 29-31  
46483 Wesel  
Telefon 0281.26855  
www.stevens-shop.de

# STEVENS

# Clubshop

Nützliche Nettigkeiten für den MG-Freund



## MG Equipment

Sticker, Badges, Pins...Anja Pilz (Bild oben) hält für die Mitglieder des MG Car Clubs viele nützliche Kleinigkeiten bereit. Eine Übersicht über das Angebot findet Ihr auf diesen Seiten.

Clubaufkleber und Kugelschreiber erhalten Neumitglieder mit Ihrem Begrüßungspaket automatisch zugeschickt!

Bestellungen richtet bitte an:  
MG Car Club e.V., c/o Anja Pilz  
Wallauer Weg 60, 57074 Siegen  
E-Mail: [regalia@mgcc.de](mailto:regalia@mgcc.de)

Fehlt etwas? Anja anschreiben!  
Übrigens: Unser Lieferantennetzwerk macht vieles möglich! Beachtet: Alle Preise sind zzgl. Versand.



Nur für begrenzte Zeit: Alle Kleidungsstücke jetzt auch mit dem 50-Jahre Logo!

Damenblusen und Herrenhemden (Kurz- und Langarm) mit MG-Logo in hochwertiger bügelfreier Qualität in weiß, hellblau und rosa sowie in allen Größen für 45€



Stieppwesten in d'blau, für Damen etwas taillierter und Herren (Nimbus/ Skandinavien) mit MG-Logo, 69€



Absolut lesenswerte Lektüre: „Aus Liebe zum Sportwagen“ für 65€



Aufnäher, 11 x 5 cm; nur 6€

Den Tag oktagonale beschwingt-bedeuft beginnen...was gibt es Schöneres? Die liebevoll handproduzierten Seifen enthalten keine Konservierungsstoffe oder Parabene. Es handelt sich um Glycerinseifen auf pflanzlicher Basis und der Rohstoff kommt sogar aus England! Die Duftnoten sind klassische „Winterdüfte“ (Varianten auf Anfrage). Für die Herren gibt es unter anderem Sandelholz. Die schönen Stücke werden wie abgebildet im Folienbeutel versandt. Bitte bei Bestellung Farbe und gewünschte Duftnote angeben! Sollten noch weitere Fragen offen sein, bitte melden...Pro Stück nur 5€



Es ist ein schönes Gefühl zu wissen, am Ziel seinen Lieblingwhiskey parat zu haben. Das dazu notwendige Transportbehältnis: Ein feiner Flachmann mit zwei Pinnchen und Trichter mit MG Car Club Logo und der Aufschrift „DON'T DRINK AND DRIVE“ zum Schnapspreis von 17,77€.



Anstecknadel 5€



Schirme in „burgundy red“ oder „dark green“ mit MG-Logo und Holzgriff für 20€





Rostlos glücklich...®

www.korrosionsschutz-depot.de  
Beratung : 09101 920919  
Bestellung: 09101 920910



Die erste Liebe vergisst man nicht...



✘ Große Auswahl an wirksamen & vielfach erprobten Rostschutzprodukten

Fertan, Owatrol, Brunox, Pelox, Mike Sander, Fluid-Film, Brantho Korruux, Elaskon, Tuff Kote Dinol/Dinitrol, KSD, Corroless, etc.

✘ Roststopper, Rostumwandler, Rostentferner

✘ Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz

✘ Alles zur Lackierung

Silikonentferner, Epoxypachtel, Grundierfüller, Oldtimerlacke, Grundier- & Lackierpistolen

✘ Spezialitäten

**Deox Gel:** porentiefe Rostentfernung  
**Kovermi:** der schnelle Rostkonverter ohne Abwaschen

**Chassislack O.H.:** der zähelastische Lack mit glattem Verlauf für Achsen & Unterboden (diverse Farbtöne)  
**KSD Motor-, Bremsen- & Tanklacke**

✘ Professionelles Restaurierungswerkzeug

Von uns getestet und regelmäßig in der eigenen Werkstatt im Einsatz

✘ Druckluftwerkzeuge

Kompressoren, Hohlraum-, Unterbodenschutzpistolen, Lackierpistolen, Sandstrahlpistolen, Strahlgut, Schleifer, Schlagschrauber, Karoseriesägen

✘ Handwerkzeuge

Schrauberwerkzeug, Bohrer- und Gewindeschneider, Bördelgeräte, Spureinstellhilfen

✘ Karosseriewerkzeuge

Werkzeuge zur Herstellung von Reparaturblechen, Blechklemmen & Grippzangen, Schweißtechnik & Schweißhilfen, verzinktes Karosserieblech

✘ Spachtel-, Dichtmassen, Karosseriezinn

✘ Motor- und Getriebeöl



NEU KSD Kalfett

✘ Hohlraumversiegelung - neueste Technik

kein Erhitzen, kein Austropfen im Sommer  
sehr gute Kriechwirkung und Verteilung  
ohne Lösemittel, emissionsfrei, geruchsneutral



Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestauration



KORROSIONSSCHUTZ®  
DEPOT

Korrosionsschutz - Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D - 90579 Langenzenn  
Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog mit vielen Tipps und Tricks an !



# Mein „Summer Dream“

## Lust und Frust frisch gebackener MG-Besitzer

Als im Mai 2020 die Mail von Uli Fiegel mit der Einladung zur „Summer Dream Sommerrallye“ einging, dachte ich spontan „Super“.

Bisher hatte ich noch nicht so wirklich viel Teilhabe am Clubleben des MG Car Club. Ich habe seit September 2019 an einigen geselligen Stammtischen im Angerstübchen und im März 2020 am Schrauberseminar in Korschenbroich teilgenommen.

Für 2020 hatten wir uns bereits zur Frühjahrsausfahrt und für die Classic Days auf Schloss Dyck angemeldet. Leider fielen diese Veranstaltungen dem Corona-Virus zu Opfer, was verständlich, aber auch enttäuschend war.

Aber jetzt „Summer Dream“! Das ist doch ein Lichtblick und prinzipiell eine gute Idee. Vor allem mit dem langen Zeitrahmen von Mai bis Oktober sollte das doch locker machbar sein. Unser MG TA war gewartet und startklar. Bei der Lektüre der Bedingungen kamen dann die ersten Fragen auf. Orte

mit eigener Postleitzahl und der vorgegebenen Auswahl an Anfangsbuchstaben liegen nicht unbedingt in der Nähe unseres Wohnorts Büderich. Das Problem dabei ist: Wir haben noch kein Gefühl dafür, was wir dem Auto so zutrauen können. Vor allem meine Liebste ist in dieser Beziehung sehr skeptisch, was auch seine Gründe hat.

Dazu muss ich etwas zurückblenden: Ich hatte seit meiner Jugend ein Faible für Oldtimer, habe mich für die Geschichte des Automobils, sowie Autorennen interessiert und einige Bücher dazu im Regal. Während meiner Studienzeit in den 70ern war ich Mitglied im Oldtimerclub Bad Mergentheim. Da hatte ich Gelegenheit, an Autos von Mitgliedern mitzuschrauben, die ich dann auch hin und wieder bei Veranstaltungen fahren konnte. Darunter waren ein Opel P4 und ein Opel Feuerwehr-Mannschaftswagen aus den 20er Jahren. Am meisten beeindruckt hat mich unter den Fahrzeugen der Mitglieder damals der MG

J2 und ebenso der rote MG TC des Club-Präsidenten Rainer Götzelmann.

Nach dem Studium zog es mich beruflich nach Düsseldorf und das Thema Oldtimer trat, abgesehen von einigen Ausnahmen, in den Hintergrund. Im Jahre 1979 gab es in Düsseldorf die Roth-Händle Autoshow des Jahres und 1980 die Fortsetzung in Köln, beides echte Highlights. Daneben besuchten wir mal bei einem Trip in das Elsass das Bugatti-Museum in Molsheim.

Letztes Jahr habe ich dann mein Rentenalter erreicht, hatte somit viel Zeit und wir waren viel unterwegs. Bei einer Radtour am Niederrhein fielen mir unterwegs zwei MG auf: Ein hellblauer TC, der in Grieth an der Fähre wartete und ein grüner TA, der am Markt in Kalkar geparkt war. Plötzlich hatte ich Rainers roten MG TC von damals im Kopf. Ich fing an zu googeln, habe mich auf der Techno-Classica umgesehen und schon war ich irgendwie auf der Suche nach einem konkreten Objekt der Begierde.





*Die Fahrfreude soll wiederkommen:  
Hummers beschließen, ein paar Tage  
in den Schwarzwald zu fahren und  
das Auto von der Firma Deusch  
inspizieren zu lassen.*

Einen Tag nach der Zulassung, es war der 29. August, unser Hochzeitstag, machten wir uns mit dem MG auf den Weg zur schönen Auermühle nach Ratingen. Wir aßen und tranken etwas auf der Terrasse und beobachteten das Treiben der vielen Familien mit ihren Schulanfängern, die bald unseren MG entdeckt hatten.

Auf dem Rückweg war zunächst eine steile holprige Steigung mit enger Kehre zu überwinden und ich war froh, als wir oben waren. Dann jedoch geschah es plötzlich: Das Auto hatte keinen Vortrieb mehr und ich konnte mit Glück in eine Parklücke ausrollen. Über eine Stunde Warten auf den ADAC, ca. 30°C, kein Schatten. Die Liebste war „not amused“. Der Wagen wurde abgeschleppt zu einer Werkstatt in Mettmann. Von da ging's mit dem Taxi zurück. Knapp schafften wir es dann noch zu unserer Hochzeitstags-Reservierung im Restaurant. Es stellte sich heraus, dass eine Antriebswelle gebrochen war.

Ich kann verstehen, dass ihr Vertrauen in die Zuverlässigkeit des TA seither minimal ist. Wir haben uns danach erst mal auf Ausflüge geringer Reichweite, sozusagen rund um den Kirchturm, beschränkt.

Schließlich möchte ich, dass auch sie Spaß an dem TA findet. Frust war ja leider schon reichlich. Außerdem habe ich das Gefühl, dass ihr ein MGA besser gefallen hätte.

Damit wären wir wieder bei „Summer Dream“. Zweimal „E“: In der Nähe finden wir Essen und Erkelenz, jeweils eine Distanz von mindestens 40 km. Ein „A“ wie Aachen heißt ca. 90 km. Meine Vorschläge stoßen auf Skepsis bis Ablehnung. Mit Mönchengladbach lag schon mal ein „M“ in der Nähe. Mit etwas muss man schließlich anfangen und wir machten uns also auf den Weg nach Mönchengladbach.

Alles lief zunächst wunderbar und wir erreichten das Ortsschild MG-Neuwerk. Nachdem das Foto geschossen war fiel mir eine kleine Pfütze unter dem Fahrzeug auf: Kühlwasser. Der nächste Frust. Also vorsichtig zurück nach Hause, Thermometer immer im Blick. Es stellte sich heraus, dass die Wasserpumpe undicht war. Nach einem Tipp unseres Club-Experten Dieter Wagner ließen wir sie bei der Fa. Rem-Ex in Feucht überholen. Ende Juli war der MG dann wieder auf der Straße.

In der Zwischenzeit hatte ich eine „Summer Dream“-Tour für den Niederrhein

Langer Rede kurzer Sinn: Es wurde ein MG TA von 1937 (Dublin-Green), dessen (Vor-) Besitzer Thomas im Salzburger Land mit Blick auf ein grandioses Bergpanorama lebt. Wir waren schnell handelseinig und so brachten wir im August - nach einem netten Abend mit gegrillten Lammkoteletts vom benachbarten Bauernhof - das gute Stück per Hänger von Salzburg nach Meerbusch.

Anzeige

MG A MG B MINI ROVER T-TYPEN MORRIS MINOR  
MG C MG F MG TF HEALEY TRIUMPH MIDGET SPRITE

**MG KISCHKA**

**ERSATZTEILE**

FÜR KLASSISCHE  
ENGLISCHE  
AUTOMOBILE AUS



**KISCHKA**  
AUTOERSATZTEILE GMBH  
SACHSSTRASSE 16  
50259 BRAUWEILER/KÖLN  
TEL: 02234 - 2028277  
FAX: 02234 - 2028275

[www.MG-KISCHKA.de](http://www.MG-KISCHKA.de)  
[info@MG-KISCHKA.de](mailto:info@MG-KISCHKA.de)

QUALITÄTSTEILE DIREKT AB LAGER - ODER ... TÄGLICHER VERSAND - EUROPaweIT ! KATALOGE ANFORDERN !



ausgetüftelt: Über Moers, Rheinberg, Alpen, Sonsbeck, Uedem, Emmerich bis Rees sollten es insgesamt ca. 200 km werden. Damit hätte ich einen Großteil der nötigen Buchstaben zusammen und gleichzeitig eine nostalgische Erinnerungstour. Am Niederrhein war ich in den 90er Jahren häufig beruflich unterwegs und fand die Landschaft immer beeindruckend. Die beste Beifahrerin der Welt weigerte sich mitzukommen, aber ich wollte es jetzt wissen. Neben Werkzeug, Motoröl und Wasser packte ich für alle Fälle noch das Mitgliederverzeichnis ein, man weiß ja nie.

Am Morgen des 5. August, der Himmel war strahlend blau, ging's los. Zügig war Moers erreicht, aber es war etwas knifflig auf der vielbefahrenen Einfallstraße vor dem Ortsschild zu halten. In Rheinberg, Alpen, Sonsbeck und Uedem war diese

Übung deutlich entspannter. Der MG lief wunderbar, ich ließ mir den Wind durch die Haare wehen und genoss die schöne Landschaft und das Wetter. Herrlich, was braucht der Mensch mehr?

Nach jedem Ortsschild gab ich begeisterte Zwischenmeldungen nach Hause. Von Uedem ging's weiter über Louisdorf Richtung Emmerich. Louisdorf liegt in der pfälzischen Sprachinsel am Niederrhein, genannt „op de Palz“. Im 18. Jahrhundert strandeten hier Pfälzer, die nach Amerika auswandern wollten und erhielten hier mit „Unterstützung“ des preußischen Königshauses Land. Bis heute sprechen die Menschen hier einen pfälzischen Dialekt. Louisdorf ist nach Königin Louise benannt. Sehenswert ist hier der große rautenförmige Dorfanger, in dessen Mitte umrahmt von Bäumen die Kirche steht. Mich erinnert

dieser Ort immer an Dörfchen im südünglischen Dartmoor. Der ideale Platz für einen Abstecher mit einem MG. Weiter ging's an Grieth, einem alten Rheinfischerort, vorbei über die Rheinbrücke nach Emmerich. Die Hälfte der Tour war geschafft, von den Buchstaben fehlte jetzt nur noch das „R“ für Rees. Dahin führt eine gut ausgebaute Straße und ich schwamm im Verkehr mit. Das „Speedometer“ zeigte 70 mph. Wow, so schnell war ich mit diesem Ding noch nie, der „Rev Counter“ stand bei 3.500 Touren, der Motor schnurrte, beim Fahrer stellten sich Glücksgefühle ein. In Rees nach dem obligatorischen Foto erst mal über grobes Kopfsteinpflaster ins Städtchen zu einer kleinen Pause mit Eis und Espresso. Jetzt standen nur noch ca. 80 km Rückfahrt an.

Hinter Rees über die Rheinbrücke mit Blick auf die Stadt und die markante klassizistische Kirche und weiter über schöne Nebenstraßen den Niederrhein entlang Richtung Süden. Bald war Krefeld erreicht. Jetzt kam die Stadtdurchquerung mit viel Stop and Go; not nice. Die Wassertemperatur stieg bedrohlich an und ich fuhr an die Seite um den Motor abkühlen zu lassen. Die Außentemperatur lag deutlich über 30°C. Im nächsten Stint kam ich bis zur Ortsgrenze von Krefeld als die Temperatur wieder bedrohlich anstieg und in zwei weiteren Etappen schaffte ich es nach Hause. Die letzte davon mit Unterstützung, weil die Liebste mir entgegengefahren war um gegebenenfalls Schlepphilfe zu leisten. Ich hatte zuletzt einen deutlichen Leistungsabfall bemerkt.

Mit meinem Latein vom Schrauberseminar kam ich nicht weiter und ich beschloss, Nägel mit Köpfen zu machen. Ich hatte gehört, dass die Fa. Deusch in Seelbach auf die T-Serie von MG spezialisiert ist und sie war mir zudem von einem früheren TC-Fahrer wärmstens empfohlen worden. Wir beschlossen, ein paar Tage in den Schwarzwald zu fahren und das Auto von Herrn Deusch mal inspizieren zu lassen. In Lahr-Reichenbach, nicht weit von Seelbach gibt es das Hotel Adler mit zwei Restaurants, eines davon mit Michelin-Stern und so konnten wir das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden und uns von Familie Fehrenbacher kulinarisch verwöhnen lassen. Zum Nachahmen absolut empfohlen!

Von unseren Ruhestands-Reiseplänen war in diesem Corona-Jahr nichts realisierbar und so erkundeten wir ersatzweise den Schwarzwald: Freiburg, eine bezaubernde Stadt, das Markgräfler Land, Tuniberg, Kaiserstuhl mit Breisach, Feldberg, Schluchsee, Titisee, Villingen-Schwenningen, Triberg, Freudenstadt, Alpirsbach. Alles verbunden über wunderbare Strecken durch die Schwarzwaldlandschaft, Berge, Schluchten und Wälder und natürlich typische

Schwarzwald-Höfe inmitten grüner Wiesen. Selbst die Touristen-Hotspots waren ziemlich entspannt, weil die Gäste aus Fernost und USA zuhause waren.

Jürgen Deusch hatte zwischenzeitlich den Schaden lokalisiert (Zylinderkopfdichtung durchgebrannt) und weitere Empfehlungen zur Stabilisierung des Autos. Es kam einiges zusammen und es würde ca. 4 Wochen Zeit benötigen. Das hieß Ende September. Da bliebe noch Zeit für „Summer Dream“. Er stellte in Aussicht, dass ich danach auf eigener Achse nach Hause fahren könnte. Na, das klang doch ermutigend! Wir reisten mit dem leeren Hänger über die Schwarzwald-Hochstraße wieder Richtung Heimat.

Bei einem Blick auf die Karte rund um Lahr im Schwarzwald stellten wir fest, dass hier einige passende Orte für „Summer Dream“ erreichbar wären. Das könnte unsere Chancen – soweit meine Idee – auf eine bessere Punktzahl erhöhen. Ich hatte angenommen, dass meine Auswahl am Niederrhein sicher von mehreren Teilnehmern angesteuert würde und wir daher viele Punkte teilen müssten.

Das Auto wurde wie angekündigt fertig, auch das Hotel Adler hatte wieder ein Zimmer frei und so ging es Anfang Oktober wieder Richtung Schwarzwald. Herr Deusch legte Wert darauf, dass wir eine ausgiebige Probefahrt machen. Das ließ sich wunderbar mit einer neuen Auswahl an Orten verbinden: Seelbach, Mahlberg, Ettenheim, Ringsheim, Malterdingen, Riegel am Kaiserstuhl, Emmendingen, Denzlingen, Sexau.

Der Himmel war mittelgrau, aber Herr Deusch sicherte zu, dass es nicht regnen würde. Wir starteten in Seelbach und ich war direkt begeistert, wie sich mein MG

jetzt anfühlte. Er nahm spontan Gas an, ließ sich besser steuern und Klappergeräusche vom Fahrwerk, an die ich mich schon gewöhnt hatte, waren verschwunden. Auch die Beifahrerin bestätigte das nach wenigen Kilometern. Das Auto lief viel ruhiger und hielt die Spur sehr gut. Das Wetter klarte auf und wir rollten bester Stimmung Richtung Mahlberg.

Am Ortsrand das Foto des MG zwischen offiziellem Orts- und holzgeschnitztem touristischem Hinweisschild und weiter ging's Richtung Ettenheim. Eine schöne Barockstadt, auf deren höchstem Punkt die Kirche thront. Die Silhouette der Stadt sah vielversprechend aus, also entschlossen wir uns zu einem Rundgang durch die verkehrsberuhigte Altstadt. Der Ort bietet schöne alte und vor allem gut gepflegte Barock- und Fachwerkhäuser, wir fanden das sehr eindrucksvoll.

Weiter ging's bei schönem Herbstwetter über Ringsheim und Malterdingen nach Riegel am Kaiserstuhl. Ebenfalls eine malerische Barockstadt, hinter der steil der Kaiserstuhl aufragt. Hier konnten wir durchs Städtchen rollen und die prächtigen Barockfassaden aus der Cabrio-Perspektive betrachten. Über Emmendingen und Denzlingen erreichten wir Sexau.

Damit war das Rallye-Programm erfüllt und wir verspürten langsam auch das Bedürfnis, uns über das Lunchpaket aus dem „Adler“ herzumachen. Wir fanden schnell einen lauschigen Platz hinter dem Weiler „Mühlebächle“ mit Blick auf die mächtige Ruine der Hochburg. Kaum waren wir ausgestiegen, hielt neben uns ein gepflegter alter Ford A, ein netter älterer Herr fragte, ob er helfen könne. Das Leben ist schön!

Und der „Adler“ hatte es für unser Picknick an nichts fehlen lassen: Leckere

Tramezzini, Tomaten, Ei, luftgetrocknete Würstchen, frisches Obst etc. Jetzt kam noch eine Aufgabe auf den MG zu. Auf dem Weg nach Seelbach war eine landschaftlich wunderschöne Strecke mit Höhenzügen und Serpetinen zu überwinden. Auf den Höhen piff der Wind und wir fuhren gerne wieder runter ins beschauliche Schuttertal. Unser Auto lief munter die Steigungen hoch und runter. Herr Deusch weiß offenbar nicht nur, wovon er spricht, sondern auch was er tut. Über dem Schuttertal mit seinen schönen Siedlungen und Schwarzwaldhöfen zog sich der Himmel bedenklich zu, aber wir erreichten Seelbach trocken.

Das war bislang unsere längste und schönste gemeinsame Tour mit dem MG und unser Beider Vertrauen in das Auto ist deutlich gestiegen. Der nächsten Saison sehen wir entspannt entgegen.

Ach ja: Bei „Summer Dream“ haben wir am Ende Platz 38 von 42 belegt. Wäre die ursprüngliche Auswahl vom Niederrhein vielleicht doch besser gewesen? Hätten wir Seelbach statt Sexau wählen sollen? Egal, Dabeisein ist alles und Spaß gemacht hat's sowieso.

Neues Spiel, neues Glück heißt es also für die Saison 2021. Wir sind nun auf jeden auf jeden Fall bereit!

Text und Bild: Georg Hummer

Zu den Bildern: Der Aufmacher auf der vorigen Doppelseite zeigt MG und Cockpit-Hälfte vor der Hochburg, links (von oben nach unten) TA überquert den Rhein bei Emmerich, darunter am Dorfbanger in Louisenburg und mit Teil 2 der Besatzung beim Picknick und schließlich vor der Werkstatt Deutsch in Seelbach – alles wird alles gut!

Anzeige



**AUTOMOBILMANUFAKTUR**  
RESTAURIERUNG - KLASISCHER AUTOMOBILE  
HISTORISCHER MOTORSPORT - SERVICE



**BOB**

**Klassische Automobile**  
Restaurierung – Handel – Verkauf

Ihre Spezialisten für klassische Automobile  
und historischen Motorsport

**Vergaser-Instandsetzung**  
Bob's Services

Ihre Spezialisten für  
Oldtimer-Vergaser

Automobilmanufaktur Kassel – Kroh und Völlmar GbR  
Werner-Heisenberg-Str. 1 – 34123 Kassel  
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 8.30-18.00 Uhr und Sa. 10.00-14.00 Uhr oder nach Termin

Telefon 0561 897251  
info@automobilmanufaktur.de  
www.automobilmanufaktur.de

Telefon 0561 890 68 12  
info@vergaserbob.de  
www.bobs-services.de



# Best of „Summer Dream“

## Rallying in Zeiten der Pandemie

### Ergebnisliste – Top Ten\*

Die anzufahrenden Buchstaben hatten eine feste Punktzahl, die geteilt wurde, wenn mehrere Teams einen Ort anfuhrten. Die ersten 10 Plätze waren übrigens mit der Maximalpunktzahl 62000 gleichauf, bei Punktgleichheit entschied dann das Fahrzeugbaujahr über die Platzierung. Die Preisverleihung wird im Rahmen geeigneter Events im Frühjahr 2021 stattfinden.

Platz	Team	Baujahr
1	Forstner	1930
2	Sauer	1935
3	Spandöck	1956
3	Wolfgarten	1956
4	Graskamp	1957
4	Zangs	1957
5	Mutschler	1960
5	Pichler	1960
5	Zechmeister	1960
6	Patzelt	1969

Mit 48 Einsendungen in der Wertung ist die „Summer Dream“-Rallye durchaus gut besucht gewesen. Und, gemessen an der Zahl der zurückgelegten Rallye-Kilometer, wird sie sich bestimmt ziemlich weit vorne einsortieren im Event-Kalender.

Für die Auswertungen wurden dem Organisator Uli Fiegel Bordbücher aus Frankreich, Holland und natürlich allen Teilen Deutschlands zugesandt. Es gab Bildmappen, Tour-Leporellos, Schnappschüsse in Schulhefte eingeklebt (das Einsendeteam war vor der Pensionierung einschlägig beschäftigt) und PowerPoint-Präsentationen in allen Wunderbarkeitsgraden.

Manche planten die Route so, dass „Summer Dream“ in genau der Buchstabenreihenfolge abgefahren wurde und andere versuchten, das Lösungswort mit kürzest möglicher Strecke zu fahren- in der Eifel klappt es unter 100 Kilometer!

Der Organisator war derweil Hotline für vielfältige Fragestellungen von „Kann man ein eigenes Lösungswort definieren?“ (Antwort: nein, die Idee ist ja, bei identisch angefahrenen Orten Punkte zu teilen) bis

zu „Zählt bei Velbert-Langenberg das V oder das L?“ (Antwort: weder noch, denn Langenberg ist ein Ortsteil und weder „V“ noch „L“ kommen im Lösungswort vor...).

Es gab ganz viel Lob und ein klein wenig Kritik. So freute sich eine MG-begeisterte Familie so sehr über die Aufgabe, dass man mehrere Wochenenden im Sommer mit MG und Begleitfahrzeug fuhr. Im Begleitfahrzeug wurde dann die Kinder-schar chauffiert, die abwechselnd in den Beifahrersitz des MG durfte - somit war „Summer Dream“ stressfreier Spaß für die gesamte Familie. Und für den Menschen, der im ganzen Bundesland kein passendes „U“ fand, gab es auch eine Lösung.

Auf jeden Fall hat die Auswertung dem Orga-Team viel Freude gemacht. Genug, um die Rallye im nächsten Jahr wieder anzubieten. Wie aus informierten Quellen zu hören war, sind Musikinstrumente wie „Xylophon“ nicht in der engeren Auswahl zum Lösungswort...

Text: Andreas Pichler; Bilder: Einsendungen zum „Summer Dream“



Danke für eure Touren und fürs mitmachen  
 – ob Alpen, England oder nur ums Eck – Eure  
 Fotos haben Spass bereitet!

Anzeige



A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

# ALL THE PARTS YOU NEED

PARTS & ACCESSORIES FOR MG MODELS 1962 ONWARDS

Trust us to deliver...**Worldwide.** Millions of parts in stock.









Parts service also available for Triumph, Land Rover, Rover, Mini & Jaguar '96 on.







**ASK FOR A  
FREE  
CATALOGUE**

Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln, LN4 2NA. England  
 Telephone: +44 1522 568000 | Fax: +44 1522 567600 | E-mail: sales@rimmerbros.com  
[www.rimmerbros.com](http://www.rimmerbros.com)



# Track day!

Perfektes Timing: Im Juli 2020 führt „Fahrspaß“ deutlich vor „Corona“



Großes Bild: Nicht drängeln, jeder kommt dran...darunter: Tolle Strecke mit viel Raum für Fahrspaß; kurz Verschrauben

Nach erfolgreicher Erstaufgabe 2019 hatte Christian Reiß von der Triumph IG Südwest für 2020 erneut für fahrspaßbegeisterte Klassiker-Freunde den „L'Anneau du Rhin“ (Rheinring) südlich von Colmar im wunderschönen Elsass gebucht.

Bekanntlich litt dieser Landstrich besonders übel an und unter der Pandemie und so war es lange fraglich, ob wir uns dort sehen würden. Doch die Situation besserte sich ab Frühlingsende von Woche zu Woche und ab Juni wurde der Fahrbetrieb auf der Strecke wieder aufgenommen. Das hieß für uns im Juli: Bahn frei!

Großes Hallo natürlich beim Beziehen des Fahrerlagers und, wie bereits im Vorjahr, ging es nach Gruppen unterteilt auf die Strecke - die modernen Autos und wir mit den Classic Cars waren getrennt unterwegs, somit war die ganze Fahr-Situation außerordentlich entspannt. Wer den „Rheinring“ kennt, weiß auch die strikten Anordnungen im Briefing gut einzuschätzen, denn es galt: In Kurven bestimmt der Vorausfahrende das Tempo, überholen verboten. Das ist völlig okay, überholen kann man halt auch danach und so haben alle ihre Freude und niemand fühlt sich unter Druck, oder gefährdet. Und so wurde es also einer dieser perfekten Tage mit richtig viel Fahrspaß, hervorragender Stimmung und ganz viel guter Laune. Jetzt, im Dezember 2020 sind wir wieder im Lockdown und beim Durchschauen der Fotos merkt man, wie sehr man von solchen Events zehren kann - 2021 sind wir wieder dabei, ganz bestimmt!

Text: Andreas Pichler; Bild: Dagmar Bardelmeier

# BRUNOX®

## Rostsanierung in 3 Schritten – mit BRUNOX® Epoxy

Roststopp und Grundierer in Einem!

- in Gewerbe und Industrie
- am Fuhrpark
- im und ums Haus



So wird es gemacht:

1. losen Rost entfernen
2. BRUNOX® Epoxy  
2 x auftragen
3. nach vollständiger  
Trocknung Decklack  
applizieren



**Bestes Kriechvermögen, kein Durchbluten,  
kein Abwaschen und kein Anschleifen!**

**EINFACH GENIAL!!!**

Erhältlich im guten Fachhandel:

Carlofon, LIMORA, Seilo, Stahlgruber GmbH, Wessels+Müller AG, CARPROFI GmbH

Info o. Händlernachweis: BRUNOX Korrosionsschutz GmbH, Tel. 0841 96129-04, Fax -13



# Händel auf dem Landratsamt

## Die Zulassung eines Oldtimers unter erschwerten Bedingungen

Der Kauf des MGs in Schweden war problemlos. Dem unerfahrenen Newcomer wurde versichert, dass die schwedischen Zulassungspapiere Teil I und II ausreichend sind und die restlichen technischen Daten digital bei der Zulassung in Deutschland übermittelt werden.

Es werden keine weiteren Unterlagen benötigt und die original Dokumente sind nicht vorhanden. In den Zulassungspapieren war nur das Erstinbetriebnahmedatum in Schweden von 14.06.1995 eingetragen aber nicht das Erstzulassungsdatum von den original Unterlagen. Dies wurde dem neuen Oldtimerbesitzer zum Verhängnis.

Er hat vorschriftsmäßig ein Vollgutachten und HU mit dem Datum vom Heritage-Zertifikat Tag der Auslieferung 20.08.1954 gemacht. Die zuständige Zulassungsstelle im Süden von Baden-Württemberg erkannte das Datum nicht an. Die Begründung, dass in den schwedischen Zulassungspapieren und auch die digital übertragenen Daten ein Erstzulassungsdatum vom 14.06.1995 ausweist und es somit kein Oldtimer ist.

Frustriert und fassungslos über die Logik der Zulassungsstelle, dass das Fahrzeug kein Oldtimer ist. Das Gesetz besagt, erst ab 30 Jahren nach der Erstzulassung es ein Oldtimer ist.

Er klagte sein Leid Franz Wanner (MG-Werkstatt im Schwarzwald), der Mitglied im MG Car Club ist und Franz vermittelte ihn an Dieter Wagner. Die Hinderungsgründe kamen Dieter schon ein wenig absurd vor und er bot sofort seine Hilfe an. Die etwas unglaubliche Geschichte wurde auch Alexander Polaschek erzählt, der ebenfalls mit guten Tipps weiter half.

Es wurden mehrere Informationen eingeholt, aber die wichtigste war das Heritage-Zertifikat vom British Motor Museum. Die Lieferzeit war leider durch das Corona ca. 6 Wochen - und leider wurde das Heritage-Zertifikat in der Zulassungsstelle nicht als Beleg zur Erstzulassung anerkannt. Alex und Dieter hatten die Idee für Plan B, in dem Dieter den MG mit den kompl. original Unterlagen kaufte und auf sich zugelassen hat. So wurde Dieter unverhofft für eine Woche zum Besitzer

eines MG TF 1500. Der Vorbesitzer hat das Fahrzeug wieder zurück gekauft und ging erneut zur KFZ-Stelle und meldete den Oldtimer auf seinen Namen um. Doch auch hier ging es nicht ohne Rückfragen bei der Zulassungsstelle mit der Frage, woher das Erstzulassungsdatum kommt. Die Antwort wurde nicht bekannt gegeben doch die Zulassung wurde erteilt. Glücklicherweise und etwas stolz verlässt er das Landratsamt. Am Ende dieser Odyssee ist der Käufer um mehrere Erfahrungen reicher:

Traue keinem Autoverkäufer, lass die Finger weg von Fahrzeugen ohne original Autopapiere und frage vorher Leute, die schon Erfahrung mit Oldtimer haben. Aber die schönste Erfahrung ist, dass man die Mitglieder Franz, Dieter und Alex kennengelernt hat und eine Mitgliedschaft im MG Car Club die beste Entscheidung für den Newcomer ist. Der neue/alte MG TF-Besitzer bedankt sich bei allen Beteiligten und freut sich auf ein persönliches Treffen bei einem der vielen Events im MG Car Club.

Text und Bild: Michael Fellingner



Aus dem Schreiben des Landratsamtes vom 13. August 2020:

...Die Richtlinie zur Begutachtung von Oldtimern nach § 23 StVZO enthält Allgemeine Voraussetzungen für die positive Begutachtung gemäß § 23 StVZO'. Darin wird angeführt, dass der Verfügungsberechtigte der Nachweispflicht unterliegt, wenn Fahrzeuge vor mindestens 30 Jahren erstmals In Verkehr gekommen sind, aber bezüglich der Erstzulassung die Bedingung nicht erfüllen. Gegebenenfalls Ist eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. in Ihrem Fall enthalten die schwedischen Dokumente das Erstzulassungsdatum 1995. D. h. es muss durch den Verfügungsberechtigten nachgewiesen worden, dass das Fahrzeug bereits vor der Zulassung in Schweden in einem anderen Land zugelassen war. Alternativ müssten schlüssige Nachweise vorgelegt werden. wie z. B. ein altes Serviceheft. Allein das Baujahr bedeutet nicht dass das Fahrzeug auch in diesem Jahr zugelassen wurde. Die Eintragung Im Gutachten nach § 23 StVZO ist ohne entsprechende Nachweise für uns nicht maßgeblich. Aus diesem Grund wurde Herr ... bei seinem Termin in der Zulassungs-

## Fakten-Kasten

Was	Wie	Wann
Fahrzeug:	MG TF 1500 Baujahr 1954	
Kaufdaten:	gekauft in Schweden bei „Auto Classica of Sweden“	11.01.2019
Teil-Restaurierung:	von April 2019 bis Juni 2020	
Vollgutachten/HU:	Erfolgreich durchgeführt	06.07.2020
Zulassung:	1. Versuch abgelehnt, da Erstinbetriebnahmedatum laut schwedischen Papieren der 14.06.1995 ist und der MG somit kein Oldtimer sei	13.07.2020
Heritage-Zertifikat:	Bestellung am	19.07.2020
	Lieferung am	28.08.2020
Zulassung 1:	Test der Zulassung durch Dieter Wagner in Usingen	08.09.2020
	Zulassung durch Dieter mit den Original-Unterlagen war erfolgreich	16.09.2020

sungssteile ... darauf hingewiesen, dass er sich mit der schwedischen Zulassungsbehörde sowie dem Verkäufer in Verbindung setzen soll. Wenn bei der Zulassung in Schweden die US-Fahrzeugpapiere vorgelegt wurden, so sind diese eventuell von der schwedischen Zulassungsbehörde eingezogen worden. Ausländische Fahrzeugpapiere werden i.d.R. durch die zulassende Behörde dauerhaft aufbewahrt. Der Verkäufer des Fahrzeugs kann ggf. weitere relevante Dokumente zum Fahrzeug besorgen. Zwar mag es abstrus wirken,

dass ein Fahrzeug nicht zugelassen wird, welches „angeschafft“ wurde, jedoch kommt genau dieses Phänomen häufiger vor. Letztlich wurde vom Verordnungsgeber festgelegt, dass das Erstzulassungsdatum und nicht das Auslieferungsdatum maßgeblich ist, weshalb wir uns hieran zu orientieren haben. Eine Oldtimerzulassung ist auf Grundlage des Sachverhalts und Ihrer Stellungnahme aktuell leider nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen...

Anzeige



## CLASSIC-LINE - IHRE SPEZIALISIERTE FACHWERKSTATT FÜR MG



### ÜBER 30 JAHRE ERFAHRUNG MIT BRITISCHEN FAHRZEUGEN

- + An- und Verkauf
- + Beratung und Vermittlung
- + Restauration, Service und Transport
- + Umbauten, Zubehör und Ersatzteile
- + Unfallservice und Instandsetzung
- + Zertifizierter Fachbetrieb für historische Fahrzeuge



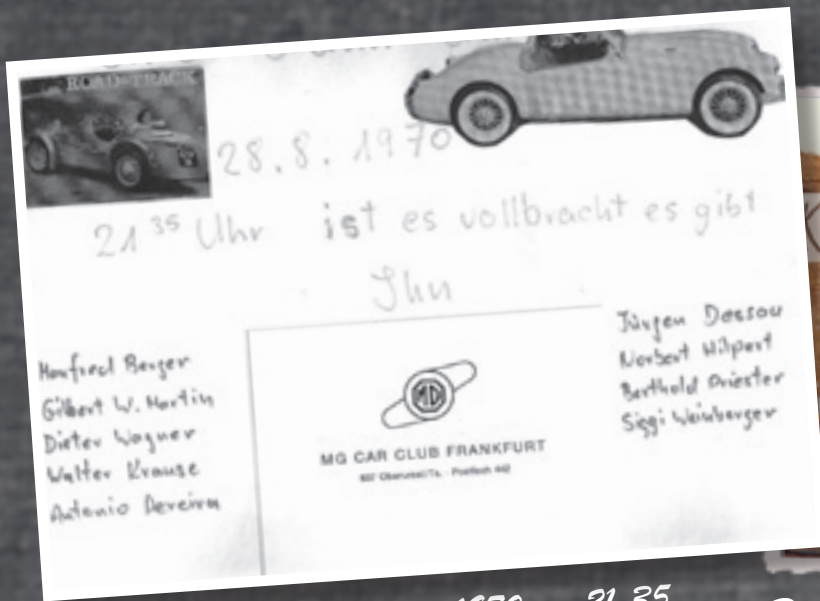
Fachbetrieb für historische Fahrzeuge



Classic-Line  
Mercedesstraße 1  
74366 Kirchheim/Neckar

Telefon +49 (0) 7143 40 51 40  
Email: info@classic-line.org  
Web: www.classic-line.org

# 50 Jahre MG Car Club



*Geschafft - am 28. August 1970 um 21.35 ist der Club gegründet!*



*Die frühen Jahre sind geprägt von den Hausach-Meetings und Ausflügen an den Nürburgring zum Oldtimer Grand Prix (da ist der Car Club ja auch heute noch „daheim“)*



*1973 verleiht der englische Mutterclub den „Gold Cup“ für die Hausach-Meetings...*



*7-agge zeigen: Hauptsache, das 7-Shirt sitzt!*



*MG- Starterfeld am „Ring“*



*Zeitenjagd auf der Nürburgring-  
„Betonschleife“*



*Die „Internationalen Pfingstmeetings“ sind  
seit Anfang der 80er fester Bestandteil im  
Terminkalender. Manche Locations werden  
„Kult“, wie z.B. die Murginsel in Gerus-  
bach...*



*Silbernes Jubiläum: 1995 wird in Sinsheim  
im Technik-Museum groß gefeiert...*



*...oder die vielen immer recht sportlichen  
Treffen im Taunus*



*...und weil es so schön war, 2009 nochmal!*



*Echte „Dauerbrenner“ im Club-Kalender waren die Altmühltal-Treffen von Mitte der 90er bis in die 2010er Jahre...*



*Von anfang an am Start: MG Kurier mit allen Clubinformationen - 2009 erscheint Kurier 100*



*...und das Magquette-Meeting, heuer zum 25. Male*



*Mehr Power: Die Track Days in Ahlhorn und am Heidberggring*



*40 Jahre MG Car Club: Das Pfingsttreffen 2010 an der Saalburg war eine sehr gelungene Party!*



*Und immer wieder was Neues dabei, wie die Campingtreffen seit 2001*





Messeauftritte werden mit den Jahren immer wichtiger. Nun ist der Club steter Gast in Houten, Bremen, Stuttgart und Essen - die Standparty dort ist mittlerweile legendär



Schrauberseminare wie hier in Erlangen sind echt beliebt und schnell ausgebucht



2018 gibt es den „Nuffield Cup“ für herausragende Clubarbeit



Ein echtes Highlight war das European Event 2007 in Speyer - über 350 Teams waren beim MG Car Club Deutschland zu Gast!



2020 hat es ja leider nicht geklappt: Wir holen die Geburtstagsfeier nach, in 2020+1!

Und es gab und gibt noch viel mehr: „MGs in MG“, ¼-Treffen, Frühjahrs- und Jahresabschlussfahrt, Bayern-Event, Stadtparkerennen, die tollen Touren in Norddeutschland und und und... Platz war hier nur für eine kleine Auswahl. Jedes Bild mag so als Beispiel für die vielfältigen Aktivitäten im Club stehen. Vielen, vielen Dank an alle MG-Freunde, die diese fantastischen Erlebnisse möglich machten und machen. Auf viele weitere schöne Jahre!



## Doppelt hält besser!

Wie das 1.000ste Mitglied über Umwege beim MG Car Club landete

### From the President's Desk

Seit Jahren klettern die Mitgliederzahlen stetig nach oben. Eine erfreuliche Entwicklung in einer Szene mit „Nachwuchssorgen“, auch angesichts der Diskussionen um Fahrverbote. Dass dann ausgerechnet im Corona- und Jubiläumsjahr die „magische“ Grenze erreicht wurde, ist ein tolles Signal! 1982 gab es Diskussionen, die damals 150 Köpfe zählende Mitgliederzahl zu begrenzen, das persönliche Kennenlernen würde Wortes Sinne „auf der Strecke“ bleiben... Die Zeiten haben sich geändert und der MG Car Club bietet heute dem Enthusiasten im deutschsprachigen Raum eine tolle Heimat mit einem großen Angebot an Aktivitäten. Und die Geschichte mit „dem falschen Stammtisch“ ist obendrein noch schön, zeigt sie doch, dass wir alle im Sinne des Oktagons denken.

„Herzlich Willkommen!“ sagt Günter Graskamp, 1. Vorsitzender

Alexander Schneider hatte schon immer ein Faible für Oldtimer. Während andere in seinem Alter nach dem Führerscheinwerb auf den 3er Golf schwören, setzte er auf Alfa Romeo. Als dieser ihn zu oft im Stich ließ (denn das tat er nicht selten), wechselte er schließlich auf einen VW Käfer. Dieser überstand im Gegensatz zum Alfa auch zuverlässig und mehrfach die Überquerung von Pyrenäen und Alpen.

Bis es Alexander dann beruflich nach Peru verschlug und er dort mit seinem ersten Mercedes sogar Mitglied im „Club de Autos Antiguos del Peru“ wurde. Nach einigen Jahren mit einem MB 250 SE sowie einem MB 450 SL hieß es schließlich, die schönen Autos und Erinnerungen zurückzulassen und zurückzukehren. Wieder in Deutschland hatte zunächst ein anderer Traum Vorrang: Eine Privatpilotenlizenz! Inzwischen ist Alexander nicht nur Hobbypilot, sondern auch der erste Vorsitzende des altehrwürdigen „Frankfurter Vereins für Luftfahrt von 1908 e. V.“ mit Sitz am Egelsbacher Flugplatz. Und was würde dazu besser passen als ein himmelblauer

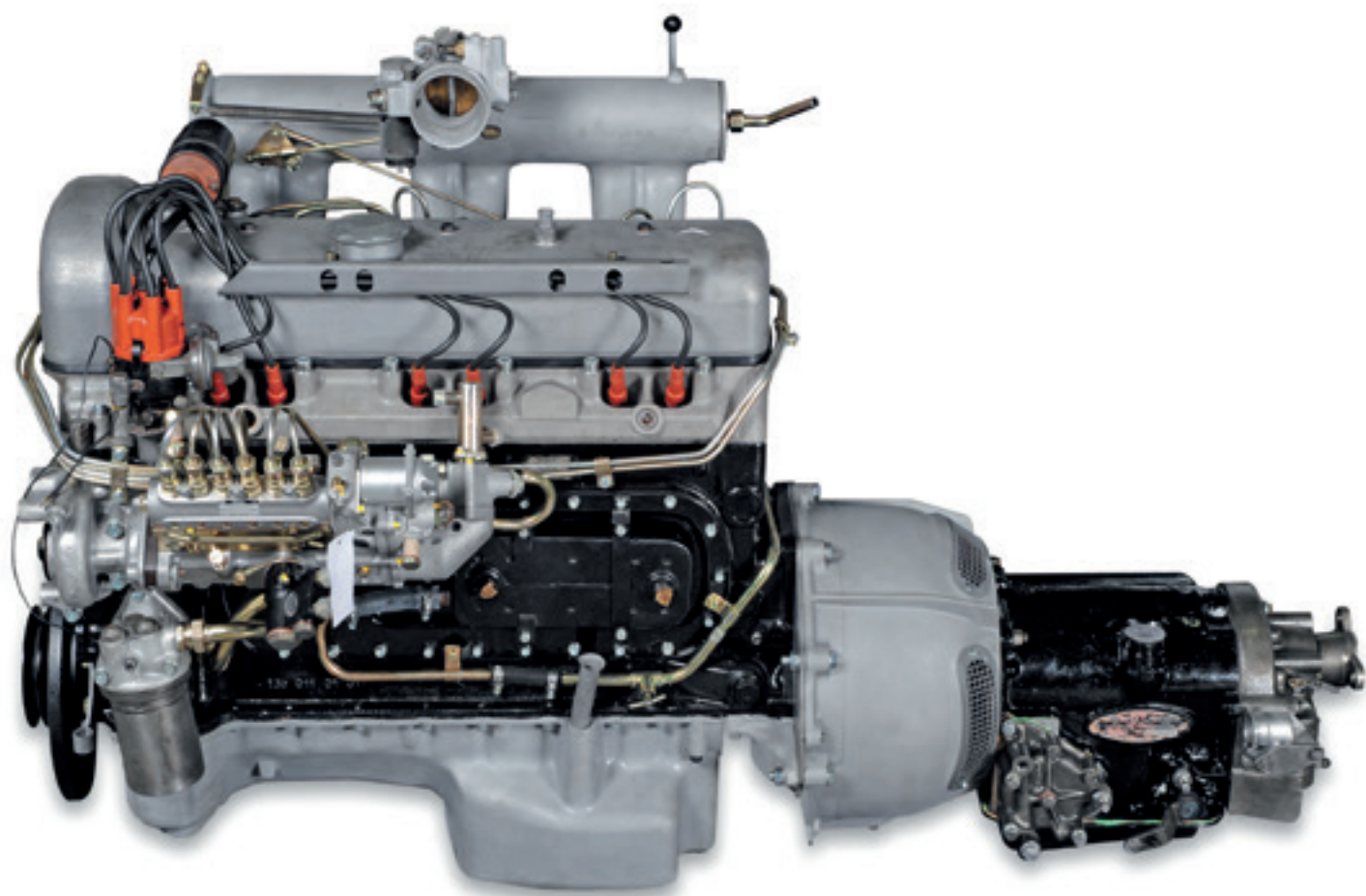
MGB? Kaum stolzer Besitzer des neuen alten Fahrzeuges wurde er auch gleich Mitglied im MG Drivers Club – ja, ihr habt richtig gelesen: Im MG Drivers Club...

Glücklicherweise wurde er kurze Zeit später von Max Brandt, einem ebenfalls „frisch“ dazugekommenen Clubmitglied aus Bad Vilbel (bekannt aus MG Kurier 143 und der Geschichte „Wie man ein Auto NICHT kauft“) zum Stammtisch eingeladen. Und mangels eigenem fahrbaren Untersatz wurde Max in Alex neuem MGB mitgenommen. Was Alex allerdings nicht wusste: Beim Stammtisch handelt es sich nicht um den MG Drivers Club, sondern um den MG Car Club. Andere würden jetzt vielleicht vor Scham im Erdboden versinken, Alex fand die Stimmung beim Stammtisch allerdings so toll, dass er einfach auch im MG Car Club Mitglied wurde. Und wie das Schicksal so spielt, auch noch das 1.000!

**Text:** Alexander Schneider bei der Übergabe eines Begrüßungspräsenten mit Kurt Schneider  
**Bild:** Kurt Schneider

# Neues Leben für alte Motoren.

Ihr Motoreninstandsetzer für Oldtimer.



**Fachbetrieb für  
historische Fahrzeuge**

**Motoren**  
**Ritterbecks**

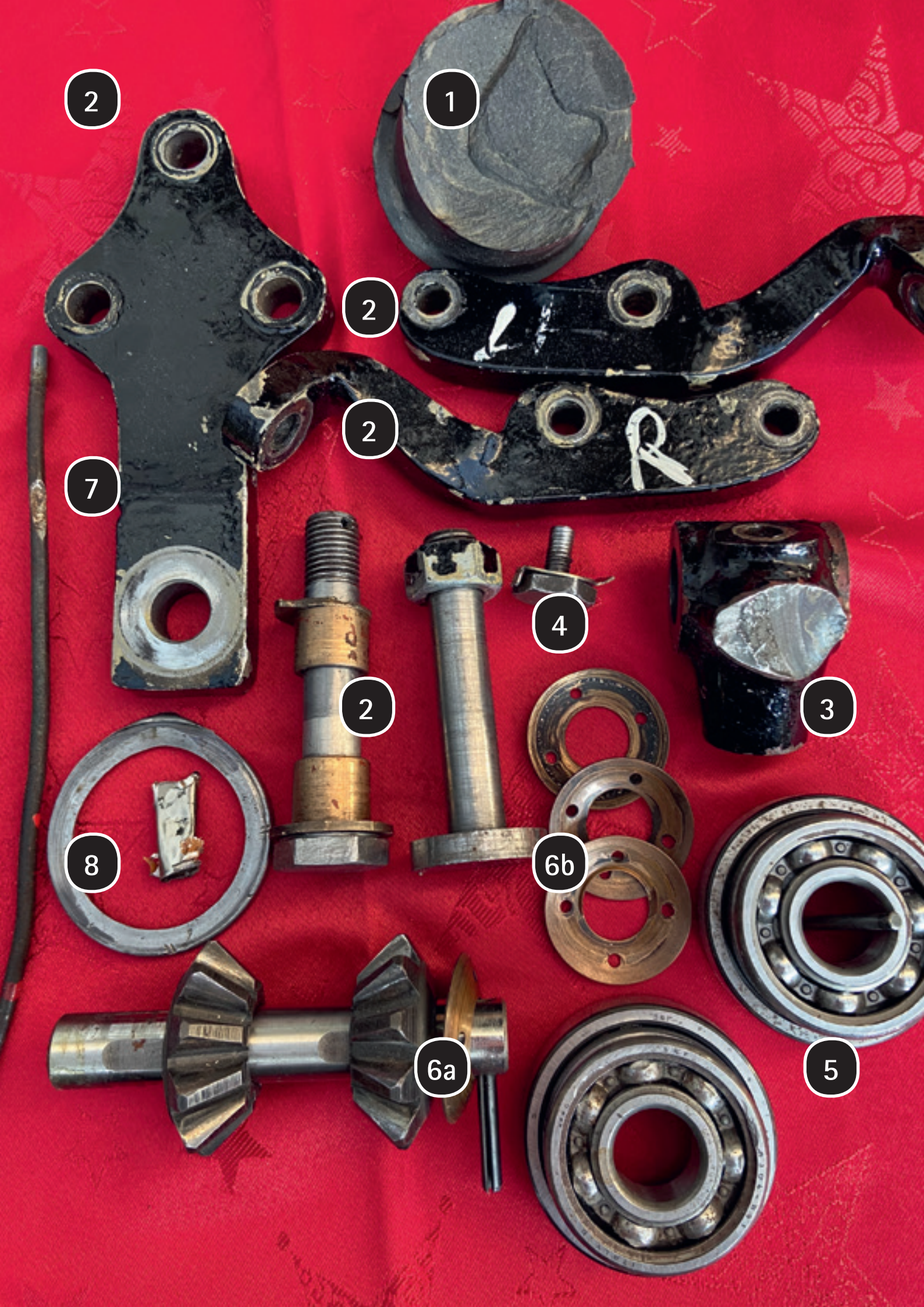


Rudolf-Diesel-Straße 17 • 52525 Heinsberg  
Telefon 02452 . 3126 • Telefax 02452 . 23176  
office@motoren-ritterbecks.de

Geschäftszeiten:  
Montag bis Freitag 8:00 - 18:00 Uhr • Samstag 8:00 - 11:00 Uhr



Erfahren Sie mehr unter  
[www.motoren-ritterbecks.de](http://www.motoren-ritterbecks.de)  
Oder scannen Sie mit dem  
Handy diesen QR-Code.



1

2

2

2

7

4

3

2

6b

8

6a

5



# Hall of Horror

## „Leftovers“ from the road

Natürlich hat so ein Lockdown, wie wir ihn aktuell erleben, auch seine Vorteile. Man hat endlich Zeit für Dinge, die man immer schon tun wollte. Denn es gibt keine lästigen Ablenkungen mehr. Genaugenommen gibt es sogar gar keine Ablenkungen mehr...

In dieses Ablenkungs- und Aktivitätsvakuum stieß daher sehr zielgerichtet der (natürlich völlig unverbindliche) Vorschlag der Ehegattin eines Clubmitgliedes: „Sag mal Walter, Du wolltest doch schon immer diese Vitrine aufräumen. Du findest doch auch, dass jetzt ein guter Zeitpunkt wäre?“

Natürlich fand Walter das auch. Völlig unverbindlich. „Aber gerne, liebe Brigitte. Ich könnte ja dem MG Kurier zu jedem Stück etwas berichten!“ Diese Berichterstattung würde dann – so Walters Hoffnung – möglicherweise genug Zeitpuffer verschaffen, um den Vitrininhalt andernorts sicher einlagern zu können.

Denn tatsächlich haben sich hier einige interessante Dinge angesammelt, „aufräumen“ (die Ehe-Erfahrenen unter den Lesern haben eine gewisse Ahnung, welche finale Erwartungshaltung dieses Wörtchen wirklich birgt), „aufräumen“ wäre schon irgendwie...schade. Viele MG-Freunde kennen das, da gibt es bestimmt eine Schublade, ein Regal, ein Kästchen mit kleinen (und großen) Erinnerungsstücken an besondere Augenblicke im MG-Leben.

Walter macht sich also dran, nimmt ein Stück nach dem anderen in die Finger und berichtet dazu:

(1) Das hier ist ein abgerissenes Lagergummi von einem V8-Motorblock, wurde mir als V8-Lagergummi von einem bekannten Händler verkauft (Anm. d. Red.: Kein Inserent im MG Kurier). Wichtig für V8-Umbauer: Sieht genauso aus wie das vom MGB, ist aber viel weicher und hält nicht lange. Der Block wird dann vorne nicht mehr fixiert und bewegt sich im Auto. Bei der V8-Leistung schlägt das dann hin und her und verursacht teure Folgeschäden.

(2) Das ist echte Auto-Historie. 1937 ist bei unserem MG K1 bei einer Alpenfahrt die Vorderachse gebrochen und wurde danach bei einem Schmied „kunstvoll“ repariert.

(3) 2001 ist uns das auch passiert, in einem Kreisverkehr auf der Rückfahrt von Silverstone, also zum Glück bei sehr geringer Geschwindigkeit. Wenn man genau hinschaut, kann man sogar

Anzeige

drei verschiedene Bruchflächen unterschiedlichen Alters (Färbung) erkennen. Da haben wir wirklich Glück gehabt.

(4) Hier haben wir die untere Schraube der Lichtmaschine, die das Zahnrad festsetzt, welches auf der Kurbelwelle läuft. Die Schraube war lose und verstellte die Zündung beim Bremsen und Gasgeben (Anm. d. Red.: Beim MG K1 – wie auch bei anderen Vorkriegs-MGs bis zur Fusion mit Morris und Riley zur Nuffield Organisation 1938 – wird die obenliegende Nockenwelle nicht über eine Kette angetrieben. Die Verbindung zwischen Kurbelwelle und Nockenwelle ist tatsächlich die vorne im Motor aufrecht stehende Lichtmaschine, die auch noch über ein Zahnrad den Zündverteiler betätigt. Und dessen Sicherungs-Schraubchen hatte sich seiner eigenen Sicherung entledigt. Diese Konstruktion ist nicht der heilige Gral der Wartungsfreundlichkeit...).

(5) Radlager und Simmering vorne vom MG K1, wurde defekt und lief dann außerordentlich geräuschvoll. Der Defekt wurde behoben und in diesem Zuge erfuhr die Radlagerung auch einen Umbau auf wesentlich haltbareren Schrägrollenlager.

(6) Planetenräder (6a) und Anlaufscheiben (6b) aus dem Hinterachsgetriebe des MGBGV8 nach 160.000 Meilen. Diese Teile nutzen ab und verursachen dann Laufgeräusche und vor allem das bekannte „klonk“ beim Lastwechsel.

(7) Bremsleitung MG TF, durchgeschauert vom metallischem Fangband der Hinterachse aufgrund eines Montagefehlers. Hier der sehr berechtigt erhobene Zeigefinger: Liebe Selbstschrauber (und natürlich auch Werkstätten), seid sehr, sehr umsichtig beim Werkeln an Bremsen und anderen sicherheitskritischen Teilen! Schaut Euch die Konstruktion genau an und überlegt, was im Fahrbetrieb passieren kann.

(8) Was auf englischen Autobahnen so rumliegt: „Pick Up“ im Hinterreifen unseres V8 nach einer Reise über „Motorways“.

Soweit also ein Blick in Walters Vitrine. Jetzt alles schön wieder zurücklegen...

Text: Andreas Pichler/Walter Kallenberg

Bild: Walter Kallenberg

www.mike-sander.de

MIKE SANDERS®

mail@mike-sander.de

## Der Klassiker vom Erfinder der Fettversiegelung



**Über 40 Jahre** Erfolgreicher Rostschutz für Oldtimer und Klassiker

**Umweltfreundlich und geruchsneutral für die Korrosionsschutzbehandlung Ihres Sammlerstücks**



**Bestellung-Beratung 04126 2095**

**Silikonbremsflüssigkeit DOT 5**  
Keine ABE erforderlich, siehe Oldtimer Praxis 1/2009

DIPL.- ING. MICHAEL SANDER AM BAHNHOF 4, D 25358 HORST TELEFON 0049 (0) 4126 2095



# 2020 – war ein erfolgreiches Jahr!?

Oder: Was einem in der Werkstatt-EreMitaGe so alles durch den Kopf geht

Es ging echt gut los, das Jahr 2020. Eigentlich schon im Herbst 2019. Da hatten wir, die MG Freunde Hamburg schon, wie üblich, das ganze kommende Jahr durchgeplant und vieles in die Wege geleitet.

Eastes Hheilheit güleich nach Süll-westerr hüpps, lalla, börps – Schulligung – war Houten. Da machen wir immer, wie gewohnt, einen zweitägigen Stammtischausflug hin. Anfang Februar war dann die Bremen Classic Motorshow, auf der wir (Eingeweihte wissen Bescheid) einen Stand in der Zelthalle 8 hatten.

Eine Woche später wurde es wieder international: MG & Triumph Spares Day in Stoneleigh. Das war's dann aber endlich mit diesem dösigen Oldtimerkram – dann war Ruhe. Na ja, nicht ganz. Es war eine recht unruhige Ruhe.

Wir frönten der Disziplin Zurückrudern. Und das sehr intensiv. Geplantes wurde über den berüchtigten Haufen geworfen. Bestelltes wurde abbestellt. Eingeladene wurden wieder ausgeladen. Gelder mussten zurückgefordert und dann leider auch zurückgezahlt werden. Und alles, was noch nicht geplant war, wurde auch nicht geplant. Hat prima funktioniert.

Tja, 2020 war eben ein super erfolgreiches Jahr, wie man es sich kaum im Traum vorstellen kann:

- Stammtischtreffen und Picknicks:

Erfolgreich abgesagt.

- Teilemärkte und Ausstellungen: Erfolgreich abgesagt
- Ausfahrten: Erfolgreich abgesagt.
- Rallyes: Erfolgreich abgesagt
- Techno Classica: Erfolgreich abgesagt
- EEOTY: Erfolgreich abgesagt
- Hamburger Stadtpark Revival: Erfolgreich abgesagt
- Beaulieu Autojumble: Erfolgreich abgesagt

Wenn ich hier alle erfolgreich abgesagten und/oder erfolgreich verschobenen Events aufzählen wollte, dann wäre dieser Kurier schon damit erfolgreich gefüllt. Wie schon gesagt, es war ein super erfolgreiches Jahr.

Auch für mich persönlich war es ein durch und durch wahnsinnig erfolgreiches Jahr. Was hatte ich nicht alles geplant. National und international, große und kleine Events, kurze und längere Ausfahrten, regionale und überregionale Märkte.

Was war? Alles erfolgreich eingestampft. Gecancelt, wie der Franzose so sagt. Und all das hat mir zu vorher in diesem Ausmaß nie gekannten persönlichen Erfolgen verholfen. An allem, aber auch ausnahmslos allem, an dem ich mir 2020 vornahm nicht teilzunehmen, habe ich, und ich sage dies mit aller Bescheidenheit

und Demut, überaus erfolgreich auch nicht teilgenommen!

Okay, ich gebe zu, dieser Erfolg kam nicht von selbst. Für mich war das aber echt klasse. Ich bin eh extrem Kontaktarm, lebe sehr zurückgezogen und hab' nicht gern mit Menschen zu tun. Und viele Worte sind auch nicht so mein Ding.

Und nun hoffe ich, dass 2021 ähnlich gut wird. Dann muss ich nämlich nirgends hin, muss keine Freunde treffen und mit niemandem reden. Das mit den ollen MG's ist sowieso alles Blödsinn. Kostet nur Zeit, Geld und Nerven. Dieses ganze Organisieren und Teilnehmen von und an diesem Veranstaltungsgedöns geht mir ohnehin ziemlich auf den Geist. Und schreiben für den Kurier mach' ich auch nur höchst ungern.

ICH bin eben lieber auf der Erfolgsstraße unterwegs (Bilder: das Vor-Corona-Bild ist das kleine). In diesem Sinne: Auf ein erfolgreiches 2021! Und bleibt gesund!

Text und Bild: Volker T. aus H. (Name der Redaktion nicht ganz unbekannt)  
Anm. der Redaktion: Wir wissen auch nicht, was er zu sich genommen hat und distanzieren uns ausdrücklich und erfolgreich nicht.

Preisfrage: Wie oft kommt das Wort „erfolgreich“ in diesem Beitrag vor?

# ADAC KLASSIK »

KEINE HIGHLIGHTS MEHR VERPASSEN  
MIT FACEBOOK UND UNSEREM NEWSLETTER.



SIE LIEBEN OLDTIMER UND YOUNGTIMER? DANN HOLEN SIE SICH JETZT:

**NEUIGKEITEN ZU VERANSTALTUNGEN**

**AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER SZENE**

**HILFREICHE EXPERTENTIPPS**

» Auf unserer Facebook-Seite ([www.facebook.com/ADACKlassik](http://www.facebook.com/ADACKlassik)) und in unserem Newsletter ([adac.de/newsletter](http://adac.de/newsletter)) erhalten Sie immer top-aktuelle Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer. Jetzt gleich liken und anmelden!

WEITERE INFORMATIONEN AUF [ADAC.DE/KLASSIK](http://ADAC.DE/KLASSIK)

**ADAC**



# Möglich oder unmöglich?

Alte Kurbelwellendichtung bei eingebautem Motor durch neuen Umbausatz ersetzen

Die Fakten zu meinem Winterprojekt 2019/2020: MG TF 1500 Baujahr 1954, Tachostand 28520 Meilen, letzte Restauration 1992 – Motor verliert vorne und hinten an der Kurbelwelle Öl.

Ich habe den MG aus Schweden gekauft und musste diverse Restaurationsarbeiten machen. Unter anderem war der Holzboden nicht mehr der Beste und wollte erneuert werden. In diesem Zusammenhang kam der Gedanke auf, die Kurbelwelle vorn und hinten mit neuen Dichtungen zu versehen. Da ich aber absolut keine Lust hatte, den Motor auszubauen, versuchte ich es mit eingebautem Motor.... und falls es nicht geht, kann ich ihn ja immer noch ausbauen. Informationen zu diesem Thema gibt es im Internet genügend, aber immer mit ausgebautem Motor. Folgende Ersatzteile besorgte ich mir bei Moss:

- Umbausatz Simmerring Kurbelwelle hinten (Seal Conversion T-Type, 433-421)
- Kupplungsausrichtungswerkzeug (GAC5056)
- Sleeve-Hülse für Kurbelwellenflansch (Speedi Seal Sleeve, 433-425)
- Dichtungssatz für Ölwanne (Gasket set Sump, AAA5659X)
- Dichtung für Steuerkettenabdeckung (Gasket Timing cover, 291-600)
- Riemenscheibe vorne (Pully Crankshaft, 433-470)
- Tube Black Seal von Weicon oder von Moss (GGL1009)
- Zusätzliche Simmerring-Dichtung von SKF (gleiche wie im Dichtungssatz für Ölwanne enthalten ist, 120-750)

Die zweite Dichtung verwende ich zum Testen und zum Anpassen der U-Führung der alten Filzdichtung. Dazu kamen noch verschiedene Papierdichtungen unterschiedlicher Stärke 0,1 bis 0,5 mm, Schraubensicherung und Schraubendichtung.

Eine Vorbemerkung zu diesem Winterprojekt: Es ist keine Schritt für Schritt-Anleitung, sondern die Sammlung der Erfahrungen, die ich dabei gemacht habe. Sie wissen ja, „Erfahrung ist die Summe aller Misserfolge“ und die hatte ich auch. Ich setze gute Schrauberkenntnisse und eine gute Werkzeugausstattung voraus. Eine Hebebühne ist von Vorteil – es geht auch ohne, wenn der MG etwas höher aufgebockt wird.

Vorarbeiten: Hilfs-Motorhalterungen anfertigen, Flachstahl mit 10mm Bohrung, um den Motor abzustützen, wenn das Getriebe ausgebaut wird. Ein hydraulischer Getriebeheber ist sinnvoll.

An einem Samstagmorgen ging es los. Die sonstigen Arbeiten wie Batterie abklemmen, Auto fachgerecht und sicher aufbo-

cken, Öl ablassen usw. ist selbstverständlich. Zuerst alle Sitze, Fußmatten, Holzböden und Getriebetunnel entfernen. Gang einlegen und Auto arretieren. Mit einer Ratsche und mehreren Verlängerungen, die man durch die Öffnung der Handstarterkurbel steckt, die vordere Mutter an der Riemenscheibe lösen. Markierungen an beiden Seiten der Kardanwelle anbringen, damit die Kardanwelle wieder gleich eingebaut werden kann. Motor mit Getriebeheber abstützen und Kardanwelle, Getriebe inkl. Getriebe-glocke und Kupplung entfernen. Die vorher angefertigten Hilfs-Motorhalterungen an Gewindelöchern der Getriebe-glocke und Rahmen anbringen, so dass der Motor nicht nach unten kippen kann. Die Ölwanne demontieren und die freigelegte Kurbelwelle etwas arretieren, damit man die Schrauben des Schwungrades lösen und das Schwungrad entfernen kann. Generator, Halter vom Generator, Keilriemen und eventuell das Lüfterrad entfernen. Die vordere Abdeckung der Steuerkette abnehmen. Auf der Werkbank die Ölwanne und Steuerkettenabdeckung aufeinanderlegen, U-Führung der alten Schnurrdichtung kontrollieren, ob die vordere Simmerdichtung senkrecht zur Welle eingesetzt werden kann. Bei Bedarf mit dem Dremel und kleiner Trennscheibe etwas abschleifen. Zur Kontrolle hier die mit Öl benetzte Riemenscheibe benutzen. Mit einer Trockenübung auf der Werkbank testen, wie der Simmerring schwimmend mit dem Black Seal abdichtet. Dazu den Ersatz-Simmerring verwenden. Die Ölwanne mit der Steuerkettenabdeckung den zwei vorderen Schrauben verbinden. Hierbei die Ölwannendichtung als Platzhalter verwenden, die vorderen zwei Schrauben leicht anziehen, bis das Black Seal herausgedrückt wird. Die verwendete Menge sich einprägen, damit man beim Zusammenbau die richtige Menge Black Seal aufträgt. Danach alles wieder reinigen. Auf diese Trockenübung kann natürlich verzichtet werden, wenn diese Vorgehensweise bekannt ist. Hier muss ich ganz klar sagen, dass es professionellere Verfahren gibt. Dieter Wagner verwendet hier einen Lochfräser. Bei Interesse könnt ihr euch bei ihm erkundigen.

Nach dieser Tätigkeit wird die hintere Kurbelwellenabdichtung in Angriff genommen. Die im Lieferumfang enthaltene Step by Step Anleitung sorgfältig lesen und sich mit den verschiedenen Arbeitsschritten vertraut machen. Ich beschreibe nur die unterschiedliche Arbeitsweise bei eingebautem Motor: Die Schrauben des vorderen und mittleren Lagerbocks bis zur Hälfte lösen. Den hinteren Lagerbock komplett entfernen. Die Kurbelwelle soweit absenken, bis man den Ölabstreifer (der sog. Halbmond) entfernen kann. Die alte Dichtung des Öl-abstreifers aufbewahren. Sie kann als Vorlage

für eine neue selbst angefertigte Dichtung dienen. Ab hier ist nach der Moss Einbauanleitung zu verfahren.

Ist die neue Kurbelwellendichtung ordnungsgemäß montiert, wird mit dem Zusammenbau begonnen. Zuerst muss das Schwungrad am Kurbelwellenflansch befestigt werden. Danach mit der Steuerkettenabdeckung und Ölwanne beginnen. Die nachfolgenden Schritte müssen kurz hintereinander folgen und es sollte alles gut vorbereitet sein. Da die Black Seal Dichtungsmasse nur eine bestimmte Zeit weich und anpassungsfähig ist. Falls man hier unsicher ist, mit einer Trockenübung beginnen.

Auf die Steuerkettenabdeckung dünn Black Seal auftragen und die dazugehörige Dichtung leicht andrücken. Den vorderen Simmerring schwimmend einsetzen, Abdeckung montieren und die mit Öl benetzte Riemenscheibe durch den Simmerring auf die Welle zur Zentrierung aufsetzen. Die Schrauben der Steuerkettenabdeckung leicht anziehen. Bei der Korkdichtung muss besondere Sorgfalt betrieben werden. Die Korkdichtung etwas an den Kanten mit Schleifpapier schräg anschleifen, damit man sie besser in die Nut eindrücken kann. Die Dichtflächen am Motorblock mit Black Seal leicht bestreichen (je nach Unebenheiten) und die Korkdichtung in die Nut eindrücken. Links und rechts muss der gleiche Abstand sein. Besonders an den Enden der Korkdichtung gut abdichten, hier ist eine große Gefahrenstelle für spätere Undichtheit. Die Dichtfläche am Motorblock und Ölwanne mit Black Seal dünn bestreichen und die Papierdichtung auf dem Motorblock richtig positionieren. Eventuell muss vorne im Bereich des Simmerrings die Papierdichtung etwas abgeschnitten werden. Die Ölwanne aufsetzen, alle Schrauben gleichmäßig eindrehen, überprüfen ob die Papierdichtung richtig sitzt, mit Drehmomentratsche leicht anziehen, damit das Gewinde im Motorblock keinen Schaden nimmt. Danach die Schrauben der Steuerkettenabdeckung fest anziehen und überschüssiges Black Seal an allen Stellen entfernen.

So, und jetzt hat man sich eine Pause verdient und kann Feierabend machen, denn die Dichtung sollte mindestens 12 Stunden trocknen. Die Trocknungszeit kommt natürlich auf die Umgebungstemperatur an.

Der Vorteil bei ausgebautem Motor ist, dass der Motor mit Öl gefüllt, über Nacht zur Getriebe-seite und zur vorderen Seite gekippt wird und so die Dichtheit überprüft werden kann. Dies geht natürlich beim eingebauten Motor nicht! Deshalb Anlasser einbauen, Öl einfüllen, Batterie anklemmen, Zündkerzen entfernen und den Motor drehen, bis Öldruck vorhanden ist. Dann den Motor starten und im Standgas warm lau-

fen lassen. Nach einer kurzen Pause den Motor erneut starten und weitere 15 Minuten laufen lassen. Nach einem Tag Wartezeit die Ölwanne vorne und hinten auf Dichtheit überprüfen. Kupplung, Getriebe, Kardanwelle, Getriebetunnel, Holzböden, Fußmatten und Sitze montieren. Kupplung einstellen mit der Rändelmutter.

Nach dem alles wieder zusammen geschraubt war, musste ich mit der Testfahrt bis zum Frühling warten. Ich hatte noch eine weitere Hürde zu nehmen, denn der TÜV Termin stand auch noch bevor. Die Fahrt dorthin war ernüchternd, denn kurz vor der DEKRA Prüfstelle hielt ich auf einem Parkplatz und sah wie Öl an dem unteren Punkt der Getriebe-glocke heraus tropfte. Solange der Motor abgestellt war, ging es und der freundliche DEKRA-Mitarbeiter meinte, dass ich es überprüfen lassen müsste. Leider funktionierte zusätzlich das Abblendlicht an einem Scheinwerfer nicht. Der MG bekam erst zwei Tage später die HU und das Vollgutachten.

Wochen später und nach mehreren Gesprächen mit Dieter Wagner und Franz Wanner entschied ich mich, den MG wieder auf die Hebebühne zu fahren, opferte erneut einen Samstag und demontierte die Ölwanne. Ich hoffte, dass es nicht die Simmerringdichtung ist, sondern nur die Korkdichtung. Nach dem ich die Ölwanne abgenommen hatte, sah man direkt hinter der Korkdichtung an der Außenseite einen braunen Ölstreifen. Also vermutete ich, es liegt an der Korkdichtung. Mit höchster Sorgfalt und genügend Black Seal habe ich alles wieder abgedichtet. Hier muss ich ganz klar sagen, der große Nachteil ist, wenn viel Black Seal verwendet wird, muss auch viel entfernt werden. Es wurde aus einem Samstag ein ganzes Wochenende.

Nach dem Zulassungs-drama (siehe anderer Artikel in diesem MG Kurier), das ich mit Hilfe von Dieter Wagner erfolgreich durchstanden habe, wurden mehrere Testfahrten durchgeführt und der MG ist endlich dicht. Nach weiteren 120 Meilen ist der Motor immer noch ohne Ölaustritt, ich hoffe, so bleibt es auch.

Es gibt bestimmt professionellere Lösungen, aber durch dieses Winterprojekt habe ich einiges an Erfahrung dazu gelernt und bin jetzt mit meinem MG per du.

Text und Bild: Michael Fellingner;  
Bild: Neue Dichtung, links die Schwungradscheibe, die Ölwanne fehlt noch; und hier geht es zu den „Instructions“ von Moss mit vielen Detailbildern:  
[https://www.moss-europe.co.uk/media/pdf/433-421\\_instructions.pdf](https://www.moss-europe.co.uk/media/pdf/433-421_instructions.pdf)



# Sauber fahren

Umweltfreundlichere Alternativen zu  
herkömmlichem Tankstellenbenzin



Alkylat-Kraftstoffe sind synthetisch hergestellt und haben einfach gesagt nur einem Bestandteil, nämlich: Alkylat. Sie bestehen also nicht aus mehreren Mischungen und Reststoffen aus dem Destillationsprozess. Weil es ein relativ unbekannter Kraftstoff mit interessanten Eigenschaften ist, folgen hier mehr Informationen dazu.

Alkylat wurde im zweiten Weltkrieg entwickelt. Durch die Zusammenfügung von gasförmigen Butan-Molekülen wird eine sehr saubere Flüssigkeit hergestellt, und diese ist einer der saubersten Brennstoffe, die aus Erdöl hergestellt werden können. Alkylat-Benzin besteht aus maximal zehn verschiedenen Komponenten. Normaler Kraftstoff hingegen kann aus bis zu 350 verschiedenen Komponenten bestehen. Das im Handel erhältliche Alkylat, z.B. „Ecomaxx“, ist ein Benzin mit speziellen, umweltfreundlichen Beimischungen/Zusätzen, die das Aufquellen von Dichtungen, Simmerringen und Gummischläuchen verhindern. Es gibt also eine ganze Reihe von Vorteilen gegenüber herkömmlichem E10- und Super-Benzin.

**Längere Haltbarkeit/weniger Störungen**

Im herkömmlichen Kraftstoff befinden sich verschiedene aromatische Verbindungen (bis zu 350 Sorten) die für allerlei Aufgaben benötigt werden. Zu den natürlichen, im Kraftstoff vorhandenen aromatischen Verbindungen, fügen die Hersteller noch Restprodukte hinzu, um sie beim Raffinieren mit zu verarbeiten. Olefine sind bis zu 18% enthalten, (Alkylat etwa 0,3 %) und tragen zur Verschlechterung der Haltbarkeit des Kraftstoffes bei - normaler Kraftstoff verdirbt schnell. Bei diesem Prozess scheiden sich die Komponenten und verändern die Zusammenstellung des Kraftstoffes.

Durch diese Veränderung startet der Motor schlechter, auch entstehen Probleme bei Fahrzeugen, die längere Zeit nicht benutzt werden. Alkylat-Kraftstoff ist jahrelang haltbar, ohne dass diese Veränderung auftritt. Fahrzeuge, die mit Alkylat betankt werden, können Monate, oder Jahre lang abgestellt werden und starten dennoch normal. Das ist nur vorteilhaft und verhindert Ärger durch zeitraubende Wartungsarbeiten. Manche Aromaten sind für das Anschwellen der Gummiteile wie Simmerringe, Leitungen und Dichtungen verantwortlich.

**Weniger Verschmutzung des Motors**

Während des Verbrennungsvorgangs entstehen Kohleablagerungen an Zylinderkopf, Ventilen und Kolben. Hierdurch werden Leistungsabfall und letztendlich Störungen im Motor bewirkt. Weil Alkylat-Kraftstoff viel sauberer verbrennt, ent-



So sieht es aus: Kolbenboden, links mit Alkylat, rechts mit herkömmlichem Benzin gefahren - der Unterschied ist signifikant

stehen weniger Verschmutzungen durch Ölkohle (siehe linken Kolben im Bild oben). Der Motor bleibt also sauberer und seine Leistung bleibt länger erhalten.

**Höhere Leistung durch bessere Verbrennung und besserem Motorlauf**

Durch die Anwesenheit von nicht essentiellen Komponenten verbrennen normale Kraftstoffe nicht vollständig, es bleiben Verbrennungs-Rückstände erhalten. Das hat schlechtes Abgasverhalten und Ablagerungen von Ölkohle auf Ventilen, Kolben und im Zylinderkopf zur Folge.

Das bedeutet auch eine schlechtere Zylinderfüllung und somit weniger Leistung. Alkylat-Kraftstoff verbrennt dagegen fast rückstandsfrei. Daraus resultiert also eine bessere Zylinderfüllung und somit mehr Leistung und ein besserer Motorlauf.

Obendrein ist die MON (Motor Octan Number) die bei hoher Drehzahl gemessen wird, besser für die Beschleunigung. Der Motor „hängt besser am Gas“. Classic Car Racing und Motocross Welt schließen sich den Aussagen an. Auch die Verdampfungseffekte (der sogenannte „vapourlock“) treten deutlich geringer oder nicht auf.

**Weniger schädliche Abgase**

Alkylat-Kraftstoff wurde in Schweden aus Gründen der Gesundheit weiterentwickelt. Da Alkylat-Kraftstoff weitaus weniger für die Umwelt giftige Substanzen enthält, sollte der Gebrauch dieses Kraftstoffes in Verbrennungsmotoren vom Gesetzgeber verpflichtet werden. Die Umweltbelastung beim Einsatz im Forst- und Landbau, und im privaten Einsatz von Rasenmähern und Kettensägen würde extrem abnehmen.

**Preise/Kosten und Bezugsquellen**

Alkylat-Kraftstoff (z.B. Ecomaxx) kostet im Fachhandel für Oldtimer/Classic Cars etwa EUR 3,35 pro Liter, für 2-Takt-Mo-

torräder und Mopeds etwa EUR 3,95 pro Liter. Der Grund dieses Preisunterschiedes zum normalen E10 Kraftstoff liegt in der Herstellung des Alkylat-Kraftstoffes. Neben den teureren Herstellungskosten beim Raffinage-Prozess liegen die Mehrkosten auch im Bereich von Verkauf und Logistik, da nur kleine Mengen dieses Alkylat Kraftstoffes hergestellt werden. Die Mehrkosten belaufen sich bei ca. 10l Verbrauch auf 100 km auf ca. 20 EUR, relativieren sich aber etwas, da durch Alkylat-Kraftstoff weniger Störungen und somit weniger Wartungskosten zu erwarten sind.

Auch längere Standzeiten (z.B. Winterpause) überstehen die Fahrzeuge bedeutend besser. Da Alkylat-Kraftstoff nicht aus Bio-Masse, Sonnen- oder Windenergie produziert werden kann, belaufen sich die Herstellungskosten auf mehr als das Doppelte vom Normalkraftstoff. Laut Research Institute in Skandinavien (Quelle: ESP) deutet sich in der Zukunft eine Preisminderung von 40% für diesen Kraftstoff an. Der VDA spricht sogar von einer Gleichstellung zum heutigen Diesel-Preis auf lange Sicht.

Meiner Meinung nach sollte die Politik eine bedeutend günstigere Steuerklasse für diese Kraftstoffe anstreben. Unsere Fahrzeuge (Oldtimer/Klassiker) erzeugen insgesamt bedeutend wenig Abgase und durch die gute Wartung und lange Lebensdauer viel nachhaltiger, als neuere Fahrzeuge. Durch den Gebrauch dieser neuartigen Kraftstoffe wird das Fahren mit unseren Oldtimern also sehr umweltfreundlich.

Guter Alkylat-Kraftstoff wird in 5, 10 und 20 Liter Gebinden verkauft. Auch 200 Liter Fässer sind im Handel erhältlich. In vielen Motorrad Geschäften ist der Kraftstoff für 2- und 4-Takt-Motoren erhältlich.

Text und Bild: Henk Brauer, MG T Type Owners, Holland



# Freunde treffen: Die

Ort	Treffpunkt	Tag	Beginn	Kontakt	E-Mail/Internet
4103 Leipzig	Bayerischer Bahnhof Bayerischer Platz 1, 04103 Leipzig	siehe Internet	siehe Internet	Daniel Smith Tel.: 0177/2796614	d.smith@mg-leipzig.de www.mg-leipzig.de
06886 Wittenberg	Brauhaus Wittenberg Markt 6, 06886 Wittenberg	nächstes Treffen		Tobias Ulbrich	t_d_u@hotmail.com
09228 Chemnitz	McDonalds Leipziger Str. 212, 09228 Chemnitz	siehe Internet	siehe Internet	Andreas Rau Tel.: 0177/8736100	andreas.rau61@gmx.de www.mg-freunde-chemnitz.de
14055 Berlin	Sarajevo Inn Grunewald Eichkampstr. 152, 14055 Berlin	1. Montag, wenn kein Feiertag sonst 2. Montag	ab 19.30h	Keith Swinden Tel.: 030/84728381	vorstand@mg-club-berlin.de www.mg-club-berlin.de
22305 Hamburg	Fabrik-Café i. Museum der Arbeit Wiesendamm 3 (Zufahrt/Parken über Maurienstraße), 22305 Hamburg	1. Montag	ab 18.00h	Rüdiger Schlick	info@mg-freunde-hamburg.de www.mg-freunde-hamburg.de
22609 Hamburg	Restaurant Hemming Way Hemmingstedter Weg 140, 22609 Hamburg	3. Dienstag	ab 18.30h	Hartmut Henne	mgst@british-cars.de www.mgst.british-cars.de
24768 Rendsburg	Schülper Krug Schmiedestr. 2, 24813 Schülpe	letzter Freitag	ab 19.30h	Wolfgang Dudek Tel.: 04331/8584	wolfgang.dudek@superkabel.de www.ac-rendsborg.de
26160 Bad Zwischenahn	Im Gartenhaus Brockhauser Weg 54, 26160 Bad Zwischenahn-Ofen	1. Montag	ab 19.30h	Wilfried Fricke	fricke.mg@t-online.de www.mg-ammerland.de
28195 Bremen	Gaststätte SMIDT's Lesumbroker Landstraße 70, 28719 Bremen	letzter Tag	ab 19.30h	Klaus Falldorf Tel.: 0421/622900	klaus.falldorf@web.de www.mgcars.org.uk/clubs/bremen01.html
30159 Hannover	Apr.-Okt. Parkplatz Zoo	1. Dienstag	ab 19.00h	Rainer-J. Wiegel Tel.: 0171/6414100	rwiegel@t-online.de
33100 Paderborn	Treffpunkt „Gut Redingerhof“ Renkerweg, 33175 Bad Lippspringe	1. und 3. Donnerstag	ab 19.00h	Marcus Pieper Tel.: 0171/6854228	marcus.pieper@t-online.de www.oldtimerstammtisch-paderborn.de
32427 Minden	Wechselnde Orte, bitte Kontakt mit Helmut Mösko aufnehmen	1. Dienstag	ab 18.30h	Helmut Mösko Tel.: 01725609145	hmoesko@gmx.de
34117 Kassel	Gaststätte Helleberg Am Hafen 18, 34125 Kassel	1. Dienstag	ab 19.00h	Beate Neumann Tel.: 0561/9513862	sprite-midget@gmx.de
35085 Marburg	Bekanntgabe per Whats App	1. Donnerstag	ab 19.00h	Bernd Schönherr 0176/47106836	berndschoenherr@gmail.com
38100 Braunschweig	Restaurant „Rokoko“ Friedrich-Kreiß-Weg 4, 38102 Braunschweig	1. Dienstag	ab 19.00h	Wolfgang Hesse Tel.: 01728709011	wolfgang.hesse@mg-treff.de www.mg-treff.de
40239 Düsseldorf	Angerstübchen am XXL Am neuen Angerbach 28, 47259 Duisburg-Huckingen	2. Freitag	ab 20.00h	Andreas Pichler	pichler@mgcars.de www.mgcars.de
41334 Nettetal	Secretis Schlöp 10, 41334 Nettetal-Hinsbeck	1. Dienstag	ab 19.00h	Heinz-Ulrich Schmitz	husch1945@gmx.de Tel.: 02152/967951
42659 Solingen	Hotel Laber Wermelskirchener Str. 19, 42659 Solingen	1. Donnerstag	ab 19.00h	Klaus Ulrich	info@mg-stammtisch-bergischland.de www.mg-stammtisch-bergischland.de
44135 Dortmund	Haus Ledendecker Kreisstr. 30, Dortmund-Holzen, 44135 Dortmund	letzter Freitag	ab 19.30h	Martin Neubauer Tel.: 0231/480850	MartinNeubauer@arcor.de www.mg-dortmund.de
44267 Dortmund	Haus Ledendecker Kreisstr. 30, Dortmund-Holzen, 44267 Dortmund	2. und 4. Sonntag	ab 10.45h	Hans Zemzycki Tel.: 0231/511686	www.mg-dortmund.de
45481 Mülheim	Restaurant Haus Stich (Okt.-Mär) Velauer Straße 136, 45481 Mülheim	3. Freitag	ab 18.00h	Dirk GieBelmann Tel.: 0160/94506118	mgbgv8@gmx.de
46282 Dorsten	Gaststätte Ramirez Maassenstr. 84, 46514 Schermbeck	2. Montag	ab 19.00h	Manfred Hürland Tel.: 0176/61616941	manfred.huerland@british-drivers.de www.british-drivers.de
48143 Münsterland	verschiedene Orte im Münsterland	3. Samstag		Christian Nübel	info@mgf-tf.de www.mgf-tf.de
48231 Warendorf	Pängel Anton Sommersell 14, 48231 Warendorf	1. Dienstag	ab 17.00h	Helmut Siebel Tel.: 02528/1375	
49545 Tecklenburg	Waldhaus an de Miälkwellen Grevener Str. 53, 49549 Ladbergen	1. Freitag	ab 19.00h	H.-J. Lutterbeck Tel.: 05482/974280	info@british-fun-drivers-club.de www.british-fun-drivers-club.de
51503 Rösrath	MGF/TF Stammtisch Lokalität wechselt,	letzter Freitag	ab 19 Uhr	Gabi Kienel	gabrielakienel@gmail.com www.mg-koeln.de
52062 Aachen	Restaurant Zur Heide Raafstr. 76-80, 52076 Aachen	letzter Mittwoch	ab 19.30h	Restaurant Zur Heide Tel.: 02408/92526-0	
55116 Mainz	Rheinterrasse Heidenfahrt Unteraue 38, 55262 Heidesheim am Rhein	1. Dienstag	ab 18.00h	Markus von Hammel Tel.: 0160/7346887	markus-v-h@t-online.de
56410 Montabaur	Restaurant RUSTIKA Rhönstr. 21, 56410 Montabaur	2. Freitag	ab 19.00h	Anja Wolf Tel.: 0157/89086415	info@bce-ev.com www.bce-ev.com
56754 Mönthenich	Restaurant Zum Eltztal Hauptstr. 22, 56754 Mönthenich	letzter Freitag	ab 19.00h	Gerd Gehrman Tel.: 0171/6881300	gerdgehrmann@web.de
57482 Wenden	Hotel Zeppenfeld Bergstraße 3, 57482 Wenden	letzter Donnerstag	ab 19.00h	Klaus Harthof Tel.: 02761/65992	klaus.harthof@t-online.de

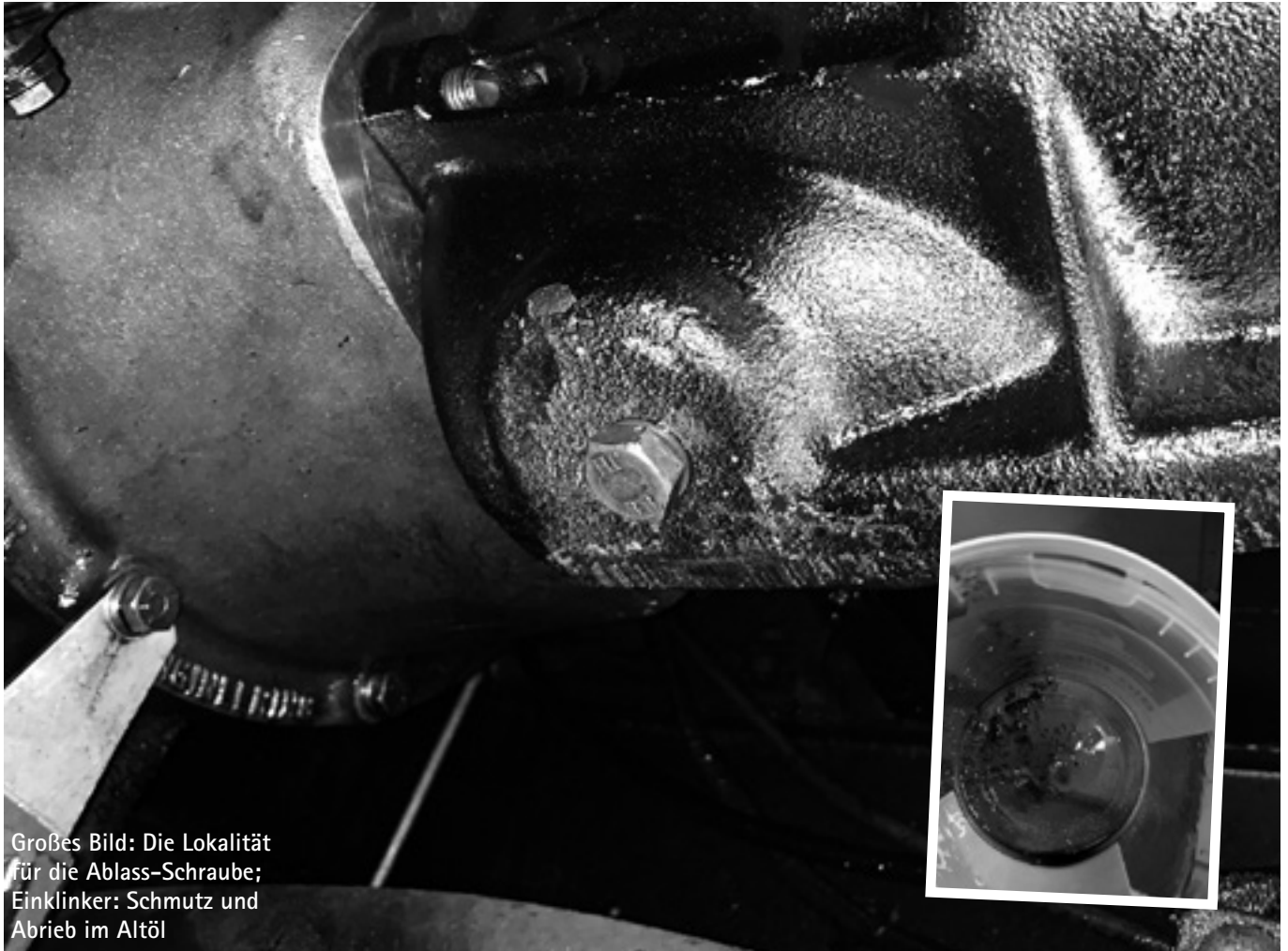


# MG-Stammtische 2021

Ort	Treffpunkt	Tag	Beginn	Kontakt	E-Mail/Internet
58507 Lüdenscheid	Landgasthof Vedder Nieder-Holte 1, 58849 Herscheid	letzter Freitag	ab 18.30h	Hans-Ulrich Schütt Tel.: 02392/4500	
59505 Bad Sassendorf	Axel-Junker-Kneipe an der B1 , 59505 Bad Sassendorf	3. Sonntag	ab 17.00h	Dietmar Cosmann Tel.: 02921/51660	moosbad@t-online.de
61389 Schmitten-Hunoldstal	„Zum Feldbergblick“ Panoramaring 2, 61389 Schmitten-Hunoldstal	1. oder 2. Freitag	ab 18.30h	Ralf Weber Tel.: 06081/965573	vorstand2@mgcc.de
66111 Saarbrücken	Gaststätte „Wilde Ente“ Saarstr. 15, 66130 Saarbrücken	1. Sonntag	ab 10.30h	Uwe Guillaume Tel.: 01732922347	roadhunter62@aol.com www.brccs.de
67273 Herxheim	Gutsausschank Petri Weinstraße 79, 67273 Herxheim	2. Mittwoch	ab 19.00h	Reinhard Mulac Tel.:0173/3241344	reinhard.mulac@t-online.de
67346 Speyer	Waldeslust Iggelheimer Straße 19, 67346 Speyer	1. Freitag	ab 20.00h	Wolfgang Scherer Tel.: 06233/24602	wolfgangFT@aol.com
67433 Neustadt/Mainz	monatlich wechselnd Raum Worms/Frankfurt/Mainz/Neustadt	2. Samstag		Tassilo Willrich Tel.: 0171/7803468	mg.stammtisch.rnm@gmail.com www.mg-stammtisch-rnm.de
67547 Worms	Kolb's Biergarten Am Rhein 1, 67547 Worms	1. Samstag	ab 18.00h	Patrick Fauti	www.mg-stammtisch-worms.de
70173 Stuttgart	Restaurant Schillerhöhe Finkenweg 2, Gerlingen, 70173 Stuttgart	2. Freitag		Eberhard Fritz Tel.: 0711/703909	hardyfritz@web.de
73527 Schwäbisch-Gmünd	Gasthaus Krone Böbinger Straße 3, 73527 Schwäbisch-Gmünd	letzter Freitag	ab 19.30h	Gaby u.Willi Funk Tel.: 07363/7320	wilhelm.funk@t-online.de
74336 Brackenheim	Taverne Helena Am Sportplatz 3, 74336 Brackenheim-Meinsheim	1. Freitag	ab 19.00h	Georg Rahm Tel.: 0171/5592513	georg.rahm@t-online.de
75417 Mühlacker	Rose Pforzheimer Str. 16, 75443 Ötisheim-Corres	3. Dienstag	ab 19.00h	Matthias Schulze Tel.: 0160/8633308	m.schulze@mgdc.de
76593 Gernsbach	Restaurant Brüderlin Hauptstraße 3, 76593 Gernsbach	letzter Donnerstag	ab 19.00h	Bernhard Hornung Tel.: 07224/50753	hornung.bernhard@t-online.de
80000 München	Wirtshaus am Hart Sudetendeutschestr. 40, 80000 München	1. Dienstag	ab 19.00h	Dieter Andersen Tel.: 01522/5841991	Dieter.Andersen@arcor.de
83129 Höslwang	Zur schönen Aussicht Kirchplatz 9, 83129 Höslwang	3. Mittwoch außer März und November	ab 19:00h	Mathias Wambsganß Tel.: 08031/5893813	orga@mg-chiemgau.de mg-chiemgau.de
84152 Hüttenkofen	Gasthof Scheugenpflug Hüttenkofen 43/Niederaichbach	1. Samstag im graden Monat	ab 18.00h	Stefan Fischer Tel.: 0871/23022	stefan.fischer@landshut.org www.mgstn.landshut.org
88074 Meckenbeuren	„Bodenseehotel Krone“ Hauptstraße 25, 78351 Bodman-Ludwigshafen	3. Mittwoch	ab 19.00h		www.msc-sernatingen.de
90419 Nürnberg	Bahnhof Dutzendteich Zeppelinstraße 5, 90471 Nürnberg	auf Nachfrage		Jürgen Ledwina Tel.: 0160/90447674	mg.stammtisch.nuernberg@online.de www.mgboard.de
91052 Erlangen/ Forchheim	Wechselnde Treffpunkte bei Wichart Scheu anfragen, 91301 Forchheim	3. Mittwoch	um 18.30h	Inge Lübke/Wichart Scheu Tel.: 09131/501870	scheu@mnet-online.de

Stand der Einträge: Januar 2021; Aktualisierungen und Änderungswünsche bitte an:  
stammtische@mgcc.de





Großes Bild: Die Lokalität für die Ablass-Schraube; Einklinker: Schmutz und Abrieb im Altöl

# Wirklich „lebenslänglich“ für Öl?

## Technische Tipps für Nutzer von Ford 5-Gang-Getrieben

Für diesen MG Kurier sind fast zeitgleich zwei Artikel eingetroffen, die sich mit einem bekannten Problem bei den beliebten Ford T9 (oder N-Type-) Getrieben beschäftigen, nämlich der sogenannten „Lebensdauerfüllung“: Die Ölfüllung hält nach Herstellermeinung ein (Getriebe-) Leben lang und muss nicht gewechselt werden. Und damit entfällt auch - Wunder der kostengünstigen Fertigung - die Öllassschraube, nebst dazugehörigem Loch und darein zu schneidendes Gewinde. Da zuweilen etwas anders kommt als gedacht - das Getriebe zum Beispiel die geplanten 130.000 Kilometer im Original-Auto überlebt und anderswo weiterschaltet, ist natürlich die Philosophie der „Lebensdauerfüllung“ einem Diskurs zu unterziehen. Roland Held und Dietmar Pauw haben sich unabhängig voneinander dieser Aufgabe gestellt, mit teilweise unterschiedlichen interessanten Lösungskonzepten.

Auf der Suche nach dem tiefsten Punkt Roland Held berichtet: „Im Rahmen der diesjährigen „Tour im Ländle“ im Septem-

ber war ein Besuch bei Firma Herrmanns in Haitlingen eingebunden. Die Firma repariert Mercedes Motoren, Getriebe usw.

Hier konnte ich sehen, wie Getriebeöl aussehen kann, wenn nicht oder nur wenig gewechselt wird, vor allem, wenn eine Ablassschraube - wie beim Ford T9, „Lebensdauerfüllung“ - gar nicht vorhanden ist.

Auf meine Frage diesbezüglich meinte Herr Holger Herrmanns, dass es eine lebenslange Füllung eigentlich nicht geben sollte. Später zu Hause reifte dann bei mir der Gedanke, doch mal das Getriebeöl zu wechseln, aber wie? In entsprechenden Foren im Internet waren Ideen wie über die seitlich vorhandene Füllschraube absaugen und neu befüllen zu lesen, aber wie bringe ich dann den eventuell vorhandenen Schmutz mit raus, oder Kardanwelle abbauen, Auto nach hinten kippen, die Idee ist wohl noch schlechter...

Geht das also nicht? Ich hab mir dann das Getriebe mal näher angeschaut, und siehe da, Ford hat sich wohl doch was gedacht bei der Fertigung. An der tiefsten Stelle ist tatsächlich ein glatter, erhabener

Bereich vorhanden, wo eigentlich eine Entleerungsschraube sein könnte, aber nicht ist. Also, dann los, Bohrer 8,5 mm angesetzt und vorsichtig gebohrt ohne gleich durchzustößen: aber Entwarnung, dahinter ist jede Menge Platz, kein Zahnrad, keine Welle in bedenklicher Nähe.

Nachdem das Öl ausgelaufen war, bestätigte sich mein Verdacht auf die Ölqualität. Frisches Getriebeöl hat eigentlich eine helle rötliche Farbe, hier kam jedoch eine dunkle Flüssigkeit mit Schwarzanteilen heraus und Partikel, welche sich zwischen den Fingern wie aller kleinste Sandkörner anfühlten. Nächster Schritt war dann, die Gewindebohrung M10 einzuschneiden. Vorsichtshalber hab ich dann noch eine Spülung über die seitliche Füllschraube mit dünnem Maschinenöl gemacht und mit Druckluft durchgeblasen und die Ablassschraube mit Kupferring eingeschraubt."

Dietmar Pauw geht ähnlich vor und notiert: „Der obere Getriebe-Blechdeckel kann leicht geöffnet werden. Nur 10 Schrauben, M 6 mm, herausdrehen und den Deckel entfernen. Mit einer Taschen-



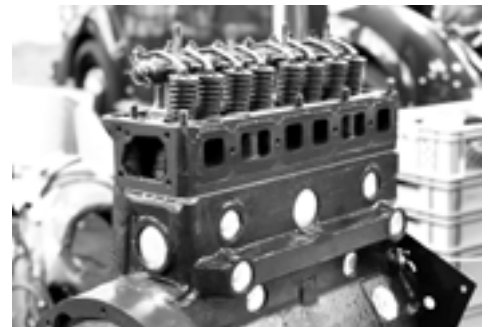
**GB CLASSIC**  
historische automobile




Oldtimer & Youngtimer  
Pre-War Classics  
Vermittlung, Ankauf & Verkauf  
Werkstatt, Service & Ersatzteile  
Teil- & Voll-Restaurierungen  
Technische Lösungen  
Fahrzeug-Aufbereitung  
Gutachten FIVA ID Card



GB CLASSIC  
historische automobile eK  
Gerhard Breuer  
Kontakt:  
+49 221 88888 00  
+49 172 2660144  
post@gb-classic.de  
www.gb-classic.de



Büro | Postanschrift  
Gemarkenstraße 147 | 51069 Köln

Werkstatt & Ausstellung | Termine nach Vereinbarung  
Wilhelm-Ruppert-Straße 38 | 51147 Köln-Porz (Wahn)



Links: Die (für die 5-Gang-Version) eigentlich zu tief sitzende Einfüllschraube; rechts die Lösung von Dietmar Pauw mit der Öffnung im Getriebedeckel (Pfeil)

lampe kann man bis auf den Boden vom Getriebe schauen. Der tiefste Punkt war schon auf dem Werkstisch festgelegt worden. Von oben bis zum tiefsten Punkt im Gehäuse konnte ich alles ausleuchten. Hier ist der Punkt für die neue Ölablassschraube. Der Einbau ging schnell von der Hand. In das Gussgehäuse unten eine Bohrung von 6,4 mm und ein Gewinde M 8 einschneiden. Warmes Öl oben einfüllen und gleich wieder ablassen, evtl. Bohrspäne werden damit entsorgt. Dieser Vorgang kann auch im eingebauten Getriebe auf einer Hebebühne bewerkstelligt werden."

**Die Befüllung mit Frischöl**

Hier wählen unsere Autoren unterschiedliche Wege. Das Problem ist die seitlich

angebrachte Öleinfüllschraube. Es gibt nur wenig Platz, gelöst wird das Dilemma von Roland Held wie folgt:

„Jetzt ist aber noch kein frisches Öl drin und wie bekomme ich das rein? Der Platz zwischen Rahmen und Getriebewand beim TD ist zu schmal für einen Trichter, oder Ähnliches. Ich bin dann in Mariannes Küche fündig geworden. Da gibt's einen Saug/Druckbehälter, mit welchem man Krapfen mit Marmelade füllen kann mit einem Plastikschlauch dran, damit war dieses Problem gelöst. Sie erfährt es hoffentlich erst, wenn sie diesen Bericht liest..."

Dietmar Pauw geht kein Risiko bezüglich zweckentfremdeter Küchenutensilien ein und packt die Fragestellung technisch an: „Ein weiteres Problem habe ich im

Fahrerraum erledigt. In den oberen Getriebe Blechdeckel habe ich eine Messingverschraubung zur Ölbefüllung eingebaut. Eine passende Öffnung in der Getriebeabdeckung (Blechabdeckung vom Getriebe im Fahrerraum) geschaffen.

Laut Ford soll die Einfüllung bis zur Höhe der Einfüllschraube erfolgen, damit ist der 5. Gang allerdings mit Öl unterversorgt. Dieses klassische N-Getriebe-Thema ist mit der Modifikation behoben. Durch die Einfüllung von oben fahre ich jetzt mit sicheren 1,5 Liter."

**Ergänzende Informationen**

Das Original-Getriebeöl von Ford ist nicht mehr erhältlich, aber Öl-Hersteller bieten Ersatz an. Roland Held hat recherchiert: „Auf Nachfrage bei Liqui Moly wurde mir z.B. empfohlen, Liqui Moly L Hypoid-Getriebeöl (GL5) SAE 80W-90 und Zusatz Liqui Moly Getriebeöl Additiv 1040 zu verwenden. Nach meinen Recherchen wurde bei den früheren Getrieben 1,9 und bei den späteren nur noch 1,3 Liter benötigt." Oder eben 1,5 Liter mit Einfüllmöglichkeit von oben, wie Dietmar Pauw notiert.

**Text und Bild:**

**Roland Held, Dietmar Pauw**



# Clubmeisterschaft 2020

Für gewöhnlich gibt es an dieser Stelle ein Foto des strahlenden Siegerteams mit dem legendären MG Car Club-Wanderpokal in Händen, überreicht im Rahmen der Jahresabschlussfeier.

Aus bekannten Gründen gab es 2020 keine Jahresabschlussfeier, die Clubmeister sollen dennoch gekürt werden. Die offizielle Verleihung wird - so nichts dazwischenkommt - am 8. Mai 2021 in Mainz stattfinden, im Rahmenprogramm zur

Jahreshauptversammlung. Zur Clubmeisterschaft gewertet werden Platzierungen bei Veranstaltungen des MG Car Club Deutschlands und Events mit starkem MG Bezug. Für Organisatoren von und Helfern bei Events gibt es ebenfalls Punkte.

Mit einer Wertung (z.B. für Orientierungsfahrten mit Sonderprüfungen) im Sinne der Clubmeisterschaft 2020 waren das an reinen MG Car Club-Veranstaltungen neben „Summer Dream“ (hier konnte

ja die ganze Saison gefahren werden) die „Tour im Ländle“ und die Jahresabschlussfahrt „Schloss endlich“.Gegenüber den Vorjahren sind die Gesamt-Teilnehmerzahlen bei Veranstaltungen im Corona-Jahr natürlich deutlich geringer ausgefallen. Immerhin konnten noch 78 unterschiedliche Teilnehmerteams und 64 Helfer/Organisatoren vermerkt werden. Hier nun die „Top Ten“ der Saison 2020:

1. Andreas Pichler & Dagmar Bardelmeier (2.712 Pkt.)
2. Günter Graskamp & Anja Pilz (1.898 Pkt.)
3. Frank & Anette Leuschner (1.159 Pkt.)
4. Michael Benecke (1.085 Pkt.)
5. Peter & Irene Forstner (1.039 Pkt.)
6. Michael & Andrea Sauer (968 Pkt.)
7. Joachim Schlosser & Martina Schulz (962 Pkt.)
8. Klaus Spandöck (947 Pkt.)
9. Hubert & Gisela Wolfgarten (947 Pkt.)
10. Joachim Zangs (926 Pkt.)

Bestes Damenteam wurde Patsy Berger/Susanne Rüsing. Alle Ergebnisse findet ihr demnächst auf unserer Club-Homepage unter „Motorsport/Clubmeisterschaft“. Wir sehen uns hoffentlich im Mai in Mainz zur Preisverleihung, wenn es wieder heisst: „Das ist der schönste Tag in meinem Leben!“

**Stephan Pröpsting, Sportleiter  
MG Car Club Deutschland e.V.**

## Die Redaktion informiert

Kleinanzeigen im MG Kurier sind für Mitglieder (auch von „affiliated clubs“) kostenfrei. Um den Anzeigenteil aktuell zu halten, erfolgt eine einmalige Schaltung. Für ein weiteres Erscheinen ist die Redaktion bitte erneut zu benachrichtigen. Wer eine Anzeige veröffentlichen möchte, möge bitte pünktlich zum Anzeigenschluss (siehe Seite 3, Inhalt, Redaktionsschluss plus eine Woche) per E-Mail an mg-kurier@mgcc.de, Stichwort „Kleinanzeigen“, die Anzeige aufgeben bzw. weiterschalten.

## Fahrzeuge



**Verkaufe:** MG TF 1250 , Bj. 1954 Farbe: grün, Speichenfelgen verchromt, Wasserpumpe neu, Hauptbremszylinder neu, 123 Zündanlage, TÜV bis 06/2021. Seit 25 Jahren in meinem Besitz. VB 35.000 EUR, Tel. 07162 8722 📞



**Verkaufe:** Eine von nur zwei überlebenden L-Salonetten von 97 produzierten, Chassis L0297, komplett und authentisch 2010-2011 aufgebaut, zeitgerecht in duo grün mit komplett neu getrimmtem Innenraum. Aufgebaut auf einem kompletten originalen Salonette-Chassis mit restaurierter Karosserie von der Salonette L0565 (die nach vielen Jahren in Amerika, wo die Holzkarosserie komplett neu aufgebaut wurde, in Japan von einem Vorbesitzer zu einem Rennwagen umgebaut wurde). Die Karosserie wurde unter Verwendung der originalen Türen und des Kofferraumdeckels in Aluminium neu verkleidet. Ein originaler KD-Block und eine Laystall-Kurbelwelle ersetzen den verloren gegangenen L-Motor, mit L-Typ-Kopf, werksseitigem Krümmer und 1 1/8-Vergasern,

MG Kurier • Januar 2021

gekoppelt mit einem Standard-L-Getriebe, Hinterachse mit Standardübersetzung, modernisierter Kardanwelle nebst Halbwellen für eine längere Lebensdauer. Lichtmaschine und Anlasser wurden komplett neu aufgebaut, neuer, maßgeschneiderter, stoffumwickelter Kabelbaum, Rotax K624 Replika-Scheinwerfer und komplett restaurierte Instrumente. Neue Blockley-Reifen Sept. 2019. Die Salonette wurde für Touren gebaut und hat seit der Fertigstellung ca. 11.000 Meilen zurückgelegt, den größten Teil der Strecke für Fahrten zu den jährlichen MMM-Register-Touren und die Teilnahme daran. Der KD-Motor hat sich als zuverlässig und mehr als ausreichend für diesen Zweck erwiesen. Ein wirklich gut „sortierter“, sehr seltener, praktischer, leistungsstarker und begehrenswerter MG. 95.000 € stehen zur Diskussion. Kontakt zur Vereinbarung einer Besichtigung: international@mgcc.de 📞



**Verkaufe:** Ich will mich von meinem Zweitoldtimer, dem MG YB. Bj.04.1953 Chassinummer YB 1168 Farbe rot, RL, Viertürer trennen. Seit 2015 in meinem Besitz. Tachostand ca. 76500 km plus/minus. Selbst habe ich den Wagen nicht viel gefahren, weil ich meistens mit meinem MG A unterwegs war. Zustand: Oldtimer, TÜV bis Nov 2020 fahrbereit. Stahlschiebedach, 4 Sitzer. Sitze in Originalleder. Beschläge Heckklappe neu, Lichtmaschine neu 2019, Kühler und Kühlerschläuche neu. Meine Preisvorstellung ca.16.500.- Euro. Kontakt: Gerhard Franz, gerh.franz@googlemail.com oder Mobiltel. +49 1713006836 📞



**Verkaufe:** FORD MUSTANG GTA 390, BIG BLOCK 6,4l, 1967. Dieser Mustang wurde innen und aussen komplett restauriert. Karosserie, Lack, Interieur, Sitze, Armaturen, Klimaanlage, Motor, Vierfach-Vergaser, Getriebe, Fahrwerk, Auspuff, Tank, Lenkung, Bremssystem, Stossdämpfer, Felgen,

Vinyldach usw. komplett restauriert bzw. erneuert. Der Mustang ist rostfrei sowie optisch und technisch in tadellosem und originalem Zustand, wie bei Auslieferung 1967. Es liegt ein Auslieferungszertifikat vor. Das Fahrzeug hat Matching Numbers. Diese GTA Ausführung mit Big Block ist sehr selten. Ein sicheres, leistungsstarkes und zuverlässiges Reisefahrzeug mit nur 3.000 Meilen seit Restauration. Preis 58.900 EUR VB; Telefon: 0175-9356911 oder 08144-996893 📞



**Verkaufe:** MG TD , Bj. 1952, schwarz, mit TF 1500 XPEG Motor und langer Hinterachse wg. Zeitmangel. Ich habe den Wagen Anfang 2008 auf Achse aus England geholt und erstmals in D zugelassen. Das Fahrzeug hat eine Saisonzulassung und kann daher erst ab Mai Probe gefahren werden. Preisvorstellung 26.000 EUR VHB; Kontakt Wolfgang Meinolf, Email: wolfgang@meinolf.de od. Tel. 0151 11427451 📞



**Verkaufe:** MGB Roadster Bj. 1968 dunkel grün, Chrom Speichenräder, Overdrive. 19 Jahre in meinem Besitz (Garage und trocken gefahren). Rechtslenker, ich habe das Auto in 2001 in England gekauft und nach Deutschland gebracht. H- Kennzeichen. Komplett restauriert 1998 mit Fotos. Guter Zustand (Classic Data Note 2). Heritage Zertifikat. Austausch Motor 18V. Relativ neu (Quittungen) sind: Benzinpumpe, Kühler, Vinylverdeck (schwarz), Lenkung, bleifrei Zylinderkopf, Austausch-Stoßdämpfer v&th, Lenkrad (originaler Typ). Ein Vinyl Tonneau-Cover ist auch dabei. Letzte TÜV Sep 2019. Preis VB 13.500 Euro. Kontakt: Keith Cronshaw, E-Mail cronshaw48@t-online.de 📞

## Teile

**Verkaufe:** Für MGA Roadster neue Türschließebleche Alu, links und rechts im Set, 30 EUR; Lenkung Z Magnette (Linkslenker,

## ■ Cars and Spares ■

überholt, Bestzustand, 350 EUR; Mallory Doppelkontakt Zündverteiler für MGA/MGB, neu, 300 EUR; Andreas Pichler, E-Mail [pichler@mgcars.de](mailto:pichler@mgcars.de)



**Verkaufe:** Wegen Hobbyaufgabe - Aluminium Anhänger mit Plane zum Transport des MG TD, Leergewicht 530 kg, Zul. Gesamtgewicht 1700 kg, 100 km/h, VB EUR 3.900,-; div. Bücher: u.a. Original workshop manual lose Blatt und gebunden, Glanzkopie workshop manual, MG T Series (Chris Harvey), MG TD (Brooklands Books), T Series Restoration Guide (Malcolm Green), MG T Series in Detail (signed by author Paddy Wilmer), MG Tuning and maintenance (Philipp H. Smith), The Classic MG (Richard Aspen), Original MG T Series (Ditlev Clausager), etc., Original TD Schmieranleitung DIN A4 und A2, TD Zeichnung 100 x 70 cm.

TD Ersatzteile: Zündspule, Regler, Lima div. Dichtungen, Vergaserteile, Abzieher für Vorderradtrommel, neue Jubilee Schlauchschellen etc.; spezieller Rennradträger für Heckgepäckträger; Midget: Innerverkleidung schwarz MK III, gebogene Steckrohre MK I für Persenning hinter den Sitzen etc. Bei Interesse wird eine detaillierte Liste zugeschickt. Klaus Eggert, 0160/7989338, [eggertklaus@web.de](mailto:eggertklaus@web.de)



**Verkaufe:** 2 Schalensitze, die in meinem im letzten Jahr gekauften MGB eingebaut waren. Für meine „100+kg“ sind sie leider auf längeren Strecken zu ungemütlich. Daher habe ich mir in diesem Sommer andere Sitze eingebaut und verkaufe die im Dezember 2017 produzierten Bucket-Seats. Die passenden Sitzschienen sind natürlich dabei. Wichtig zu wissen ist, dass die Sitzschienen in meinen MGB nicht mit der Standardverschraubung im Boden verschraubt werden waren. Es müssen also entweder neue Löcher gebohrt oder eine andere Lösung gefunden werden. Preis:

399,- Euro. Versand, oder idealer die Abholung besprechen wir bei Interesse.

Kontakt: Frank Leuschner 0177 448 30 31 [frank.leuschner@imail.de](mailto:frank.leuschner@imail.de)

**Verkaufe:** Verkaufe für MG TF 4 lackierte Speichenfelgen ( Baujahr 1954) und andere div. Ersatzteile; Anfragen: Margarete Rack, Tel. 07162-8722

**Verkaufe:** Teile für MG ZR kostengünstig abzugeben; Motorhaube, Kotflügel, Frontschürze, Heckspoiler; Kontakt Günter Graskamp, [vorstand1@mgcc.de](mailto:vorstand1@mgcc.de)

**Verkaufe:** J2 Teile abzugeben. Nachfrage unter [hinnikoch@gmx.de](mailto:hinnikoch@gmx.de)



**Verkaufe:** MGF-Dokumentationen, teils deutsch, Pressemappe,... alles im guten Zustand. Preis: don't know, fair offers, please: [mg.ormanin@gmx.de](mailto:mg.ormanin@gmx.de)



**Verkaufe:** Rangierhilfen, ähnlich Abbildung - aber original von Limora gekauft. Nie benutzt und OVP, wegen Projektaufgabe. 4 Stück - EUR 260,- . Nur Abholung in Glückstadt - die sind richtig stabil und entsprechend schwer, email: [lueck@mgcars.de](mailto:lueck@mgcars.de); Tel: +49 171 890 2670



**Verkaufe:** Ich verkaufe 2 Getriebe, die ich nicht mehr benötige. Die Getriebe waren in meinem MGA MK I 1600. Meine Preisvorstellung wäre 550,- Euro für das B.M.C. Getriebe und 300,- Euro für das 2. andere Getriebe. Kontakt: Gerhard Franz, [gerh.franz@googlemail.com](mailto:gerh.franz@googlemail.com) oder Mobilitel. +49 171 300 68 36

**Verkaufe:** MGB RHD 1979: kpl. Armaturenbrett mit allen Instrumenten und orig. Kabeln / Steckern, nichts zerschnitten: VB 260 EURO, GT-Heckklappe kpl. mit Glas,... brauchbar: VB 120 EURO, Inspektionsteile, Fahrwerksteile, Aluminiumhaube bitte anfragen. MG Midget: Differentiale 3,9, 4,1, 4,22, Kofferraumdeckel, Tür mit Seitenaufprallschutz rechts / links, Inspektions- und Fahrwerksteile, orig. Dunlop Speichenräder, MGA Speichenrad-Hubs bolt on mit Zentralmutter (Flügel oder Achteck), jede Menge feinsten MG Miniatur-Autos, Literatur, bitte anfragen; alle Teile können gebracht werden auf der Strecke zwischen Bochum und Stuttgart: Markus Ormanin [mg.ormanin@gmx.de](mailto:mg.ormanin@gmx.de) / 0177 8388863  
**Suche:** Für MGA einen originalen Werkzeugsatz; Jaeger-Tachometer mit Wegdrehzahl 1040; Smiths-Tachometer früher MGB mit km-Ziffernblatt und Wegdrehzahl 1040; Andreas Pichler, E-Mail [pichler@mgcars.de](mailto:pichler@mgcars.de)

## Automobilia/Memorabilia

**Verkaufe:** MGB GT, Top-Zinnbausatz v. Wills-Finecast aus den 80ern, 1:24 m. fotogeätzten Speichenrädern u. Stahl, sowie Rostylefelgen alternativen zum absoluten Wahnsinnspreis von 79 EUR; dito MG TF (1954) Stahlfelgen, 99 EUR; MGB GT V8, Mk4 Top Präzisionszinnbausatz v. SMTS aus den 80ern, 1:43, 29 EUR; MGB mk 1, Plastic-Modellbausatz v. Revell, Chromspeichen 1:24, 29 EUR; MGA Blechmodell, Y-Toys, Japan 1959, beige/schwarz Verdeck, Friktionsantrieb, 13 cm, guter Zustand 49 EUR; MG TF, Gussmodell v. TOOTSIE TOYS, Chicago, aus d. 50/ 60-er Jahren, 13 cm, integr. Fahrerfigur, rot, guter Zustand, 25 EUR; ....und nochmals Wahnsinnspreise... vielleicht Mitbringsel für große u. kleine MG - Fans...MGB GT, 1965, 1:43, v. Traditionshersteller DINKY/Matchbox (GB) aus den 90ern, mittelblau, Faltdach, neu, ov., topdetailliert, 9 EUR: dto. MGB GT V 8, 1973, weinrot, 11 EUR, beide: 18 EUR.; MG RV 8 v. MAISTO a.d. 90ern, preiswert u. schön, 1: 41, Friktion, Türen z. Öffnen, grünmet. Neu, ov., 5 EUR; MGB Topmodell von KYOSHO (Japan) aus den 90ern, 1: 18, Chromspeichenräder, old engl. White, neu, ov., 59 EUR; MGA Twin Cam, v. POLITOYS (Italien) aus den 80ern, handverlesen, neu, ov., i. wunderschön. illustr. Karton, hellblau, 35 EUR dto. in brit. Racing green 45 EUR.; orig. MOTO-LITA Lederlenkrad, neu., mit MG Logoeinsatz, 34 cm, 59 EUR; MGs im Film, Enzyklopädie, je 1-stündige DVDs zum Privatgebrauch, jetzt in HQ-Qualität, im ill. Cover m. Inhaltsangabe, Parts 1-8, je 6 EUR, komplett 39 EUR; Detlef Rosenkranz, Buschkämpfen 23, 46117 Oberhausen,, Tel. 0208/862393

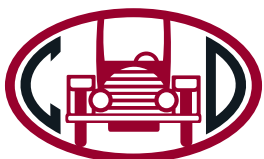
DATEN & FAKTEN  
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

# DETAILS\*

erkennen und berücksichtigen.



\* Wir erkennen den Umbau vom MGB „Gummiboot“ zum „Chrommodell“ mit V8-Motor und berücksichtigen es.



Classic Data

[classic-data.de](http://classic-data.de)



[www.oldtimer.de](http://www.oldtimer.de)

## Oldtimer, Youngtimer, Exote? „Best for Cars“ - die Spezialversicherung der Württembergischen!

### Highlights:

- ✓ Wertgutachten bei Pkw erst ab 50.000 €.
- ✓ Spezialversicherung für Pkw ab Fahrzeugalter 20 Jahre möglich.
- ✓ 20 % Wertsteigerungsvorsorge.
- ✓ Taggenaue Abrechnung.
- ✓ Grobe Fahrlässigkeit ist mitversichert.
- ✓ Fahrer ab 18 Jahre möglich.

### Interessiert?

Testen Sie uns. Lassen Sie sich ein Angebot erstellen.

### Generalagentur Tobias Klippert

Fittjenberg 29 · 28717 Bremen

Telefon 0421 6367483

[tobias.klippert@wuerttembergische.de](mailto:tobias.klippert@wuerttembergische.de)



**württembergische**

Der Fels in der Brandung.