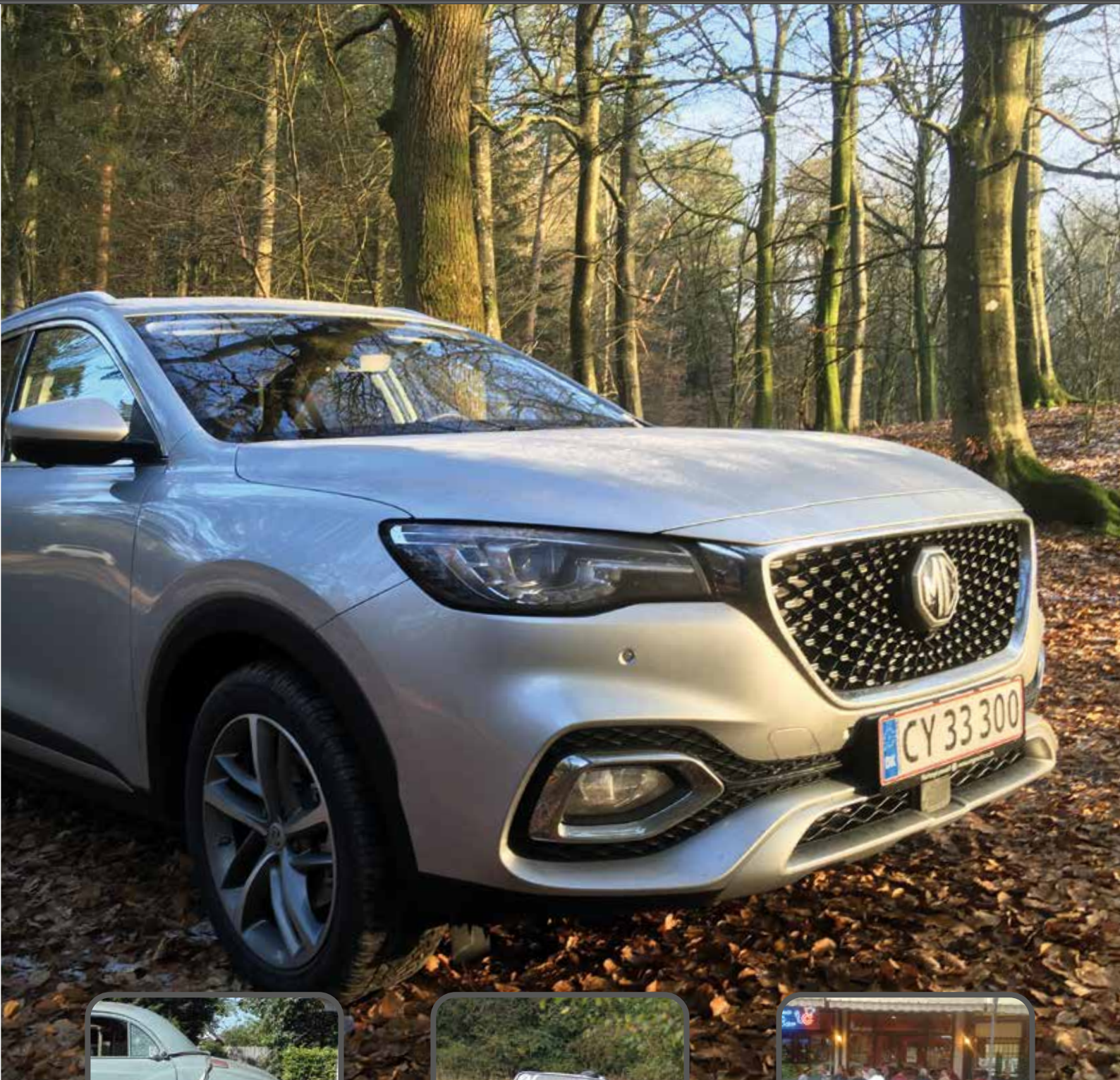




MG CarClub

DENMARK

2 MARTS 2021



Magnettisme
- side 5



MG Sport 2021
- side 20



Internationale Events
- side 36

Inspireret af fortiden. Bygget til nutiden.

Oplev den nye MG EHS Plug-in Hybrid.



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

Nyt fra Bestyrelsen

Forårsbebuder

Når dette blad er udkommet, er vi kommet ind i den første forårsmåned. Efter en meget kold vinterperiode i februar, kan vi begynde at se frem til lysere tider og komme ud at køre i foråret. Det kan næsten ikke vente!

Vi er sikkert mange, der sætter pris på den mere behagelige hverdagsbil med varme i sæderne og god komfort i de kolde måneder. MEN, det er i de ældre MG'ere vi genfinder køreglæden og samværet rundt om i klubben.

Løbskalender og aktiviteter

I januar bladet er der på side 30 en oversigt over de planlagte mesterskabsløb og MG Sport. Der er i skrivende stund restriktioner for hele landet indtil udgangen af februar, restriktioner der forhindrer fælles aktiviteter.

Der er dog forventninger om, at der henover foråret løsnes op, så så vi i hvert fald ved udendørs aktiviteter igen kan have mulighed for at samles mere end 5-10 personer.

Der er herudover planer om at arrangere picnicture, når vi kommer lidt længere hen på sæsonen. Se datoer og steder i maj nummeret af MG Bladet. Vi vil følge udviklingen og fortsat informere på hjemmesidens forside og på vores Facebook side.

En af de tilbageværende arrangementer er forårs messen i Fredericia. Lige nu fastholder arrangøren, at den vil blive gennemført i weekenden den 20. og 21. marts ifølge deres hjemmeside. Det er nok tvivlsomt om det lykkes at gennemføre, når vi sammenligner med forløbet i de restriktioner, der blev iværksat i efteråret. Vi holder øje med udviklingen og vil informere via hjemmesiden.

I rejseudvalget har vi besluttet, at så snart der er åbnet op for mulighederne for at arrangere ture, vil vi samles og genoptage planlægningen. Til orientering, har vi måttet aflyse turen til Lolland, men med mulighed for at genoptage kontakten med hotellet.

Generalforsamling 2021

Ifølge vedtægterne skal der mellem 15. marts og 15. april afholdes den årlige generalforsamling. Det er usikkert, om det bliver muligt at afvikle indenfor denne tidsramme. En mulighed er - på linje med sidste år - at udsætte til efter sommerferien. Så er de fleste af os vaccineret og generalforsamlingen kan gennemføres med de medlemmer, der har lyst til at deltage, uden at Covid-19 påvirker vores hverdag i væsentlig grad. Vi vil drøfte dette på næste bestyrelsesmøde. Er der nogen kommentarer hertil, er indlæg velkomne – skriv gerne til Finn på finnmg67@outlook.dk.

Vores næste møde afholdes, når restriktionerne for maksimalt 5 personer samlet bliver ophævet. Vi klarer i mellemtiden de mere dagligdags opgaver og opfølgninger via mail og telefon.

Efterlysning

Anders Øster, vores redaktør af MG bladet, efterlyser fortsat indlæg til kommende blade. Alt har næsten interesse – rejseoplevelser, renoveringer og gode historier, der på en eller anden måde har med MG'ere at gøre.

Carsten Wiwel, vores tovholder på hjemmesiden, efterlyser billeder til de store rullebilleder på hjemmesiden. Det kan være en serie billeder, der viser forløbet af en renovering, bilen i forskellige vinkler eller andre gode billeder med biler og hændelser.

Glædeligt forår og på snarligt gensyn.

Pas godt på hinanden og jer selv

Finn Pedersen



MG CarClub DENMARK

Medlemsblad for
MG Car Club Denmark

Bladet udkommer

Januar - marts - maj - juli - september - november

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

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra
redaktionen.

Ansvarshavende redaktør:

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

Bladredaktion:

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

Invitationer/annoncer:

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

Annoncer:

Professionelle annoncer skal leveres reproklare

Klubbens adresse:

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

Deadline:

Den 5. i de lige måneder.

Tryk:

Tarm Bogtryk

Lay-out:

Aaens Grafiske Hjørne

Oplag:

1.375 stk.

OBS:

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

Indhold:

Nyt fra Bestyrelsen	side 3
Magnettisme	side 5
Ny MG EHS hybrid	side 10
Alt om olieforbrug	side 14
Boghandleren anbefaler	side 18
MG Sport sæson 2021	side 20
Kalender	side 26
1969 MGC	side 28
På besøg hos Tuesday Boys.....	side 30
MG Metro – en sjældenhed i Danmark	side 31
Internationale Events	side 36
Vinderfoto	side 38
Efterlysning	side 38
Motorhistorisk Samråd	side 40
MG Shoppen	side 43
Matthies' Garage	side 44
Invitationer til arrangementer	side 49
Invitationer til Pubmøder	side 49
MG klub info	side 50
Nye medlemmer	side 51

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

mogens@mgcc.dk

Forside: Jonathan Maddens Magnette

Magnettisme

Af Jonathan Madden

"Synes du ikke du skal have en Magnette?" sagde Bøje til mig for snart 2 år siden. "Tjo, måske, men så skal du svejse." "Ja da" sagde Bøje, noget han nok har fortrudt flere gange siden. Men så blev KAL41/33909 til mit projekt.

Bilen som var bygget fra 29. august til 2. september 1958 og sendt til USA, skulle igen vækkes til live i et værksted mellem Varde og Sig, i den vilde vestjyske natur.

Så kom vi endelig i gang. Jeg glasblæste bilen for at finde de dårlige steder, som umiddelbart ikke kunne ses ved første gennemgang. Jeg primede alle de områder, der ikke skulle arbejdes på og fragtede bilen tilbage til Armvang Cottage Garage. Her ventede bilen på et møde med Bøje, hans vinkelsliber og svejsetang. Bilen fik Bøjes kærlighed at føle, der blev skåret og svejst og skåret igen, for lige at svejse en gang til.

De fleste plader kan stadig skaffes i UK af en flink mand, der





BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

CERTIFIED COPY OF A FACTORY RECORD

BMIHT certifies that the details given below are a true copy of an entry in the original factory records for the vehicle with the chassis number quoted.
 This Certificate does not constitute verification of the present condition of a specific vehicle. These are the details of the car as it left the assembly line. Cars were sometimes modified by the manufacturer after production and prior to shipment.

Certificate Number: 2021/405

MG MAGNETTE ZB SALOON

1. Make & Model
2. Car/Chassis Number
3. Engine Number
4. Body Number
5. Specification
6. Colour
 - a) exterior
 - b) trim
 - c) hood (top)

- KAL41/33909
- Not Recorded
- Not Recorded
- LHD, North American Export
- Steel Blue
- Maroon
- Not Applicable
- 29 August - 2 September 1958
- 3 September 1958

7. Date of Build
8. Date of Despatch
9. Destination (Dealer)

USA

10. Other Numbers (where recorded)
11. Details of Factory Fitted Equipment

Whitewall tyres

12. Other Information
13. Issued to

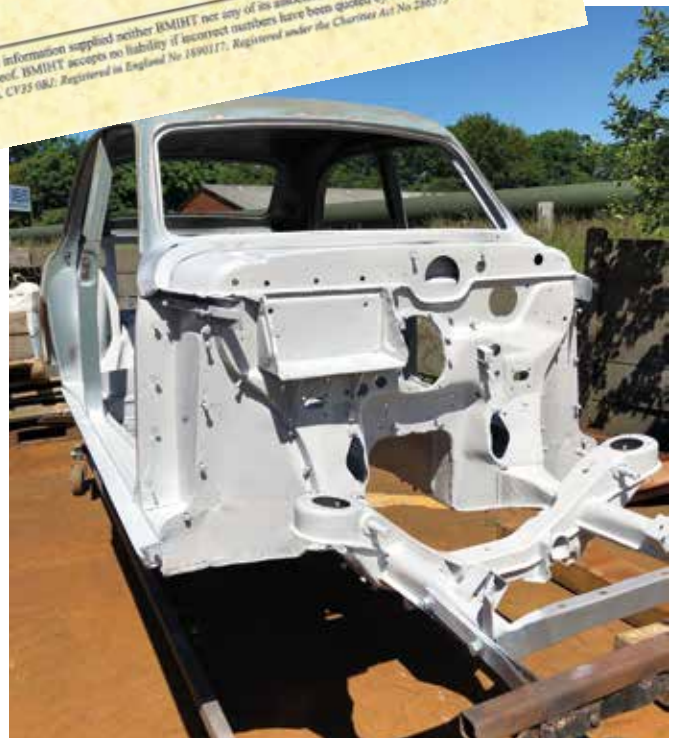
Jonathan Madden

14. Date of Issue
15. Signature of Archivist

25 January 2021



While every care has been taken to ensure the correctness of the information supplied neither BMIHT nor any of its associated Trust or Companies will be held liable for any errors or omissions or the consequences thereof. BMIHT accepts no liability if incorrect numbers have been quoted by the enquirer.
 BMIHT Registered Office: Banbury Road, Gaydon, Warwick, CV35 9EF. Registered in England No 1890177. Registered under the Charities Act No 286773





Bestem selv

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

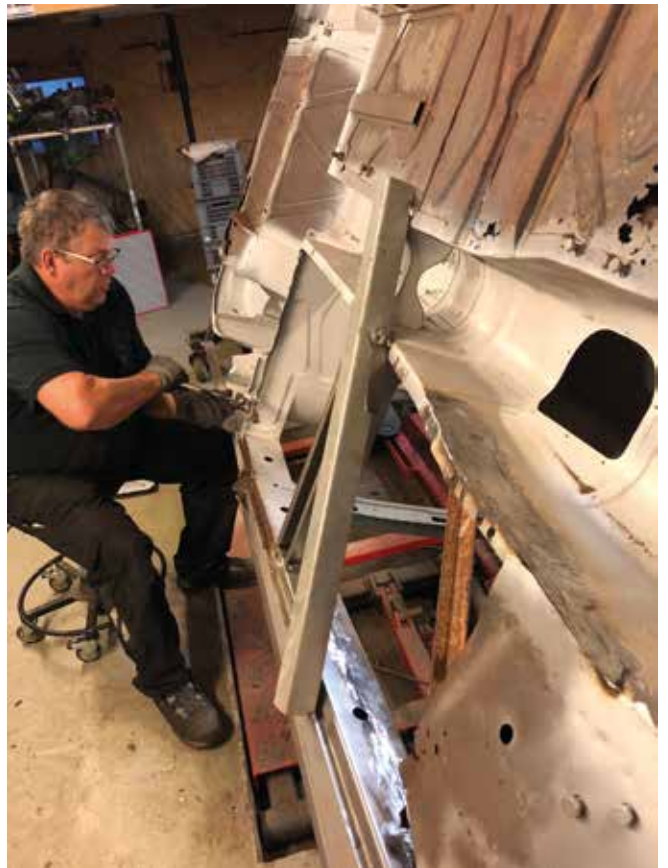
arøs
Veteranbilforsikring
7060 2601



hedder Peter Martin. Men nok lige som så meget andet, skal de fra UK ikke roses for pasform af pladerne. Her skulle der også skæres og svejses. Imens Bøje sliber, skærer og svejser, går jeg i gang med at skille delene ad.



Så kom dagen, hvor næsten al svejse arbejde var færdig og bilen igen skulle glas blæses. Jeg besluttede mig for at få en primer i den farve, som bilen skal ende med at have.





NY MG EHS HYBRID

– præsenteret i Danmark fra januar

Testkørere, artikel og foto: Mogens A. Petersen og Finn Pedersen

”Den måtte vi simpelthen ud at prøve”



HVORFOR TEST?

Hvorfor er det at vi går ind i et projekt om at prøvekøre en ny hybrid bil med MG logo udviklet i England; men produceret i Kina?

Vi kunne sådan set bare lade, som om vi ikke ville vedkende os, at der er udviklet en ny generation MG biler med el teknik, automatiske gearkasser der skifter gear uden vi mærker det osv. MEN det hjælper os ikke så meget. Vi er i det enogtyvende århundrede, hvor den grønne omstilling skal gennemføres hurtigst muligt, hvis vi skal bevare kloden bare nogenlunde beboelig. Alt for megen forurening er allerede sket og mange af skaderne er uoprettelige. Lidt moralsk holdning – javel, men hvis vi kan gøre bare lidt til at skubbe i den rigtige retning, er det vel også helt fint.

Vi fik bilen stillet til rådighed en uge. Mogens startede fredag eftermiddag og kørte små 1.000 km – bl.a. på længere køreture til Als. Finn overtog bilen søndag sidst på dagen og kørte mest til og fra arbejde i ugen efter (62 km hver vej). I alt ca. 800 km. Blanding af motorvejskørsel og kørsel på små sideveje.

Hybriden findes i 2 udstyrsvarianter

Comfort og Luxury. Begge med en stor udstyrsliste (som er lagt på vores hjemmeside). Luxury er herudover med fuld læderkabine, LED-forlygter, elektrisk panoramasoltag, 360 graders kamera (hele vejen rundt om bilen) og elektrisk bagklap. Herudover bl.a. elektriske sæder. Elvarmen i sæderne tager lidt lang tid at give varme – måske fordi det er lædersæder? En positiv mulighed for dem der gerne vil have træk på bilen. Den må trække op til 1.500 kg på krogen. Det rækker vist til de fleste campingvogne og hvis raceren skal med til løb. Temperaturen svingede mellem +5 og minus 6 grader. Varmetilførslen var fuldt tilstrækkelig og nem at styre. Af gode grunde kunne vi ikke teste kølingen for sommerkørsel. Soltaget med elektrisk til og fratræk af "gardinet" er en fin facilitet.

KORT FORTALT

Mange af vores medlemmer har både en ældre MG til sommerkørsel og mindst en helårs bil. Mange heraf kører i de såkaldte SUV'ere en eller anden større eller højere model. Tidligere i 2020 lancerede MG en ren elbil. Fin bil med gode køreegenskaber, konkurrencemæssig pris, men dog med en forholdsvis kort rækkevidde på godt 260 km pr. opladning. Her er det, at en hybrid bil måske virker mere tiltrækkende. Altid mulighed for at køre på ren benzin og samtidig øge antal kørte kilometer per liter ved hjælp af hybridteknikken (batteriet). Den model vi prøvekørte kan køre op til 52 km på ren el.

DAGLIG KØRSEL

MG hybriden var et positivt bekendtskab lige fra dag 1. Betjeningen med al den indbyggede elektronik og lange udstyrs liste, kunne godt virke lidt overvældende. Rent faktisk var det dog nemt at komme i gang. Bilen er sat op med en fabriksindstilling der gør, at man blot sætter nøglen i og starter. Ja, den starter sådan set ikke rigtig. Man kan høre en svag "brummen" fra elmotoren. Gearvælgeren sættes i drive og man kører næsten lydløst af sted. Efterhånden og med tilvæn-





ning, kan man begynde at bruge de mange mulige elektriske hjælpefaciliteter, der gør kørslen mere sikker og afslappet. Det vender vi tilbage til senere i artiklen.

Det er en halvstor bil. Man sidder højt i en SUV. Hybriden er nem at placere på vejen. Den virker "direkte" og neutral i rattets funktion og derfor hvor man ønsker at placere bilen på vejen. Et velafstemt ophæng sikrer, at den ikke "duver" i sving og ved kraftige undvigelses.

KOMFORT NIVEAU

De velformede sæder er med til at give en mindre luksusfølelse, når man kører "der ud ad". Kombinationen af læder og alcantara i kanterne (mindre friktion) virker godt med god støtte på alle punkter. Der er fuld læder stue og med 3 sæder bag. Bagsæderne giver god plads til 2 voksne personer. 3 børn kan ligeledes sidde godt i disse sæder.

Forsæderne er udstyret med el drift på alle funktioner. Det virker noget vanedannende, når man er vant til manuel betjening af sæderne.

Lydniveauet er ved alle hastigheder lavt. Selve benzinmotoren høres som en svag brummen, selv ved motorvejskørsel. Kun ved kick down kommer der lidt lyd på, nærmest som en dæmpet brummen! Man fornemmer helt klart, at der accelereres, uden det lydmæssigt virker som i en hidsig GT'er. Vi er nok nogen, der bedre kan lide en lidt mere rå lyd.

HESTEKRÆFTER

Bilen skifter i kørslen mellem elkraft alene og benzinmotoren. Efterhånden som hastigheden øges, tager benzinmotoren

mere og mere over. Hvis det skal gå rigtig stærkt ved en overhaling, yder bilen samlet 258 hk. Den klarer fra 0-100 km/t på 6,8 sek. Men det er i mellemområdet, at bilens store moment virkelig kommer til sin ret. En overhaling fra 70 km/t. går rigtig hurtig og det er en aktiv sikkerhed, der ifølge vores mening er meget vigtig. Bremserne er dimensioneret til en effektiv nedbremsning, der virker sikker og i fuld balance.

SIKKERHED

Der er en omfattende mængde af elektronik, der er medvirkende til, at det er en sikker bil at køre i, også når der sammenlignes med andre nyere udviklede biler – specielt når prisen tages i betragtning. Den for mange nu om dage vigtige adaptive fartpilot virker efter hensigten. Holder automatisk den anbefalede afstand og bilen accelererer automatisk, når der søges ud i fri vejbane eller når der bliver fri luft foran en. Det er et temperamentsspørgsmål, om bilen accelererer hurtigt nok i denne forbindelse. Vi valgte nogle gange at trykke på speeden - men så accelerer den også hurtigt. Der er ligeledes en MG Pilot, der kan slå til og som sikrer, at bilen bliver i den valgte vognbane. Den fik vi ikke testet – der var lidt for megen trafik til at vurdere virkningen. Bilen scorer i øvrigt 5 stjerner i EU crash test.

Den store skærm - som indeholder de fleste funktioner - er efter en kort tilvænning nem at betjene. Til- og fra kobling af de enkelte funktioner virker forholdsvis logisk. Efter vores temperament ville en lidt hurtigere reaktionstid være ønskelig, når der skiftes mellem programmerne.

Hybriden er udstyret med direkte kontakt til alarmcentral. Den virker omgående. Jeg (Finn) kom ved en fejl til at trykke på knappen og prompte var alarmcentralen i højttaleren.

OPLADNING

FDM har netop offentliggjort en artikel om opladning. De påpeger, at det giver størst værdi ved hver dag at lade bilen op. Se hele artiklen på FDM's hjemmeside. Der følger en el lader med til bilen. Den virker fint nok, men er ikke særlig hurtig. Tager op til 5 timer for en opladning. Opladningen kan dog gøres hurtigere ved installation af egen oplader eller ved bruge af en af de opstillede opladere rundt om i landet. Mange tankstationer har allerede op til flere ladere opstillet og nettet udbygges fortsat. På flere arbejdssteder er der i dag mulighed for opladning i løbet af arbejdsdagen. Så begynder det at blive nemt at have en elbil eller hybrid.

ØKONOMI

Vi har set flere artikler om hybriden – dels i Jyllands Posten og dels i FDM Motor. Vurderingen er i kort version, at prissætningen er i den billige ende når størrelse, udstyr og brugsværdi sammenholdes. Denne vurdering er vi enige i. Omkostningerne til opladning afhænger af de tilslutningsmuligheder man vælger. Efterhånden vil konkurrencen også på udbuddet af el opladere tilpasse sig et forventeligt lavere prisniveau. Udspillet fra regeringen viser også, at der satses på lavere afgifter til elbiler. Under alle omstændigheder peger udviklingen på større anvendelse af el som vores foretrukne energikilde fremfor olie, kul og gas. Den samlede "brændstof" økonomi (el og benzin) afhænger meget af ens kørselsmønster. Her må vi henvise til MG importørens officielle specifikationer og dagspriser herfor.

KONKLUSION

Vi fik et positivt indtryk af hybriden efter ca. 1.800 km's kørsel. Det er en komfortabel bil, der kører godt. Helhedsindtrykket af MG'en er fuldt på højde med andre, når der sammenlignes med biler produceret i Europa. Finishen tåler et nærmere tjek, uden at efterlade store afvigende kvalitetsproblemer. Hvis man overvejer at købe en MG Hybrid er det vores anbefaling, at få arrangeret en prøvetur ved en af MG importørens fem salgssteder (Nellemann import), før man beslutter sig.

Artiklen er skrevet for at åbne op for en ny generation MG'ere. Ejere af disse nye biler vil også være velkomne i klubben. Vi ser frem til at byde de første velkomne. Vi vil følge op med en senere artikel om udviklingen og salg af nye MG'ere og hvad der kan ventes af nye præsentationer. Måske kommer der en åben sportsvogn. Det vil være en spændende nyhed.

Oplysninger fra Importøren.

Hk:	I alt 258 hk – fordelt på benzin 4. cyl. 162 hk – elmotor 122 hk
Farver:	4 standard farver – sort, hvid, rød og sølv (testbil)
Gearkasser:	10 gear i alt – fordelt på 6 stk. benzinmotor og 4 stk. elmotor
Bagagerum:	448 l.
Opladning:	3,7 kw.
Priser:	Comfort 270.000 dkr. Luxury 290.000 dkr.

Der henvises i øvrigt til diverse artikler i FDM og Jyllands Posten.

Der findes i øvrigt flere tests og info på nettet.

Importør info: Nellemann Group – Bil import/Leasing eller almindeligt salg.



Undersøgelser af problemer

med olieforbrug

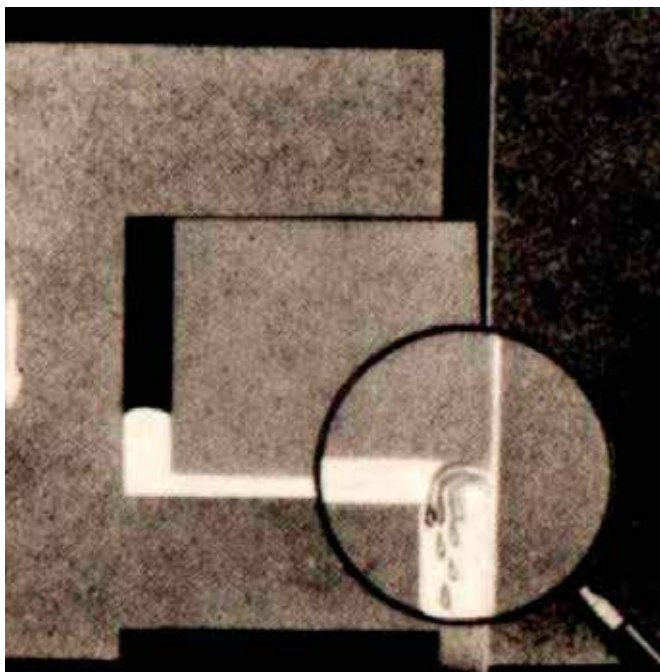


Fig. 1. Stempelring med affasning.

Slid i øverste stempelringsrille

Vi bringer hermed den tredje artikel i serien "Alt om olieforbrug", som vi påbegyndte i MG-bladet nr. 6 fra november 2020. Anden del blev bragt i MG-bladet nr. 1 januar 2021. Artiklerne stammer fra fra det amerikanske tidsskrift "Magic Circle" og formålet med artiklerne er at vejlede, når det drejer sig om undersøgelser i forbindelse med olieforbrug.

I denne artikelserie angående olieforbrug vil det også være naturligt at omtale den virkning et slid i den øverste stempelringsrille har på ringenes funktion. Såfremt en motor ikke fungerer tilfredsstillende, efter at der er monteret et sæt nye stempelringe, kan dette skyldes én eller flere årsager. I de fleste tilfælde vil den blotte udskiftning af ringene ikke afhjælpe vanskeligheden, med mindre denne har været forårsaget af, at der oprindeligt har været monteret et forkert sæt ringe.

Olieforbrug er ikke noget, der bare forekommer. Der er altid en årsag til det. Hvis den virkelige årsag til ikke er fundet og afhjulpent, når motoren repareres, kan vognen komme tilbage til værkstedet både anden og tredje gang de foregående reparationer ikke har hjulpet. Derfor bør en mekaniker systematisk efterse, om motorens dele er rigtigt samlet og omhyggeligt undersøge de dele, der har indflydelse på kontrollen af smørelolie, for slid. For at opnå et godt resultat er det nødvendigt, at alle dele, der er slidt ud over de tilladte tolerancer, udskiftes eller istandgøres.

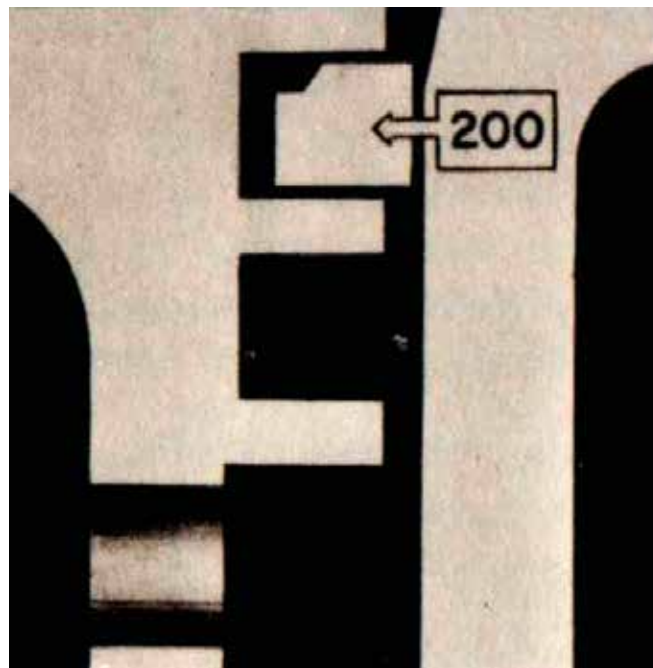


Fig. 2. Bemærk den skræbete kant på ringen.

Den øverste stempelring udfører et meget krævende arbejde. Den må forhindre, at forbrændingsgasserne slipper forbi stempellet og ned i krumtaphuset. Desuden må den sørge for, at der af hensyn til smøringen er en meget tynd oliehinde på cylindervæggen, og samtidig må den skrabe den overskydende olie, som er sluppet forbi de øvrige ringe, nedad mod krumtaphuset. Når den øverste stempelring er rigtigt monteret, løser den disse opgaver yderst effektivt, selv under de mest krævende arbejdsforhold. Den arbejder i den del af cylinderen, hvor temperaturen er højest, hvor trykket er størst, hvor smøringen er mindst, hvor der er flest af de slibende fremmedlegemer, og hvor cylinder-sliddet er størst.

Da den øverste stempelring spiller en så stor rolle for motorens rigtige funktion, er det naturligvis af den største vigtighed, at den bliver monteret rigtigt. Det er ofte – og med rette – blevet sagt, at den øverste stempelring arbejder, således arbejder hele ringsættet. Med dette i erindring vil vi nu undersøge den øverste stempelrings arbejdsområde og se, hvorledes den indvirker på motorens ydelse.

De fleste kompressionsringe, der i dag bruges i den øverste stempelringsrille, er enten en ring med en konisk flade vendende ud mod cylinderen, eller en ring med en affasning foroven på den indvendige side. Begge disse ringtyper har en topflade og

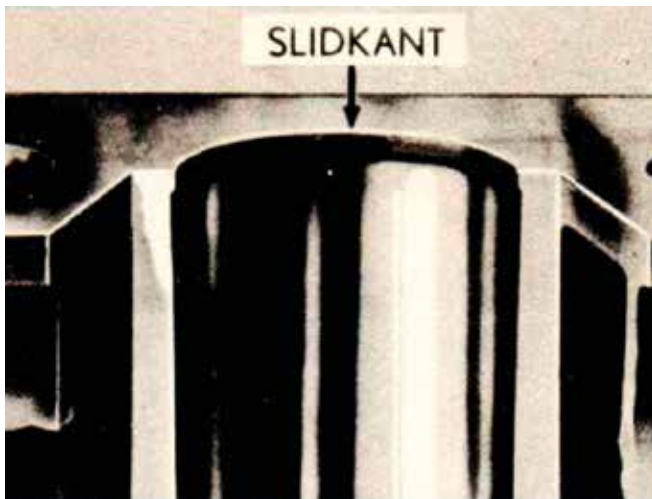


Fig. 3. Ringen slides, så den passer til den afrundede slidkant.

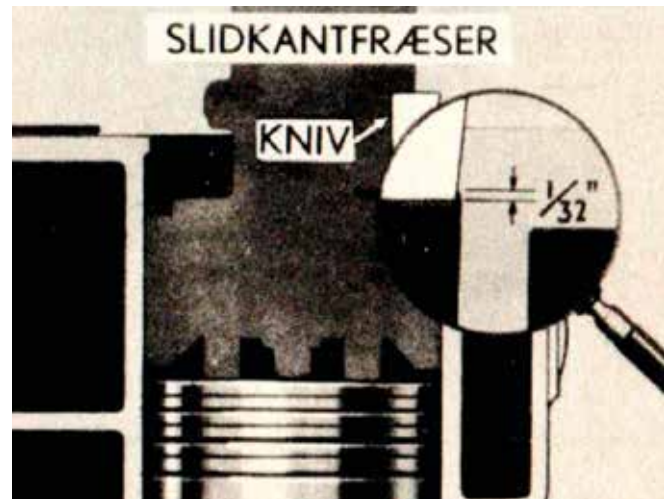


Fig. 5. En typisk slidkantfræser.

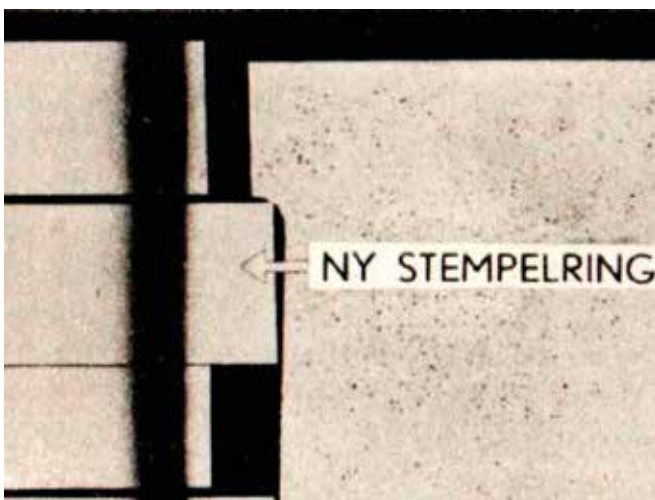


Fig. 4. Ringen vil støde mod slidkanten.

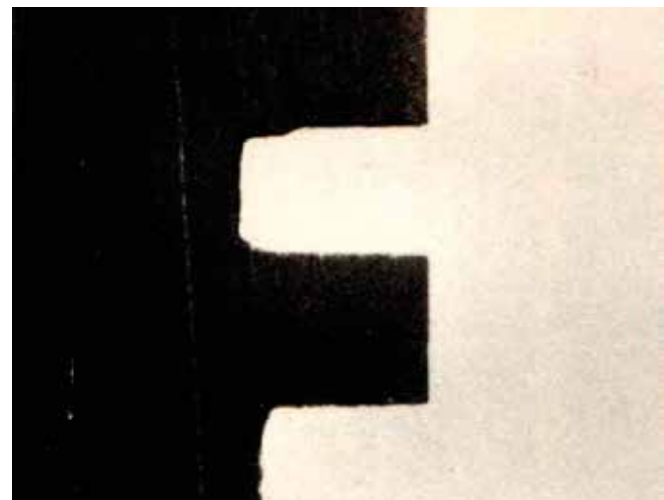


Fig. 6. Typisk slid i øverste stempeeringsrille.

en bundflade, og topfladen af ringen skal ved monteringen altid vende mod toppen af stemplet. På praktisk talt alle koniske ringe er ordet "Top" støbt eller stemplet ind i materialet. Når ringen med den koniske flade er monteret rigtigt, danner det nederste udvendige hjørne en skrabende kant mod cylindervæggen.

Der er flere forskellige typer stempelringe med affasning. Nogle fabrikanter fræser det indvendige øverste hjørne skråt af, andre laver en firkantet nedfræsning af metallet som vist i fig. 2. hvorved der dannes en vridning af ringen. Ringene er nemlig fremstillet således, at når de bliver trykket sammen i cylinderen, vil det øverste udvendige hjørne af ringen vrides tilbage fra cylindervæggen, og der dannes således en effektiv skrabekant ved den nederste side af ringen. Den side af ringen, som er affaset, skal altid monteres mod toppen af stemplet. Hvis ringen med den koniske berøringsflade eller ringen med affasningen bliver monteret omvendt, vil motorens olieforbrug blive fra 3-10 gange større, end hvis ringene er rigtigt monteret. Hvis f.eks. en motor bruger 1 liter olie på ca. 1600 km, når ringene er rigtigt monteret, vil den samme motor monteret med de samme ringe, men med de øverste ringe vendt om, bruge fra 3 til 10 liter pr. 1600 km. Derfor bør man altid, når der reklameres over olieforbrug efter montering af nye stempelringe, undersøge, om de øverste ringe er monteret rigtigt.

Det største slid i en cylinder forekommer på den øverste tomme af ringenes vandring. Efterhånden som cylinderen slides, vil det øverste udvendige hjørne af den øverste stempelring slides, således at det passer til det afrundede fremspring, der dannes øverst i cylinderen. Se fig. 3. Hvis der monteres en ny ring med skarpkantet hjørne i den øverste stempelringsrille, og det omtalte fremspring i cylinderen ikke fjernes, vil kanten af ringen støde mod det nederste afrundede hjørne af fremspringet. Se fig. 4. Dette vil i almindelighed frembringe en klikkende lyd, og i nogle tilfælde vil det bøje eller knække materialet mellem den første og den anden stempelringsrille. Det kan også medføre, at ringene knækker. Med andre ord, fremspringet i cylinderen vil have indflydelse på den øverste stempelrings funktion. Hvis man derfor ønsker det bedste resultat, må det undersøges, om der er denne slidkant øverst i cylinderen, og hvis det er tilfældet, bør fremspringet fjernes.

En forkert fremgangsmåde ved fjernelsen af slidkanten kan imidlertid have en mere skadelig indflydelse på motorens funktion, end hvis man undlader at fjerne fremspringet. Praktiske erfaringer har vist, at mange nye ringe, der monteres, ikke giver en tilfredsstillende oliekontrol, simpelt hen fordi den øverste del af cylinderen inden for ringenes vandring er blevet skrabet væk, da fremspringet blev fjernet.

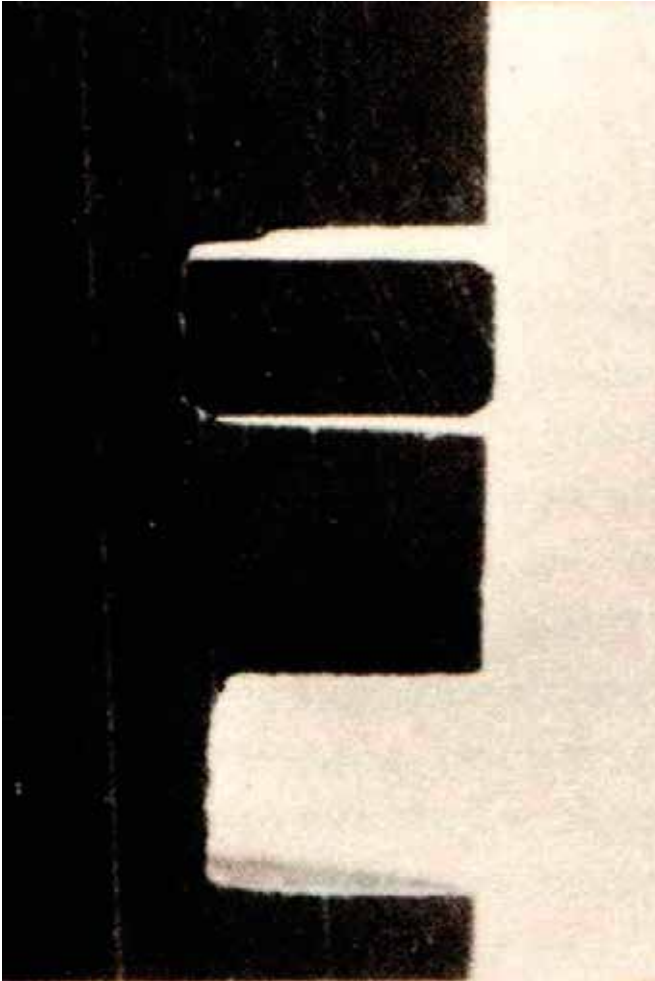


Fig. 7. Bemærk hvor ringens indvendige kanter hviler.

Hvis slidkantfræsere sættes for langt ned i cylinderen, vil den fjerne noget af metallet fra cylindervæggen på et område, der ligger indenfor ringenes vandring. Da kantfræsere ikke fjerner metallet helt jævnt, vil det være umuligt for den øverste stempelring at slutte tæt til cylindervæggen hele vejen rundt. Derfor vil tætningen mellem ringen og cylindervæggen blive brudt, hvilket vil medføre, at forebrændingsgasserne kan passere, og et lille kvantum olie bliver efterladt i ujævnhederne, hver gang stemplet når sin topstilling. Denne lille oliemængde, der forbliver i ujævnhederne ved hvert slag, synes ikke at betyde meget, men når man tager i betragtning, hvor mange gange et stempel når sin topstilling ved 1000

km's kørsel og ganger det op med antallet af cylindre, vil man se, at de ganske små oliemængder hurtigt kan løbe op til liter. Kniven på de fleste slidkantfræsere er konisk og fjerner metallet på den i fig. 5 viste måde. Skærer man ind på et område indenfor ringenes vandring, forøger man i virkeligheden cylinderens konicitet, og på grund af den pludselige forøgelse af koniciteten og den ujævne fjernelse af metallet vil ingen stempelringe kunne følge cylindervæggen. Resultatet vil blive utæthed og deraf følgende olieforbrug.

Da motorens funktion efter en reparation i så høj grad afhænger af, at slidkanten på cylinderen er fjernet på den rigtige måde, er det vigtigt, at man ved bortfræsningen ikke kommer mere end 1/32" ned på området for ringenes vandring i en motor,

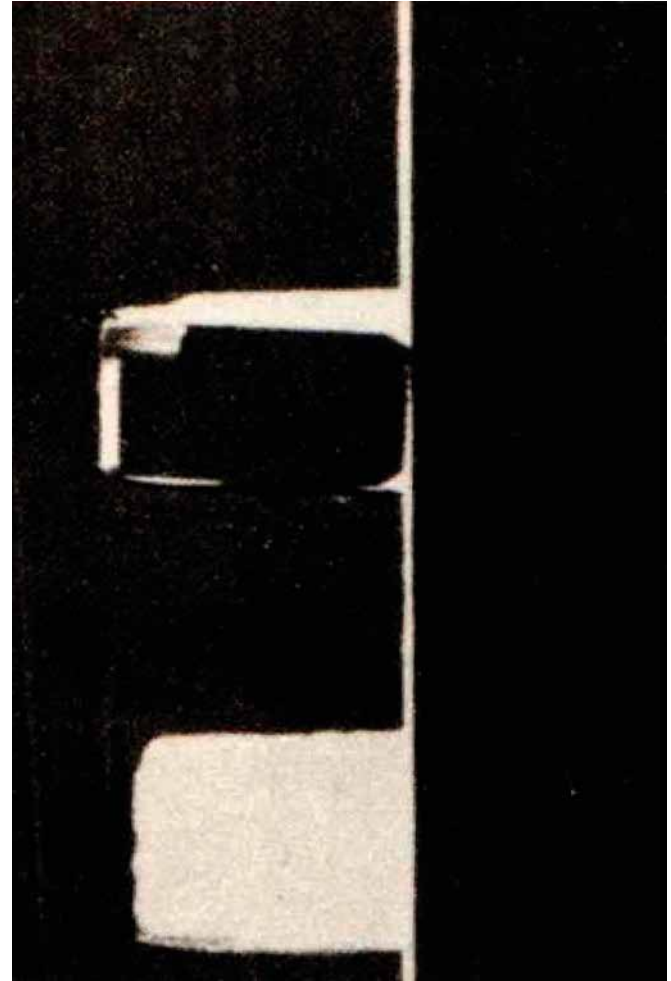


Fig. 8. Trykket presser ringen nedad.

hvor der anvendes en øverste stempelring, der er 3/32" bred. Det sted i cylinderen, hvor det affræsedede stykke mødes med den uaffræsedede del, må være ganske glat og jævnt.

Man må stadig huske, at stempelringene har en hovedfunktion, og det er at skabe tæthed mellem forbrændingsrummet og krumtaphuset. Tætheden forebygger, hvis den er 100% effektiv, at forbrændingsgasserne trænger ned i krumtaphuset og forhindrer, at smøreløse passerer forbi stemplet og ind i forbrændingsrummet. For at skabe en effektiv tætning må stempelringene ikke alene danne tæthed mellem sig selv og cylindervæggen, men også tæthed mellem sig selv og cylindervæggen, men også tæthed i ringrillerne. Vi har allerede omtalt den nedsatte motorydelse, når cylindervæggen er af en sådan beskaffenhed, at den forhindrer tætheden mellem den øverste stempelring og cylindervæggen.

Motorens ydelse vil også blive mærkbart påvirket, hvis den øverste stempelring ikke kan skabe tilstrækkelig tæthed mellem sig selv og den øverste ringrille. Den øverste ringrille i et stempel slides altid mere end nogen af de andre ringriller. Derfor bør man inden montering af en ny ring i den øverste rille altid kontrollere denne for slid. Dette er særligt nødvendigt, hvor motoren er monteret med aluminiumsstempler. En nylig foretaget undersøgelse i praksis har vist, at 90% af aluminiumsstemplerne i motorer, der blev adskilt for reparation, havde øverste ringriller, der var slidt langt ud over de tilladte tolerancer.

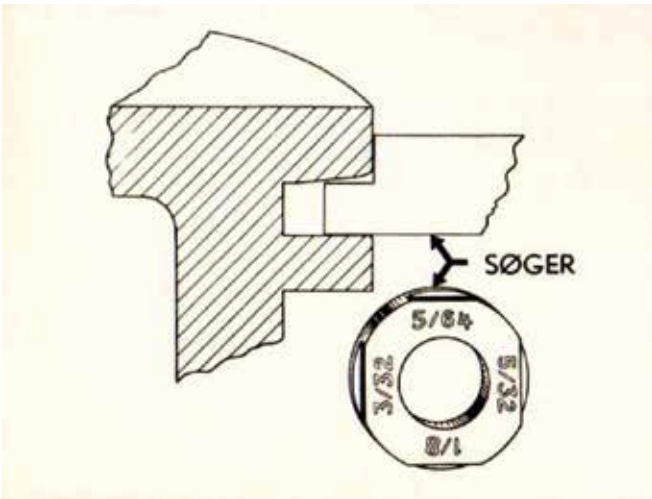


Fig. 9. En ny søger til kontrollering af slid i stempelrillen.

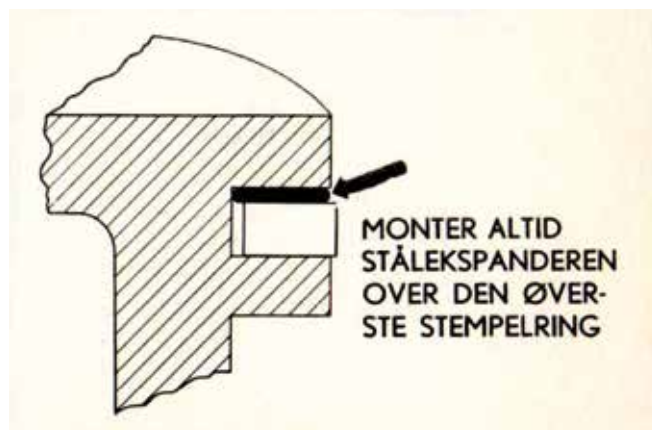


Fig. 10. Stålekspanderen monteres over ringen.

Nye stempelringe kan ikke skabe en effektiv tætning, hvis de monteres i sådanne riller. Derfor må man, hvis man ønsker den størst mulige motorydelse, udskifte sådanne stempler med slidte ringriller eller efterbearbejde rillerne.

Måske vil en klarlægning af, hvorledes de øverste stempelringsriller slides, og hvilken virkning slidmåderne har på ringenes funktion, løse nogle af de spørgsmål, der er forbundet med slid af ringrillerne, knækkede stempelringe og dårlig motorydelse.

Fig. 6 viser et fotografi af et stempel med en slidt, øverste ringrille. Bemærk fremspringene på den øverste og den nederste side af rillen, som er slidt af stempelringen. Dette er en typisk slidmåde. Hvis man monterer en ny ring i den slidte rille, vil den indvendige side af ringen hvile mod fremspringet som vist i fig. 7, fordi den radiære tykkelse af den nye ring er større end på den slidte ring, der netop er taget af. Under kompressionsslaget og kraftslaget vil trykket i forbrændingskammeret, der påvirker oversiden af ringen, være stort nok til at presse den udvendige side af ringen ned, indtil den rører den nederste kant af ringrillen. Se fig. 8. Når dette sker, vil ringens skrabende kant, hvilket er det nederste udvendige hjørne, blive vippet væk fra cylindervæggen, og i stedet for at dette nederste udvendige hjørne har berøring med cylinderen, vil det øverste udvendige hjørne optræde som skrabende kant og forårsage en kraftig olieskrabning opad i stedet for nedad.

Som følge heraf vil ringe, der monteres i sådanne riller, forårsage en pumpning af olien op mod forbrændingskammeret. Desuden vil der, når ringen er udsat for sådan overdreven vridning, forårsages træthed i materialet, og et brud på ringen vil blive følgen.

Ringrillerne slides ujævn og slides mest i de dele af stemplet, der er udsat for den stærkeste varme. Derfor bør man, når man kontrollerer en ringrille for slid, foretage kontrollen på forskellige punkter i stemplets omkreds.

Det anbefales i tilfælde, hvor et 0.006" søgeblad kan presses mere end 1/16" ind fra stempelsiden mellem rillen efterarbejdes.

Denne metode til kontrollering af ringrillerne er nøjagtig, men langsom. Der er fornylig kommet en søger i handlen, hvormed man kan kontrollere sliddet i stempelrillerne efter "gå-ikke gå"-princippet. Se fig. 9. Når flangen mærket med den respektive ringbredde kan gå ind i rillen, er rillen slidt ud over tolerancerne og bør efterbearbejdes.

Efterbearbejdning af øverste stempelringsrille og montering af en stålekspander over stempelringen (se fig. 10) er et anerkendt og prøvet, praktisk og økonomisk middel til at redde et stempel med slidt rille. Stålekspanderen ikke alene udfligner den forøgede bredde af stempelringsrillen, men den virker også nedsættende på sliddet på stempelringen og ringrillens sider.

Efterbearbejdning af den øverste stempelringsrille giver en glat, flad overflade for den øverste stempelring og gør det muligt for effektivt at udføre det arbejde, den er beregnet til. Derfor, kontroller stempelringsrillen på hvert stempel for slid og efterbearbejd eller udskift, hvis den er slidt, inden monteringen af en ny ring.

Denne artikel har i hovedsagen drejet sig om den øverste stempelring, den øverste stempelringsrille og den øverste del af ringenes vandring i cylinderen. På trods heraf må man ikke antage, at slidte stempelringsriller eller en ukorrekt affræsning af slidkanten øverst i cylinderen er de eneste årsager til dårlig olieøkonomi og motorydelse. Det er kun en del af de årsager, der kan være til for stor olieforbrug. I artiklen i næste nummer vil vi behandle et andet emne i forbindelse med olieforbrug.

Boghandleren anbefaler

Haynes er mere end en serie af Workshop Manuals. Vi kender alle Haynes Owner's Workshop Manuals (almindeligvis kendt som Haynes Manuals). Bøgerne, hvor du kan læse om reparation og vedligeholdelse af din bil. Målgruppen er os hobbymekanikere, og derfor når Haynes ikke ned i de dybeste tekniske detaljer, hertil må du søge til egentlige (rigtige) værkstedsmanualer eller opsøge professionel hjælp. Når det er sagt, er Haynes-manualerne en glimrende hjælp i

mange værkstedssituationer, og kan hjælpe os gennem rigtig mange af de problemer, vi støder på.

Men ved du, at Haynes også udgiver litteratur om biler, som ikke er decideret værkstedslitteratur. Som det fremgår af nedenstående liste, udgiver forlaget også bøger lige fra bilhistorie til Rally Navigation.

I denne måned har vi i boghandlen samlet en buket af forskelligt Haynes litteratur, som du nu får mulighed for at købe.



Haynes Manuals

MG Midget & Austin-Healey Sprite. Guide to Purchase & D.I.Y. Restorations. Indeholder hundredvis af billeder, der guider dig gennem reparationen. **200 kr.**

MG Midget & Austin-Healey Sprite. 1958 to 1980. Mk I, II, III, IV & 1500. 948cc, 1098cc, 1275cc, 1493cc. Owner's Workshop Manuals. **150 kr.**

MG Midget & Austin-Healey Sprite. Restoration Manual. **200 kr.**

MGB. Guide To Purchase & D.I.Y. Restorations. Indeholder hundredvis af billeder, der guider dig gennem reparationen. 200 kr.

MGB. 1962 to 1980. Roadster, GT Coupe, 1798cc. Owner's Workshop Manuals. **200 kr.**

Triumph MK I & II 2000, 2500 & 2,5 pl. 1963 to 1977. Owner's Workshop Manuals. **150 kr.**

BLMC 1100 & 1300 Mk I, II & III. 1962 to 1974. 1098cc & 1275cc.

Austin, Morris, Wolseley, Riley, MG. Owner's Workshop Manuals. **150 kr.**

Maestro. Austin, MG & vanden Plas. 1983, All Models, 1275cc, 1598cc. Owner's Workshop Manuals. **200 kr.**

Montego. Austin, 1,3 & 1,6. 1984 to 1986. All Models. 1275cc, 1598cc. Owner's Workshop Manuals. **200 kr.**

Engine Management. High-performance turning Series. Optimising carburettors, fuel injection and ignition systems. **250 kr.**

Bilhistorie

Martin Alison and Peter Browning. The Works MGs. In Pre-War and Post-War Races, Rallies, Trails and Record-breaking. 320 sider. **150 kr.**

Martin Alison and Peter Browning. The Works MGs. In Pre-War and Post-War Races, Rallies, Trails and Record-breaking. Second Edition. 296 sider. **250 kr.**

David Knowles. MGF. 144 sider. **125 kr.**

Lindsay Porter. MG Midget & Austin-Healey Sprite. Super Profile. 56 sider. **150 kr.**

Chris Harvey. MG – The Immortal T Series. 250 sider. **250 kr.**

Chris Harvey. MG & Austin Healey SPRIDGETS. 218 sider. **250 kr.**

Peter Filby. MG 1911 to 1978. 132 sider. **150 kr.**

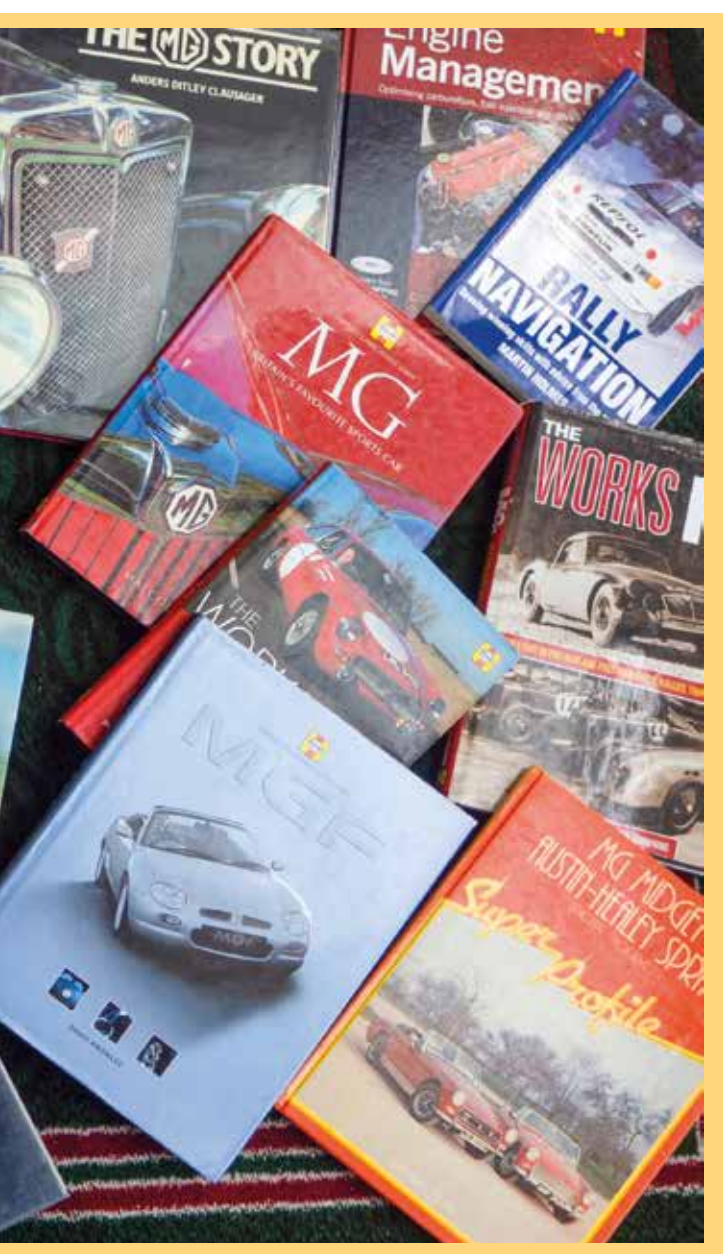
Lindsay Porter. MGB. Super Profile. 56 sider. **75 kr.**

Malcolm Green. MG Britain's Favourite Sports Car. 160 sider. **200 kr.**

Anders Ditlev Clausager. The MG Story. 96 sider. **125 kr.**

Andet

Martin Holmes. Rally Navigation. Develop winning skills with advice from the experts. 184 sider. **75 kr.**



MG Sport sæson 2021



Arrangementer/Løb

Så er vi klar med 5 arrangementer igen i år. Der er sket et par justeringer i forhold til den første annoncering i januar på nettet.

MG Sport Driving Test i Stilling, søndag den 25. april 2021

MG Sport Sønderborg KTA, søndag den 16. maj 2021

MG Sport Fyn, søndag den 20. juni 2021

MG Sport Kolding KTA, søndag den 22. august 2021

MG Sport Gokart Center Skærbæk, søndag den 10. oktober 2021

MG Sport Als udgår af klubmesterskabet, idet der kun er tale om et halvdags arrangement med færre deltagere.



Der satses i den hvide MGA Twin Cam



Dette er en rigtig Team Car ofte med 2 kørere dog 1 ad gangen



MG Sport Driving Test i Stilling

Vi starter igen i 2021 med en Driving Test i Stilling, et arrangement i april som Søren V8 arrangerer. Dette løb er et tilbud til nye første gangs deltagere. Man behøver ikke DASU licens fordi der reelt er tale om relativt snævre tests med korte lige stræk. Vi holder farten nede og der er fokus på at manøvrere med bilen. Løbet tæller også til klubmesterskabet. Kom og vær med og snus til hvad MG Sport går ud på og ikke mindst vær med til at opleve det dejlige kammeratskab, vi har med fokus på bilerne og føle den entusiasme, der er omkring det at prøve ens egne og bilernes evner af.

Man lærer faktisk en del om såvel bilens- som egne grænser ved disse arrangementer.



MG Sport Sønderborg KTA

Casper Jørgensen arrangerer MG Sport på Sønderborg KTA i maj. Sidste år var første gang vi prøvede denne bane. Anlægget er ofte blevet brugt ved MG Als løbene til Driving Test og Ghymkhana, men vi har i flere år tænkt at banen lå lidt for decentralt til MG Sport, men jeg skal da love for vi tog fejl!

Søndagen sidste år blev en succes og de 3 prøver, der blev afviklet, fik en del ros for nu at holde det på beskedent jysk.

Vi barsler igen i år med at holde et lille grillarrangement lørdag eftermiddag og aften specielt for ikke alene dem, der kommer langvejs fra, men også for lokale, der lige vil hilse på. Vi tænder grillen og man medbringer selv forplejning. Det var gevaldigt hyggeligt sidste år. Overnatning kan foregå på Vollerup Vandrehjem i gåafstand til grillen og 7 minutter fra banen.



Gert Jørgensen nu i ny Mini Cooper



MG Sport Svendborg KTA

Vi ville gerne have prøvet den ny bane ved Motorsport & Gokartcenter Fyn, der ser utroligt spændende ud for os og vi ser mange muligheder for et spændende event. Det viste sig dog ikke muligt at få en aftale i stand i år.

Vi er derfor i juni vendt tilbage til Svendborg KTA, som er en hyggelig og sjov bane, der dog har en grov asfalt, der kan være lidt hård ved dækkene. Men som vi ofte siger – man bestemmer jo selv, hvor galt det kan gå.

Uffe Madsen står for dette arrangement, som tidligere har budt på sjove og hurtige prøver hvor dele af banen er omgivet af højt græs i øjenhøjde. Man kører de bedste tider, når man kan huske, hvor asfalten fører hen – overblik er der ikke meget af – utroligt sjovt.



Jacob Jørgensen med fokus på keglen i Svendborg



MG Sport Kolding KTA

Søren Hansen Hadberg har overtaget dette arrangement fra Mads Nygaard, og med hjælp fra Casper - der er vores baneansvarlige ved de fleste løb - fortsætter vi dette traditionsrige arrangement.

Kolding banen er den største og hurtigste, vi kører på. Den har gode muligheder for afvekslende baner og gode langsider, så man kan få benene godt strakt ud. Kolding KTA ligger for de fleste i rimelig køre afstand og har altid været en fornøjelse at køre på – selv i regnvej! Det kan jo forekomme - selv i MG Sport - og så lærer man rigtigt sin bil at kende.



Kolding KTA



MG Sport Gokart Center Skærbæk

Så når vi helt hen til oktober, hvor vi kører på gokartbanen i Skærbæk, og hvor vi også afslutter sæsonen med kåring af klubmestre. Vi håber så i år, at vi kan fejre det behørigt og ikke som tidligere, hvor vi som ved alle andre arrangementer måtte reducere fællesskabet mest muligt.

Banen i Skærbæk har mange snævre kurver hvilket medfører, at der anvendes ret få kegler her – asfalten skal bare følges. Der er dog altid en af prøverne, der er en slalomprøve og hvor rattet skal vrides en del.

Karsten Pedersen og Gert Jørgensen står for dette arrangement



Gokart Center Skærbæk

I MG sport gruppen er vi meget åbne, hvis nogen har gode forslag til, hvor vi kan køre. Udbuddet er ikke stort og flere af banerne er blevet ramt af miljøaftaler, som kun tillader dem at holde 4-5 arrangementer årligt i weekender. Dette har medført, at prisen for leje er steget gevaldigt.

Kontakt en af os – I kan se vores kontakter på hjemmesiden under MG Sport.

MG Car Club Denmark, MG Sport hjemmesiden

Undertegnede blev i løbet af sidste år redaktør af MG Sport sektionen på hjemmesiden. Mine korrekativer i henvendelserne til Carsten Wivel resulterede i, at Carsten en dag jeg igen ringede spurgte, "er du hjemme?", "jo", "godt så kommer jeg nu". Efter relativt kort tid stod han i døren med en hjemmesideinstruks i hånden – og så var der kursus/trænings session i hjemmesiden resten af aftenen. "Så nu kan du selv – hej". Sådan gik det til, at jeg nu også fik det job! Så er der noget I synes, der skal med eller forbedres ved MG Sport sektionen – så er det mig nu.

Hold øje med den – her bliver tilmeldinger slået op og eventuelle ændringer meddelt. Resultaterne kommer selvfølgelig også med tillige med billeder.

MG Sport bliver så vidt muligt også annonceret på Facebook og i bladet, men selve tilmeldinger ligger kun på hjemmesiden eller bliver sendt direkte til tidligere deltagere via Uffe.



"Chief Official" Carsten Thorgaard

Som noget nyt sidste år udnævnte vi Carsten Thorgaard som "Chief Official". Ideen med det er, at Carsten sikrer, at der er de nødvendige tidtagere og flagdommere til hvert arrangement. Endvidere sikrer han, at de er informeret om, hvad opgaverne går ud på. Derudover består jobbet også i at aftale med de medlemmer eller ikke medlemmer der kunne være interesseret i at hjælpe, kommer på en official liste som Carsten kan benytte sig af i løbet af året. Det er gået så gevaldigt fint i 2020 og Carsten har desuden fået tid til at tage billeder af alle løb. Desuden er han vores vores udsendte reporter på stedet med mange fine artikler i bladet om MG Sport.

I kan således henvende jer til Carsten, hvis I er interesserede i at være med til, at vi alle får sjove og spændende MG Sport søndage i løbet af året.

Carsten Thorgaard, tlf. 40175540 og e-mail carsten@mgcc.dk

Hvad laver vi så i MG Sport?

Vi mødes typisk søndag formiddag mellem kl. 08.30 og 09.00 på et Køreteknisk anlæg, hvor der er registrering og teknisk kontrol af bilerne.

Der er teknisk kontrol mellem kl. 09.00 og 09.30 hvor sikkerhedsudstyret i bilen kontrolleres og bilen samt førerens hjelm bliver godkendt. Der bliver afholdt førermøde umiddelbart efter teknisk kontrol er overstået og prøverne starter typisk kl. 10 og løber hele dagen, kun afbrudt af en frokostpause.

I løbet af dagen gennemkøres 3 prøver. Den ene af prøverne en rundbane med rigelig mulighed for at prøve både bil og fører af. Normalt kan alle prøverne gennemkøres 3 gange. Den bedste tid tæller til resultatet.

Det er nok den billigste måde at komme til at dyrke motorsport på, og skulle man få lyst til mere, så kan man med den licens - man har i MG sport - også deltage i de af HMS arrangerede Hill Climbs.



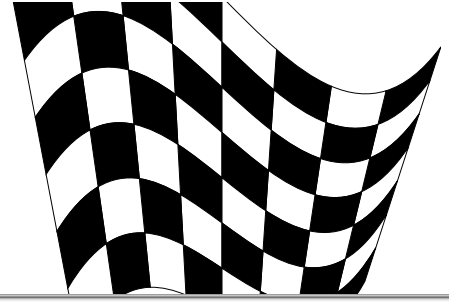
Nogle af vore uundværlige Officials - her Erling, Carsten og Søren



Hygge for et par år siden i Bogense



Lidt på græs koster 5s i straf point



Hvordan kommer jeg så i gang?

Alle klassiske biler af engelsk oprindelse kan deltage. Point til MG Sport mesterskabet kan dog kun optjenes i en bil af typen MG eller Austin Healey Sprite. Du kan læse mere om afvikling af MG Sport mesterskabet på klubbens hjemmeside, herunder også hvilke klasser deltagerne opdeles i. Vi kører efter vores seedningssystem.

MG Sport Seednings system

Deltagere i et løb indplaceres med 1/3 i hver klasse. Indplaceringen sker efter en seedning, der fastsættes efter de tider, den pågældende deltager har kørt i de seneste 2 løb. Seedningslisten for 2021 kan ses på hjemmesiden.

Højest seedede deltager indplaceres i Klasse C – Ekspert, og derefter indplaceres de følgende deltagere i Klasse B og A. Ny deltager, som ikke tidligere har kørt løb i MG Sport, indplaceres efter løbslederens vurdering.

Efter hvert løb udarbejdes en ny seednings liste, som offentliggøres på www.mgcc.dk og udsendes til deltagerne. Denne liste danner grundlag for indplacering til næste løb.

Vi har således

- Klasse A: Standard
- Klasse B: Sport
- Klasse C: Ekspert

Du kan printe alle informationer om deltagelse i MG sport ud fra hjemmesiden under "MG Sport – hent din flyer" samt printe reglement.



Søren Wiwel i MG TF

Sikkerhedsregler

Efter aftale med DASU blev kravene til sikkerhedsudstyr ved MG Sport arrangementer revideret sidste år.

Det er nu tilladt at køre UDEN ildslukker, advarselstrekant og førstehjælpskasse, idet officials er så tæt på deltagerne (lukkede anlæg).

For at få starttilladelse skal bilen være udstyret med følgende:

- sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele)
- føreren skal som minimum bære "E"-godkendt styrthjelm.
- batteriet + pol (forsyning) skal være afdækket og batteriet skal sidde fastspændt.

Derudover burde det vel ikke være nødvendigt at sige, at bilen skal kunne bremse og styre korrekt og at bilen skal være i en ordentlig tilstand.

Der vil ikke blive givet starttilladelse uden at disse ting er i orden. Er du i tvivl så spørg!

Dette er den perfekte og sikre måde at lære sin bil at kende. Vi kører efter DASU's Klubrally-reglement med stor fokus på sikkerhed og du bestemmer selv dit ambitionsniveau og fart. Der vil kun være én bil på prøven ad gangen.

Vi håber alle får en spændende MG Sport sæson 2021.

På MG Sport udvalgets vegne
Gert Jørgensen



Pokaler klar til uddeling



MG kalenderen for 1. marts til 31. maj

Marts

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

April

t 1	
f 2	
l 3	
s 4	
m 5	
t 6	
o 7	Pubmøde Sønderjylland - Irene og Svend-Aage Jørgensen
t 8	

Maj

l 1	
s 2	
m 3	
t 4	
o 5	Pubmøde Sønderjylland
t 6	
f 7	
l 8	

t 9		f 9		s 9
o 10		l 10		m 10
t 11		s 11		t 11
f 12		m 12		o 12
l 13		t 13		t 13
s 14		o 14		f 14
m 15		t 15		l 15
t 16		f 16		s 16
o 17		l 17		MG Sport Sønderborg KTA
t 18		s 18		
f 19		m 19		m 17
l 20		t 20		t 18
s 21		o 21		o 19
m 22		t 22		t 20
t 23		f 23		f 21
o 24		l 24		l 22
t 25		s 25	MG Sport Driving Test i Stilling	s 23
f 26		m 26		m 24
l 27	Forårsklæring Sønderjylland – Asserballekov Auto	t 27		t 25
s 28		o 28		o 26
m 29		t 29		t 27
t 30		f 30		f 28
o 31				l 29
				s 30
				m 31

1969 MGC



af Kristian Hansen, Ølgod

Som afløser for den forældede Austin Healey 3000 blev MGC lanceret den 15. oktober 1967 på Motor Show i London. Produktionen blev dog kun opretholdt til 1969 på grund af svigtende salg. Dens 6 cylindrede rækkemotor var ny og forsynet med syv hovedlejer. Den udviklede beskedne 145 hestekræfter.

MGC'en fandtes i både en Roadster og en GT-version. Kosmetisk adskilte den sig fra MGB'en ved de karakteristiske "buler" i kølerhjelmene, og kikkede man under vognen, kunne man se, at den forreste affjedring var komplet ændret på grund af den store motor. Forbroen var udskiftet med en fast vange og skruefjedrene var erstattet af torsionsfjedre. Den var en fin langtursbil, men havde problemer med understyring på grund af den tunge 3.0 liters støbejernsmotor.

Sådan omtales MGC i den officielle beskrivelse. Jeg vil med denne artikel gerne uddybe min egen mening om denne fantastiske sportsvogn, da jeg selv er ejer og bruger af både en Roadster og en GT, begge årgang 1969.

Mit første møde med modellen var til et pubmøde i Varde i 2006, hvor Eigil Jellesø fra Herning også deltog i sin røde MGC Roadster fra 1969. Han fortalte begejstret om vognen, og jeg må indrømme at begejstringen smittede.

Jeg begyndte at se efter annoncer med MGC til salg og kontaktede bl.a. Jørgen Balle og spurgte, om han havde én til salg. Jeg fandt en roadster i Hobro i 2007, hvor en mekaniker og en hollandsk svineavler var begyndt at importere veteranbiler fra Holland. Vi kørte til Hobro for at bese køretøjet, som desværre viste sig at være et sminket lig med en masse spartelmasser. Da vi skulle til at køre hjem igen, siger mekanikeren pludselig, at han havde endnu en MGC, som han regnede med at lave til sig selv. Den havde stået i et maskinhus et stykke tid, uden at

han havde fået taget sig sammen til at begynde på den, og nu overvejede han at sælge den i stedet. Vi tog ud for se på vognen og efter en nærmere vurdering af karosseriets tilstand, endte vi med at købe den.

Bilen var kommet til Holland fra Californien og viste sig at være helt rustfri. Den havde stået i en tør garage i 10 år. Den hollandske køber havde købt den til sin søn, som også var begyndt at skille den ad. Han blev desværre syg og døde, hvorefter projektet gik i stå indtil folkene fra Hobro fandt og købte den.

På billedet kan man se, at det er et projekt, som skal have hele turen, så det blev til rigtig mange timer, inden den i 2008 stod færdig. Den blev totalt adskilt og sandblæst og det viste sig, at karosseriet - som vi tidligere konstaterede - var helt rustfrit trods alderen. Et par mindre buler blev rettet ud, hvorefter den blev lakeret i den originale sorte farve.

Motoren blev også totalt adskilt. Det viste sig, at det var første gang, den blev åbnet, idet alt var standard og ikke særlig slidt (kilometertæller viste 62000 miles, hvilket virker sandsynligt, standen taget i betragtning).

Jeg foretog selv hele renoveringen med honing af cylindre, montering af nye stempelringe og nye standard hoved- og plejlejer. Knastakslen var også OK, men jeg fik monteret nye knastfølgere. Topstykket var ligeledes i god stand og ventilerne blev slebet.

Jeg konstruerede en bænk til prøvekørsel af motor og gearkasse og alt kørte perfekt efter at være blevet samlet. Men det var kun en lille del af renoveringen. Den californiske sol havde sat sine spor i både instrumentbræt, sæder, beklædninger og tæpper, så der skulle investeres et anseligt beløb i nye reservedele.



Efter flere måneders intenst arbejde stod bilen endelig færdig og blev efterfølgende toldsynet, synet og godkendt. Registreringsafgiften blev betalt og nummerplader monteret. Vi har siden kørt ca. 45000 km i vognen og haft mange pragtfulde ture både herhjemme og i udlandet sammen med gode venner i MG klubben.

På billedet kan man nemt se, at der er sket en forandring.

Vi havde også en MGB GT, som vi var vældig glade for. Men jeg kunne godt tænke mig at skifte den ud med en MGC GT. I efteråret 2014 var vi til veteranbilmesse i Fredericia, og her hørte jeg, at der stod en urestaureret MGC GT i Kerteminde. Jeg syntes, at det lød interessant, så jeg fandt ud af, hvem ejeren var og tog kontakt til ham. Sammen med en god ven i MG-klubben tog jeg over for at se vognen. Den så noget træt ud med både rust og forskellige skader og motoren kunne ikke starte. Jeg var alligevel så letsindig at give et bud på bilen, og så var jeg pludselig ejer af en MGC GT fra 1969.

Jeg var noget i tvivl om, hvorvidt jeg skulle reovere den, da den var meget hærgnet, men efter flere års tøven gik jeg alligevel i gang med projektet. Der var både rust og diverse skader på karosseriet, så den måtte en tur til autoopretter for at få trukket nogle buler ud.

Efter sandblæsning blev rustskaderne repareret og bilen blev lakeret. Også drivlinien skulle have den helt store tur, så motor blev total adskilt og krumtap blev afdrejet og cylindre blev honet og stemplerne fik nye ringe. Topstykke fik slebet ventiler, og der blev monteret nye knastfølgere. Men bortset fra krumtappen er også denne maskine fuldstændig standard, og der var ikke nævneværdig slidage. Der måtte endvidere udskiftes diverse sliddele i bagtøjet, og



der blev monteret nye trådhujsnav. Gearkasse og overgear viste sig heldigvis at være i god stand. Interiøret var i meget dårlig forfatning, og instrumentbræt, sæder, tæpper og beklædninger måtte fornyes.

I undervognen måtte bremses, styretøj m.m. reoveres og udskiftes. Speedometeret manglede, og det var ikke så ligetil at finde den rigtige type, da der findes flere forskellige modeller, afhængig af bagtøj og om bilen er med eller uden overdrive.

På en tur til stumpemarked i Beaulieu i England, mødte jeg en hollænder, som mente, at han havde to typer liggende hjemme. Efter en del mailkorrespondance med ham fik jeg købt og tilsendt det rigtige instrument sammen diverse andre manglende dele, bl.a. luftfilterhus og karburatorer. Man kunne måske tro, at et MGB-speedometer kunne anvendes, men den kan kun måle op til 120 mph. og passer heller ikke i udvekslingen. MGC-instrumentet går op til 140 mph.

Efter endt restaurering blev bilen i 2019 synet og registreringsafgift betalt. Vi har allerede kørt en del i den og haft stor fornøjelse af disse køreture. Så jeg synes, at MGC fortjener positiv omtale, selv om den på tidspunktet for lanceringen blev meget kritiseret.

Der blev kun produceret 9002 køretøjer i alt med 4544 stk. Roadster og 4458 stk. GT (produktionstal ifølge Anders Ditlev Clausager).

En sjov ting at nævne – prins Charles i England havde en MGC GT i 30 år, hvorefter han overdrog den til sin søn prins William. Så den må dog ikke have været helt umulig.

På besøg

hos Tuesday Boys

Tekst: Carsten Thorgaard – foto: Mogens Appelt Petersen og Carsten Thorgaard

Kalenderen siger den 2. februar 2021 og jeg har været heldig at få den ledige gæstebord hos Tuesday Boys, der hver tirsdag holder til i Bøje Hansens værksted i nærheden af Varde. Udover Bøje er Mogens Appelt Petersen, Jonathan Madden og Erik "Tasse" Thastrup til stede. Inden de nuværende strenge Corona regler blev indført, var det muligt at være mange tilstede, men i øjeblikket er det maksimum 5 personer.

Jeg ankom ved 16-tiden og da var Bøje og Tasse godt i gang med at montere motorhjelme og forsikringer på Jonathans Magnet ZA, som efterhånden er tæt på at være klar til afgang til malerværkstedet. Efterhånden dukkede Mogens og Jonathan også op, og alle arbejdede nu ihærdigt på monteringen, og det lykkedes da også at få delene monteret, så det så pænt ud. Der skulle også være tid til lidt mad. Mogens havde været omkring fiskehandleren i Hvide Sande, så der blev serveret diverse fisk på hjemmebagt rugbrød, det smagte og gav kræfter til næste omgang, hvilket var montering af et anhængertræk på Magnetten. Dette voldte nogle problemer, idet det ikke bare var ligetil at montere, idet trækket nemlig skal være af typen med aftageligt træk, da selve trækkroen ellers går op foran nummerpladen, hvilket ordensmagten ikke er så begejstret for. Hvorledes det hele endte, vides ikke i skrivende stund, da jeg blev nødt til at køre hjemad, da andre opgaver trængte sig på dagen efter.

Andre opgaver - der står for på de kommende tirsdagsaftener - er montering af nyrenoveret motor i Mogens' MGB GT. Den står klar fra ophold hos cylinderservice og ligeledes skal der monteres en skrapere motor i den lille Midget racer, som køres af Tasse og Mogens. Indtil videre har den været udstyret med en af de svageste motorer i MG Sport feltet. Nu bliver det lidt kraftigere sager, der monteres og spændende er det så at se, om de herrer så også kan styre bilen og dens kræfter. Læsere, der også er med på klubbens facebookside, har løbende kunnet se, hvorledes de forskellige opgaver på værkstedet er blevet løst. Er du ikke medlem af gruppen, er du meget velkommen til at søge om optagelse - du skal bare søge efter MG Car Club Denmark og svare på nogle få spørgsmål, så bliver du "lukket ind" i varmen.



Del af racermotoren til Midgetten



Nyrenoveret MGB motor studeres



Motorhjelmen tilpasses

MG Metro

– en sjældenhed i Danmark



Foran butikken i Kolding

Tekst og foto: Carsten Thorgaard

I en tidligere udgave af klubbladet, hvor jeg omtalte MG Koldinghusløbet i 2019, nævnte jeg, at vi var kørende i en MG Metro, som altid havde været danskejet.

I forbindelse med MG Sport arrangementet i september, hvor vi var på KTA Sønderborg, havde vi taget en forlænget weekend, hvor vi på vej hjemad overnattede lidt syd for Kolding. På

vej fra overnatningsstedet kørte vi omkring Kolding, hvor vores Metro i 1988 var solgt fra ny. Bygningerne på Fynsvej, som på det tidspunkt husede Tranberg biler eksisterer stadig, og en af dem huser i dag firmaet Tranberg Bilsalg. Vi ankom op ad formiddagen mandag, der var ikke nogen tilstede i firmaet, så jeg gik og kiggede lidt på de udstillede biler både inde og ude. På et tidspunkt dukkede ejeren og hans frue op, jeg fik ret hurtigt spørgsmålet, om det var mig, der var kørende i



Klar til afgang mod Fyn

Nu med den rigtige nummerpladeramme

den hvide MG Metro, som var parkeret omme i gården. Dette kunne jeg kun bekræfte, og jeg fortalte samtidigt, at der var en særlig grund til vores besøg, nemlig at bilen var solgt fra adressen tilbage i 1988. Tilbagesvaret kom ret hurtigt. Så tror jeg, det er en bil, jeg har solgt, vi solgte nemlig ikke så mange af den model. Da servicebogen kom frem, kunne det bekræftes, at det var korrekt og at den første ejer var datter af én - på det tidspunkt - stor industrimagnat i Kolding. Hun havde haft bilen i nogle år uden at køre ret mange kilometer i den. Navnene på de mekanikere, der havde skrevet i servicebogen kunne også genkendes, så vi fik noget af en historie fortalt.

Jeg forespurgte, om der eventuelt gemte sig nogle effekter, som kunne passe til bilen, eksempelvis en p-skive, DK-skilt eller nøglering med reklamer. Så der blev kigget godt og grundigt i gemmerne, hvilket tilvejebragte en nøglering og et sæt nummerpladerammer med firmaets daværende reklamer på. Jeg takkede selvfølgelig mange gange og inden næste køretur blev disse effekter taget i brug. Inden afgang fra stedet blev der også taget et par fotos med bilen foran udstillingslokalerne.

Ifølge den omtalte servicebog blev bilen solgt videre til en tidligere DOMI forhandler på Mors, som havde den i nogle år, inden den blev solgt til en ny ejer, som var bosat lidt nord for København. Herfra blev den solgt til Per Goller i Vejen, som tidligere havde beskæftiget sig med BMLC-biler, han havde blandt andet været importør af LDV-varevogne, som var en

videreudvikling af Leyland Sherpa. Hans søn havde brugt den som dagligbil i en periode og havde nu fået en nyere og større bil at køre i, så Metroen var blevet overflødig og derfor sat til salg. Jeg havde tidligere set den udstillet på Made in Great Britains stand i Fredericia, og var allerede på det tidspunkt noget interesseret i den, men havde ikke fået gjort mere ud af det. Nu var det dog tid og især også, hvis den skulle beholdes i Danmark, da der var sat en eksportpris på den.

Turen gik derfor en søndag i slutningen af august til Vejen, hvor jeg kiggede bilen godt efter og kørte en tur i den, det var ligesom at komme tilbage til mine unge dage, hvor jeg havde ejet flere Minier. Vi blev enige om en pris og aftalte, at vi ville hente bilen torsdagen efter. Turen hjemad fra Vejen var noget af en prøvelse, dækkene var "lidt" kantede, da bilen havde stået stille et godt stykke tid, men hjem kom jeg dog.

Allerede lørdag var vi til udstilling i vores lokalområde, her vakte bilen nogen opsigt, idet mange ikke vidste, hvilken bil de stod overfor. Søndag var vi også på tur, denne gang sammen med andre MG medlemmer fra lokalområdet der også ivrigt studerede nyanskaffelsen. Ugen efter blev der monteret nye dæk, viskerblade for og bag samt gasdæmpere til bagklappen og så var vi for alvor køreklar.

I starten af september var vi med den østdanske MG klub på weekendtur til Samsø, også her blev bilen studeret, idet



Tidstypisk bilradio med cassette



Nøgler med den "gamle" nøglering

ikke ret mange af deltagerne kendte bilen på forhånd. Det manglende kendskab har egentlig været meget udbredt og til generalforsamlingen i 2019 blev vi i første omgang afvist, da vi ville køre ind på den specielle MG parkering. Vi fik dog ret hurtigt tilladelse til indkørsel.

Ikke alt var dog rosenrødt i forbindelse med kørslen i Metroen. På vej til klubbens fødselsdag i 2018 gik bilen i stå og ville absolut ikke starte igen. Der var masser af strøm på bilen, men i gang ville den ikke. Vi måtte efterlade den i Herning og da vi nogle timer efter kom tilbage til den, startede den omgående, hvorefter den blev stillet tilbage hos min mekaniker. Denne havde på det tidspunkt en ansat, som havde skruet i tilsvarende biler, da han var i lære. Det viste sig, at benzinfileret var godt fyldt med slam og andet godt fra benzintanken. Det var

blevet løst i forbindelse med de mange tankninger, der var foretaget, mens vi havde kørt i den. Den er født med en 30 liters tank, så der skal af og til fyldes på. Nu begyndte mareridtet, for bilen er efterhånden så sjælden, at det ikke er ligetil at finde stumper til den. Jeg søgte mange steder efter en ny tank uden held, så det endte med en tank, som mekanikeren fandt på et ophug – den skulle være i orden og tæt, så den blev monteret, men ak og ve, den var utæt i en samling, så den kunne ikke fyldes helt op. Vinteren gik, og jeg fandt en tank i det sønderjyske. Desværre var den også utæt. I sommeren 2019 lykkedes det dog at finde en tank, der var ok, så den blev monteret og holder stadig tæt.

På et tidspunkt må jeg nok indrømme, at jeg var tæt på at fortryde mit køb, men i dag hvor bilen bare kører derudaf, er jeg blevet mere og mere glad for den. Jeg har fundet en tidstypisk radio med indbygget cassetteafspiller til den. Den havde aldrig været monteret før, den er monteret sammen med de indbyggede højttalere i dørene og spiller perfekt. De tidligere eftermonterede store højttalere i baghylden er igen afmonteret og hullerne efter dem er dækket af et stykke tæppe, som matcher de røde piping sting i sæderne.

Er der nogen af jer kære læsere, der ligger inde med dele til en MG Metro som bare ligger og fylder, er jeg liebhaver til dem. I øjeblikket mangler jeg allermest et sæt solskærme. I kan sende en mail eventuelt med fotos af delene og prisforslag til carsten@mgcc.dk.



OPHOLD I DET MIDTJYSKE

MED RIG MULIGHED FOR AT OPLEVE AARHUS

DAG 1:

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

DAG 2:

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

DAG 3:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

DAG 1:

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

DAG 2:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS
PR. PERSON
1.145,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

Tillæg
enkeltværelse
pr. dag
kr. 250,-

PRIS
PR. PERSON
775,-
I DOBBELT-
VÆRELSE



Hotel Årslev Kro

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

Gammel kærlighed *ruster* ikke

Markedets bredeste dækning

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

Godt dækket er rigtig dækket

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

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

Nordisk | Veteran

OK



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



Åben efter aftale



Åben efter aftale

MG Car Club – Udenlandske internationale arrangementer

Så er hjemmesiden opdateret med, hvad man planlægger af events rundt omkring i Europa. Man må sige, at kalenderen ikke er Corona præget (endnu!), idet alle er optimistiske og planlægger på livet løs.

Enkelte arrangementer er trukket frem på hjemmesiden over udenlandske arrangementer, men går man over i selve kalenderoversigten, er der links til de fleste.

Lige et par ord om Italien

Som I nok ser er der 2 arrangementer, som man ret let kan tage fejl af. Gabicce Mare, arrangeret af Hotel Association of Gabicce Mare og som foregår i Gabicce.

MG by the Sea 2021, arrangeret af MG Car Club Italy, som foregår ved Pompeii, Neapel og Amalfi kysten. Denne event er i øvrigt just i dag - hvor jeg skriver dette - flyttet fra maj til september!

På typisk italiensk vis er der gået lidt konspiration i tingene. "Hotel Association of Gabicce Mare" har lavet en aftale med Fabio Filipellos enke om at beholde første del af navnet "Gabicce Mare" til et løb ved Gabicce.

Det blev MG Car Club Italy så lidt sure over. De laver derfor så "MG by the Sea 2021" event.

Vores gamle ven Fabio, der arrangerede det i mange år, kaldte sit event "MG by the Sea 2021, Gabicce Mare"!

Så vær opmærksom på det, når I tænker på en tur til Italien.

Uanset hvad så er Italien en drøm at køre i med vores biler. Italienerne er desuden passionerede bilelskere, selv om det ikke er Maserati eller Ferrari – bare det ser godt ud - og det gør vi jo i vore biler.

Tyskland

I maj er der igen Pfingstmeeting, afholdt af MG Car Club i Mainz-Finthen. Derudover afholder tyskerne European Event of The Year i Würzburg, som blev skubbet fra august 2020 til august 2021. Der var rift om tilmeldinger i september forrige år, da alle 350 bookinger skete i løbet af 90 minutter. Senere tilføjede



Det er vigtigt, at parkere rigtigt, når man er på tur. Så tager bilerne sigt godt ud i omgivelserne



European Event i Frankrig med præsentable køretøjer - Ardennen Meeting.

man så 50 deltagere (hold). Det bliver spændende, hvis man ellers nåede at komme til tasterne for 2 år siden.

England

Der er i skrivende stund ikke en fast termin for MG Live på Silverstone, men det bliver nok i juni.

Derudover er der jo et hav af MG relaterede events i England.

Frankrig

Vores gode venner i MG Club De France har de sidste mange år et eller andet sted i landet afholdt MG Days France. I år bliver det afholdt i Vichy. De er ret gode til at få samlet utroligt mange spændende biler til deres arrangementer. Det er et 3 dages event med mange spændende aktiviteter. Vær ikke bange, der er nemlig faktisk en del MG folk der taler engelsk i Frankrig!

Luxemburg.

Guy Maathuis fra Luxemburg har lagt

"Ardennen Meeting" lige 2 uger efter European Event, så der skulle være god tid til at krydse på tværs i Europa og tage dette event med. Det er et event, de har haft i mange år og som Guys far Ton initierede. Som alt andet der har med MG i Luxemburg at gøre.

Kig på kalenderen og se, om der er noget, der kan lokke jer syd for grænsen og længere i 2021. Der er desuden mange andre lokale arrangementer, som jeg eventuelt kan hjælpe med at finde, hvis I skal på en tur.

Følg også med på vores hjemmeside om der sker ændringer på grund af COVID 19 situationen. Det bliver måske lidt flydende med terminerne det første halve år.

God sommer og god tur når I kommer afsted!

Gert Jørgensen

Major European International MG related Events for 2021.

Contact email gert.joergensen@mgcc.dk mobil 40416793

Month	Date	Place	Name and description	Contactperson / telephone/website/mailadress	Country	Comments
April						
	7.-11.	Essen	Techno-Classica mit Clubstand des MG Car Club	MGCC Germany	Germany	Exhibition
May						
	9.	Rendsburg	Engländertreffen mit Teilemarkt	Automobilclubs von Rendsburg	Germany	Event
	24.-30.	Gabicce	Gabicce Mare, Hotel Association of Gabicce Mare	http://www.guiditour.com/mg-by-the-sea-2020/mg-by-the-sea-en/	Italy	Rally
	21.-24.	Mainz-Finthen	Pfingstmeeting, MG Car Club Germany	https://www.mgcc.de/veranstaltungen/international-es-pfingstmeeting-2021/	Germany	Event
		Beaulieu	Autojumble	Beaulieu Motor Museum	England	Jumble
	15.-16.	Tulln	Tullner Oldtimer Messe with MGOE Austria Booth	Messe Tulln	Austria	Exhibition
June						
	TBD	Norway	Norsk MG Rally 50 years Anniversary	MGCC Norway	Norway	Rally
	25.-27.	Island Als	MG Als Weekend	https://mgcc.dk/alsoeb-2020/	Denmark	Event
	TBD	Silverstone	MG Live!	https://www.mgcc.co.uk/mglive/	England	Exhibition
	13	Gavnø	Gavnø Classic Auto Jumble MG Car Club Danish Centre	https://www.gavnoe.dk/event/autojumble/	Denmark	Event
						Event
	11.-13.	NEC Birmingham	Practical Classics Classic Car & Restoration Show		England	Exhibition
	3.-6.	Vichy	MG Days France, MG Car Club de France	https://www.mgclubdefrance.com/mg-days	France	Rally
July						
	2.-4.	Ring Knutstorp	Svensk Sportsvagns Meeting, MGCC Sweeden	https://sportvagnsmeeting.se/	Sweden	Event
	8.-11.	Goodwood	Festival Og Speed	MGCC UK	England	Event
	24.-27.	British Motor Museum, Gaydon	MGF 25 – Anniversary, MG car Club UK	https://www.mgf25.org/	England	Event
	31.-1.	Westervald	International Magnette Weekend 25 Anniversary	MG Car Club Germany	D/AU	Event
August						
	6.-8.	Copenhagen	Copenhagen Historic Grand Prix	https://www.chgp.dk/	Denmark	Event
	6.-8.	Jüchen	Classic Days Schloss Dyck with MGCC Parking Space	https://www.classic-days.de/	Germany	Event
	4.-8.	Würzburg	MG Car Club European Event of The Year MG Car Club Germany	https://mgcc-eeoty2020.de/	Germany	Event
	13.-15.	Nürburgring	AVD-OLDTIMER-GRAND-PRIX With MGCC D parking space	https://www.avd-ogp.de/en/	Germany	Race
	19.-22.	Ardennen	Ardennen Meeting 2021	http://ardennenmeeting.lu/en/	Luxemburg	Rally
	21.-22.	Vienna	Vienna Classic Days	Vienna Classic Days	Austria	Rally
September						
	TBD	Hamburg	14. Stadtpark Revival mit Clubstand MGCC	Event-Link : http://www.mg-freunde-hamburg.de	Germany	Clock Race
	2.-5.		1st Dutch MGC Event	MGCC Holland	Holland	Event
	2.-5.	Beaulieu	Auto Jumble	Beaulieu Motor Museum	England	Jumble
	11.-19.	Pompeii, Naples, the Amalfi coast	MG by the Sea 2021, MG Car Club Italy	https://www.mgcarclubitalia.org/426-mg-by-the-sea-2021.html	Italy	Event
	17.-19.	Goodwood	Goodwood Revival	https://www.goodwood.com/motorsport/goodwood-revival/	England	Race
	18.-19.	Holland	Octagon Tour	MGCC Holland	Holland	Rally
October						
November						
	12.-14.	Birmingham	NEC Classic Motor Show 2021	MG Car Club UK	England	Exhibition



Typisk miljø i Italien MG med Carabinieri vagt og POLIZIA ledselse



Typisk Silverstone også med et par dråber på linsen



Offentliggørelse af vinderbilledet i MGCC UK's fotokonkurrence i anledning af 90-års jubilæet.

Efterlysning!

Har du

- lyst til at oversætte fra engelsk til dansk?
- lyst til at sætte fotos og/ eller tekst op?
- lyst til at lære noget?
- lyst til at yde noget?
- har du lyst?

Så skriv til Carsten på carstenwiwel@hotmail.com for en bedre hjemmeside!



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne

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

25%

rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af
ThistedForsikring

Præmieeksempler



Motorcykel - BSA

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



Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
743 kr.



Klassisk bil - MX-5

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



Veteranbil - Opel GT

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

Ud over forsikringsens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

LARS BORSIG



CLASSIC MG



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

LARS BORSIG



CLASSIC MG

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

Formand Steen Rode-Møller gør sig i teksten her under, lidt tanker om den nærmeste fremtid, der inkluderer både elbiler og hestevogne.

Nytårstanker om fortid og fremtid

Et nyt år står foran os. Et nyt år med løfter og begrænsninger. Begrænsninger som vi har levet med i snart 11 måneder, men som også har fået os til at nytænke hvilke muligheder vi har nu, hvor mange af os er blevet rystet ud af de daglige rutiner.

Et år bygger på det forrige, og ud over corona, er der sket afgørende ting indenfor vores interessefelt, som gør, at 2020 vil vi huske som et afgørende år. Det er selvfølgelig regeringens udspil til nye bilafgifter, jeg tænker på. Igennem den mere end 4 år lange påvirkningsproces, heraf de to sidste sammen med de andre interesseorganisationer for historiske køretøjer, DASU, FDA, SKAD, DSRA og ikke mindst FDM samt forskellige politikere på Christiansborg, er det lykkedes at få overbragt budskabet om, at de intentioner, der lå til grund for originalitets"kravet" i 1991 og senere brændstofafgiften, er man nødt til at have et opgør med.

Det er det så blevet, med lovforslaget der blev fremsat den 18. december. Nu skal det så behandles i Folketinget og så vedtages. Men inden det sker, er der adskillige punkter, der skal overvejes og gøres indsigelser imod.

En af de væsentligste områder er den procentvise stigning, der vil ske med vægtafgiften i løbet af de næste år. Denne stigning er tiltænkt at få folk til at få mere lyst til at købe en el- eller hybridbil i stedet for en bil, der kører på fossilt brændstof. Og det skal ligeledes overbevise folk om, at de skal opgive deres nuværende fossilkøretøj og købe et nulemissions køretøj. Det er politik, som har med en ændring af vores transport muligheder og –vaner at gøre. Men det har intet med vores hobbykøretøjer og vores rullende kulturarv at gøre. Selv om vægtafgiften stiger er der da ingen, der vil opgive deres elskede gamle hobbykøretøj og købe en elbil i stedet. Men det kan ende med, at man blot piller nummerpladerne af. Det er lige så forfejlet som at idømme en fisk en bøde fordi den ikke kan klatre i træer! Fuldstændig forfejlet.

Men der er også flere andre punkter, som trænger til "en kærlig hånd". Motorhistorisk Samråd er for øjeblikket ved at udarbejde et oplæg til et hørings-svar til skatteministeriet, hvor vi kommenterer de punkter, vi synes, der mangler en afklaring, ændring eller er mangelfulde.

Vi har tidligere beskrevet, at vi har inviteret kulturminister Joy Mogensen til Nærum til Motorhistorisk Samråds kontor. Her vil vi – under hyggelige former (og med Sommers Automobile Museum som baggrund) – fortælle om vigtigheden af at bevare den rullende og levende kulturarv, som de gamle køretøjer udgør. Hvis der ikke kommer mere fokus på denne kulturarv ender det med at gå med vores køretøjer som det er gået med de gamle hestekøretøjer, jumbes, char-a-banc, fladvogne, gig, dagvogne, natvogne, ajlevogne og mange andre. For ikke at tale om de mangeartede landbrugsredskaber, der blev brugt. De var også en del af vores rullende kulturarv. Men de benyttes næsten ikke længere både fordi der mangler arbejdsheste og fordi der er meget få, der kan spænde heste for en vogn.

Sådan skal det ikke gå med vores nuværende kulturarv. Og derfor vil vi i MhS lægge os i selen for at holde kulturarven kørende. Også på fremtidens veje.

Tak for den positive opbakning i det forgangne år, de mange henvendelser fra klubbernes medlemmer, og især tak til skatteministeren for at være så lydhør. Rigtig godt nytår!

Steen Rode-Møller, Formand - Motorhistorisk Samråd

De gamle nummerpladeplakater var meget eftertragtede, nu er der et helt nyt design til din garage, eller dit værksted

To flotte plakater til dit værksted eller din garage

Motorhistorisk Samråd har udgivet et sæt virkelig flotte plakater, der vil pynte på hvert et værksted, og i hver en garage. På vores hjemmeside vil du kunne købe og bestille dem til levering.

I forbindelse med, at ordningen med historiske nummerplader blev udvidet i april 2020, og en lang række småfejl i samme omgang blev rettet på de eksisterende emaljenummerplader, så har vi lagt de gamle nummerpladeplakater på hylden, og taget et nyt smukt plakatedesign frem.

De nye nummerpladeplakater kommer som et sæt, den ene beskriver ordningen og mulighederne, og den anden viser de mange flotte typer af nummerplader der er tilgængelige i dag til alle køretøjer.

Plakat 1

Den første plakat beskriver i tekst og flotte billeder, for hvilke køretøjer ordningen virker, hvor gamle de køretøjer skal være, og hvordan man bestiller historiske nummerplader til sin egen bil.

Plakat 2

På den anden plakat er de 6 typer historiske nummerplader listet op med eksempler, her under gule plader og de navnkundige papegøjeplader, samt nummerpladerne til påhængsvogne og traktorer. Typerne med historiske nummerplader dækker fra 1903 og frem til april 1976.

Plakatsættet er uundværligt hos alle nummerpladeoperatører, og vil skille sig ud blandt andre informationstavler på landets værksteder. De måler hver 70x100 cm.

Et sæt (2 plakater, 1 af hver) koster kr. 150,- plus porto på kr. 65,-. Plakaterne vil, straks efter modtaget betaling, blive sendt i en stødsikker emballering med Post Danmark. Man bestiller ved at indsætte beløbet på kr. 215,00 på Motorhistorisk Samråds konto i Jyske Bank, reg.nr. 5035 konto 1504639 og på indbetalingen skrive navn, adresse, tlf.nr. og gerne mailadresse. Så snart indbetalingen er modtaget sendes plakaterne.

Hvis der er spørgsmål kan du sende en mail til MhS' bestyrelsesmedlem Lisa Mikkelsen på lm@motorhistorisk.dk

Man kan læse mere detaljeret om hele ordningen med historiske nummerplader på vores hjemmeside, hvor man også kan bestille nummerpladeerklæringer samt de smukke plakater.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder
Motorhistorisk Samråd

De kommende år vil Motorhistorisk Samråd prioritere den rullende kulturarv i endnu højere grad, og der spiller de danske motormuseer en uvurderlig rolle

Den rullende kulturarv og køretøjsmuseerne

Ingen er vel efterhånden i tvivl om, at interessen for veterankøretøjer er stor. Hvor vi i ikke så fjern fortid blev mødt med lidt hånlige eller overbærende blikke, måske endda lidt forargelse, over at vi kørte i benzinslugende biler, så mødes vi heldigvis i dag med smil og "thumbs up". Det er som om, at folk har fået øjnene op for, at gamle køretøjer er en del af vores kulturarv, hvilket det er værd at værne om.

Der er mange besøgende til arrangementer for historiske køretøjer, dem bliver der flere og flere af over det ganske land. Interessen for events som Copenhagen Classic Grand Prix og Classic Race Aarhus, trækker mange tilskuere og er med til at udbrede interessen. Vi ser det også når der holdes arrangementer ved museerne, så som "Biler der fulgte sporvognene" på Sporvejsmuseet, Matadorbilerne på Bakken, og indlemelse af biler i Den gamle by i Aarhus. Museer fokuserer således også nu, på biler som kulturarv.

I Danmark har vi ca. 45 forskellige former for køretøjsmuseer. Udover almindelige veteranbiler omfatter de også brandkøretøjer, busser, sporvogne, traktorer, motorcykler og knallerter. Alle er drevet af folk som er dedikerede, ofte frivillige, og som er med til at sikre, at vi får bevaret vores rullende kulturarv. Det sker på en hensigtsmæssig måde, som gør det muligt for alle at nyde synet af klenodierne.

I Københavnsområdet har der indtil videre kun været et automobilmuseum, Sommers Automobile Museum i Nærum, men nu kommer der snart yderligere to. Det ene kommer til at hedde Classic Car House og det bliver placeret overfor Frilandsmuseet i Lyngby. Foruden museum vil det også indeholde eventlokaler og café. Det andet nye museum er en flytning af Vestsjællands Automobilmuseum, til en gammel Velux fabriksfabrik i Bagsværd, hvor der bliver plads til ca. 115 biler plus mulighed for opbevaring. Motorhistorisk Samråd ser frem til åbningen af begge museer, der således giver hovedstadsområdet et mega boost på veteranmuseumsområdet.

Motorhistorisk Samråd har gennem nogen tid søgt at komme i dialog med Kulturministeren, med henblik på at fremme vores sag, og få skabt et fokus på veterankøretøjsområdet. Vi har heldigvis ikke mødt negativ respons, men er af indlysende årsager blevet lidt nedprioriteret. Vi forventer dog, som er en af vores prioriterede mærkesager i 2021, at få genoptaget samarbejdet. Som et led i denne prioritering indgår også et tættere samarbejde med de danske køretøjsmuseer, hvoraf nogle allerede er tilknyttet MhS. Vi vil i det nye år tage kontakt til museerne, med henblik på en formel tilknytning til dem, og der igennem opnå en synergieffekt, til gavn for begge parter.

Ole Nørretranders
Bestyrelsesmedlem
Motorhistorisk Samråd

Livskvalitet er altid investeringen værd

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

Per Najbjerg Poulsen
Formuerådgiver

Book et møde på
96 16 12 65

OBS:

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





Pas godt på din passion og hobby

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

Det får du som medlem i GF Veteran

Forsikringer med overskudsdeling. Hvert år gør vi regnskabet op, og medlemmerne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år. Præmien i 2021 er fx reduceret med 30% på baggrund af overskud i 2020.

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

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

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

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj

Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisko 2.045 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/-motorcykel		Veteranknallert
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	757 / 530 kr.*	236 / 165*	1.888 / 1.321 kr.*	584 / 409*	Lovpligtig ansvarsforsikring: 521 kr.**
150.000	1.182 / 828 kr.*		2.949 / 2.064 kr.*		
500.000	2.813 / 1.969 kr.*		6.807 / 4.765 kr.*		

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

**Prisen for veteranknallertforsikringen (+25 år) er før overskudsdeling og evt. samlerabat. Alle priserne er eksklusive afgifter og 55 kr. i medlemskontingent.

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

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

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

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

GF Veteran · Strandvejen 59 · 2100 København Ø

Tlf. 7224 4198 · www.gf-veteran.dk · gf-veteran@gf-forsikring.dk



Overskud til hinanden

GF Veteran tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringselskaber. Vi tager forbehold for eventuelle fejl. Indholdet kan ikke erstatte den vejledning, som du kan få ved at kontakte os.

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



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

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

MG-SHOPPEN

Forår i MG Shoppen!

Foråret står for døren og det er igen tid til at få luftet bilerne.
 Vi har fundet en række gode tilbud frem fra shoppen, se her på
 siden.

I skrivende stund er shoppen lukket ned for besøg, og vi ved ikke,
 hvornår der igen må holdes åbent.

Forårsmessen i Fredericia ser heller ikke ud til at blive til noget.
 Men vi sender naturligvis gerne varerne til dig, og på klubbens
 hjemmeside www.mgcc.dk kan du se et stort udvalg af de
 produkter, vi har på lager.

Bøger - Bjarne Rother
 Regalier - Carsten Thorgaard
 Beklædning - Mogens Petersen
 Mail mogens@mgcc.dk
 Tlf. 21670949



**Klassisk pilotjak-
 ke**, sort med MG Logo
 Pr. stk. kr. 600



Kæmpe paraply med MG Logo
 rød
 Pr. stk. kr. 300



Kæmpe paraply med MG Logo
 Pr. stk. kr. 300



Klassisk Polo, sort med bryst-
 lomme og MG Logo
 Pr. stk. kr. 250



Polo grøn-sort med MG
 Logo
 Pr. stk. kr. 200



Quiltet jakke, sort med MG
 Logo
 Pr. stk. kr. 600



Sweatshirt, blå med MG
 Logo
 Pr. stk. kr. 250



Sweatshirt, grøn med MG
 Logo
 Pr. stk. kr. 250



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

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

Teknik, Holdninger og Gode Råd

Nyt år - nye opgaver og udfordringer for nogle - jeg tænker her på MG'en, som stadig står uvirksom i garagen!

Hvis du ikke mener, at der er noget at lave på MG'en her i vinterens mørke, så er her en lille opgave, der nemt lader sig realisere, mens vi venter på forårets komme.

Mekanisk stoplygtekontakt

Jeg har tidligere henledt opmærksomheden på MG'ernes uhenigtsmæssige stoplygtekontakt. Den originale kontakt aktiveres først, når du træder så hårdt på fodbremsen, at bilen begynder at bremse. Det er ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt perspektiv ikke særlig godt, idet stoplys - lige som blinklys - er et tegngivningsapparat, der så tidligt som muligt skal fortælle de bagvedkørende, at du har til hensigt at nedsætte hastigheden. Til orientering, så er din hverdagsbil/moderne bil udstyret med mekanisk stoplygtekontakt.

Jeg har monteret mekanisk stoplys på de to MGB'ere. Det er ret let, og kan - hvis man er omhyggelig - klares af de fleste, idet det kun kræver en tommestok og en boremaskine. Og så selvfølgelig selve stoplygtekontakten, som kan købes hos din sædvanlige MG reservedelsleverandør, idet kontakten er original på de nyere MG US modeller. Desværre er kontakten 'made in China', så kvaliteten er ikke overvældende god!



Sådan gør du

Afmonter dækslet over bremse- og koblingsforbindelserne. Mål vandret og lodret ind som vist på billedet og bor et 10 mm hul. Monter stoplygtekontakten. Her er det nødvendigt at anvende to 3/8" UNF-møtrikker (følger ikke med kontakten). Muligvis er møtrikkerne for tykke, så må du file lidt af dem, således at kontakten kan aflastes når du træder på bremsen. Kontakten tænder først stoplyset, når den aflastes. Prøv den inden du monterer den ved at tilslutte den på de to ledninger der sidder på den hydrauliske stoplygtekontakt.

Når evt. justering er gjort monteres dækslet og de to ledninger forbindes til de to ledninger, der sad på den hydrauliske kontakt. Det er lige meget, hvordan du vender de to ledninger. Den gamle hydrauliske kontakt skal du bare lade blive siddende. Nu skulle det hele virke således at stoplyset tændes når du foretager en let/lille nedtrædning af bremsen.

Sammenlign evt. funktionen af stoplyset på MG'en med det på din hverdagsbil.

Dæksel afmonteret. Vandret mål, målt fra den lodrette flade på dækslets yderside (brug evt. en vinkel): 45 mm. Lodret mål: 85 mm. Hul-størrelse: 10 mm



Så er dæksel med stoplygtekontakt monteret. Desværre sidder kontakten lidt udsat, men jeg håber at kunne finde en smart afskærmning. Beslaget øverst på dækslet er standard. Hvad bruges det til? Få svaret sidst i artiklen.

Sidder du godt?

Læste i 'Fart og Form' (Okt. 1962) en anmeldelse af den nye MGB. Heri anføres, at 'Kørestillingen er helt vidunderlig...'

Ja, jeg synes heller ikke, at der er noget at klage over - årgangen taget i betragtning. Selvfølgelig er der ikke mange indstillingsmuligheder hvis man har behov for at fore-tage en individuel indstilling af sæde og rat. Det var bare ikke muligt i bilerne den-gang. Men der er ting som man kan foretage for at forbedre siddekomforten.

Jeg har set, at mange har anbragt en ekstra pude/hynde på sædet af deres MG, for at komme til at sidde bare nogenlunde hæderligt. Det burde ikke være nødvendigt. Den ekstra pude/hynde tyder på at bilens sædehynde trænger til fornyelse. Det er egentlig ikke så svært at udføre. Hele sædet skal afmonteres og tilsvarende med ryglænet - ryglænet fejler sjældent noget. Find et godt arbejdsbord, vend bunden opad, afmonter sædebetrækket. Jeg antager, at det er helt og ubeskadiget, ellers må du få det repareret eller købe et nyt overtræk.

Under betrækket finder du sikkert en flad og ældet formstøbt skumgummikerne samt en slap gummimembran, der er spændt op på sædestativet. Begge dele bør fornyes. Det koster ikke en 'herregård', ca. kr. 350,- for et sæde. Tilbage er det svære, som fordrer lidt kræfter, montering af membranen og sædeovertrækket, der skal trækkes ned over den nye formstøbte skumgummihynde. Ovennævnte gælder for en MGB og de fleste Midget's. Har du en MGA, så er det lidt dyrere og den har også en anden sæde-bund, men det burde ikke være sværere at foretage selve udskiftningen.



Adskilt sæde, gummimembranen er ikke med på billedet. (foto: Bonnie)

På en MGB Mk. I er der en 'skjult' justeringsmulighed for ryglæns-hældningen. Vip ryg-lænet frem og juster de to bolte, der danner stop for ryglænet, når det er rejst op. Hvis du stadig føler at du sidder for lavt, så har du mulighed for selv at fremstille et underlag af f.eks. 10 mm plywood, som anbringes under de to sædeskiner.

Så lidt skal der til for at bringe komforten i top.

Tankevækkende annonce

Jeg faldt over denne gamle annonce fra 1960. Den satte nogle tanker i gang. Prøv at læse annonceteksten. Det er en glad mand, der forkynder, at hans bil har kørt 65.000 km og at der endnu ikke er tegn på at den står over for en (større?) motorreparation! Det er da ikke noget, tænker vi - det må da være fordi det er en Opel - at repræsentan-ten er glad og overrasket over motorens tilstand.

Nej, sådan forholder det sig ikke. Det var ganske almindeligt med en ventilslibning inden bilen havde rundet de 50.000 km og tilsvarende almindeligt med en hovedreparation inden bilen rundede de magiske 100.000 km. Hvorfor? Var datidens ejere nogle der mishandlede deres biler? Næh, tværtimod. Hver søndag blev bilen håndvasket på parcellen eller nede ved fortovskanten. Herefter en lille søndagstur med familien - hvis man da ikke som repræsentanten kører bil hver dag. Cirka 15.000 km blev det til på årsbasis. Ganske uhørt for den tid. Dengang kørte almindelige mennesker, der ikke brugte bilen til hverdagskørsel, ikke meget over 5.000 km om året.

Men i dag kører vi da rigtig mange kilometer i vores MG uden at hovedreparation kommer på tale. Selvfølgelig er der nogle MG'er der har behov for en større motorreparation, men så har motoren også kørt meget - rigtig meget - over de magiske 100.000 km. Hvorfor kan det lade sig gøre? For det første er motoroliens kvalitet blevet meget bedre, selv om vi kører på olie der 'kun' opfylder de klassiske specifikationer. For det andet er benzinkvaliteten - på trods af ethanol tilsætning m.m. - blevet meget bedre, og så skal det heller ikke glemmes at der, hvis motoren har været hovedrepareret, er blevet anvendt materialer af en meget bedre kvalitet (ventiler, stempelringe m.m.).

Tilbage til annoncen, der reklamerer for REDeX. Jeg husker godt produktet fra min læretid. Var motoren blevet for sløv, så skulle den have en REDeX-kur, det skulle nok kunne løsne alt koks og øvrige forbrændingsrester. Kuren bestod i at man varmede motoren op, afmonterede luftfiltret og mens motoren fik gas, hældte man REDeX ned i motoren gennem karburatoren. Det røg selvfølgelig ganske forfærdeligt, hvorfor kuren helst skulle udføres udendørs. Seancen afsluttedes med at man kørte en rask tur for at blæse de sidste rester ud. Og så var alt godt, medmindre at motoren var slidt, for så stod den på hovedreparation, idet alle de 'gode' koksaflejringer der tætnede slidte stempelringe mv. nu var væk.



En Opel Rekord 1957 magen til repræsentantens.

For fuldstændighedens skyld, skal det tilføjes at man også kan anvende 'dansk vand' med brus. Det var billigere og nok sikkert lige så godt. I øvrigt kan du stadigvæk købe REDeX hos F. Bülow & Co. Firmaet er resterne af min gamle læreplads og jeg kan kun begræde at værkstedet måtte lukke - det var en herlig tid!

Løsningen

Jamen, sådan er der løsninger på alt. Også på det spørgsmål jeg stillede lige før: Det pågældende beslag er en holder til speederkabel på de højrestyrede MG'er. Hvorfor skulle Abingdon dog ulejlige sig med at lave en venstrestyret version af dækslet til eksportmarkederne!



Repræsentant Louis Meyer, Hellerup, udtaler:

„Min REKORD har kørt 65.000 km -
 — og endnu er der ikke tegn til, at den trænger til nogen form for reparation. Hovedsagen giver jeg REDeX. Jeg har, siden jeg fik vognen i 57 regelmæssigt givet motoren REDeX, og det er ikke kun kilometermæssigt, at det har haft betydning. — også kompressionen er fin, og mit bensinforbrug ligger trods 80% bykørsel meget lavt, ca. 13 km/l. En REDeX fordel, som betyder uhyre meget for mig er, at jeg så let som ingenting selv kan ordne „kuren“ — det sparer penge og tid. Jeg skal ikke undvære vognen.“

Louis Meyer

En motor, som står overfor hovedreparation bør ikke REDeX-behandles

REDeX LIMITED
 IMPORT: F. BÜLOW & CO. - POLITITORVET, V - CENTRAL 1722

GOLD CLASS™

Premium Performance



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

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

Reflect Your Passion™



Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

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



Sommerkøretur den 5. juni

Har I tid og lyst til en køretur på ca. 100 km?
Medbring selv madpakke, kaffe, stole og tæpper. Vi spiser i det grønne (uanset vejret).

Mødested: Assens Havn kl. 9.45 – starten går kl. 10.00

Vi kører ad de mindste og smukkeste veje vi kan finde – ikke grusveje.

Der afsluttes med fællesspisning i skoven/stranden ved "Smørmosen" på Thurø.

Bemærk der er et begrænset antal deltagere.

Tilmelding til Mogens Jensen, tlf. 40 37 11 69 fra 1. april.

Turen er gratis.

Håber vi ses.

Hilsen Karin og Mogens



www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG

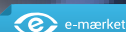


Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

**Særlige regler gælder*



Pubmøder Sønderjylland

Generelt

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

Hvis ikke andet er angivet så er følgende gældende:

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

27. marts

Forårsklargøring hos Asserballeskov Auto, Østkystvejen 40.

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

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

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

Tilmelding på 74 47 43 08.

7. april

Irene og Svend Aage Jørgensen, Højløkke 21, Broager.

Tilmelding på 74 44 01 04.

5. maj

Bjarne Bill, Island 12, Egernsund.

Tilmelding på 20 90 13 31.

2. juni

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

Tilmelding til Jytte på 40 98 91 53.

Juli (præcis dato følger)

Vi besøger denne gang Nordals Flyveklub.

Den præcise dato kommer senere.

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

Tilmelding til Allan på 22 31 78 71.

4. august

Heidi og Allan, Østkystvejen 28, Sommergrill.

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

Bemærk vi starter kl. 18.

Tilmelding til Allan på 22 31 78 71.

1. september

MG sport aften.

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

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

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

6. oktober

Dorthe og Ole Grønning, Vendsysselvej 8, Sønderborg.

Tilmelding på 40 73 92 89.

3. november

LEDIG

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

22 31 78 71.

1. december

Julefrokost på Værftet, Marina Minde, kl. 18.30.

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





MG CarClub

DENMARK

Bestyrelsen



Formand: Sponsorer og fundraising

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



Løbs- og arrangements koordinator:

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



Bestyrelsesmedlem: Web koordinator

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



Kasserer:

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



Sekretær:

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

Suppleanter:

Mogens Jensen
Johnathan Madden

Indmeldelse i klubben

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

MGCC Danmark

Klosterlundvej 12
7442 Engesvang

Har du fået ny adresse?

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

Deadline for artikler

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

Hvor er MG bladet?

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

Klubshop

Ulla og Mogens Petersen
mogens@mgcc.dk

Bøger

Bjarne Rother
Bjarne@mgcc.dk

Regalier

Carsten Thorgaard
carsten@mgcc.dk

Arkiv

Gert Jørgensen
Gert.joergensen@mgcc.dk



Ekspertpanelet

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

FWD / Harry Lagoni, 7110 7198

Midget / Harry Lagoni, 7110 7198

Magnette / Carsten Wiwel, 29917729

SVW / Jørgen Hansen, 9711 6223

MGA / Gert Jørgensen, 7442 3439

T-Typer / Asbjørn Pinholt, 6171 2053

MGB / Karsten Petersen, 2396 2617

Y-Typer / Frank Neumann, 97542303

MGB V8 / Søren M. Sørensen, 2756 0000

Z-Typer / Morten V. Nielsen, 8691 1601

MGC / H. K. Kristensen, 4059 4277

Pubmødekoordinatorer

Jylland Nord

Ole Frydkjær Thomsen
Hedhusvej 6
9900 Frederikshavn
2057 5514

Jylland Syd/Øst

Karsten L. Pedersen
Skovparken 46
8722 Hedensted
7589 2617

Jylland Midt/Vest

Kontaktperson
6155 8526
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Øst

Kontaktperson
Erling S. Poulsen
8692 8357
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Syd/Vest

Erik Thastrup
Vesterbækvej 4
6800 Varde
3023 1222

Jylland Syd

Allan Rempt
Østkystvejen 28
6440 Augustenborg
2231 7871

Fyn

Palle Møldrup
Landevejen 6
5683 Hårby
5055 0228

Køreselskabet Viborg

Ib Lyng
20238322
MGTA@fibermail.dk

Der er mange fordele ved et medlemskab

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

Endvidere kan du gøre brug af vores kompetente ekspertpanel.

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

3432 Torben Simonsen,
Åstræde 5,
8500 Grenå,
tlf. 21626848
folevad@mail.tele.dk

3433 Finn Bruun,
Skovlundvej 25,
8541 Skødstrup,
tlf. 53662324
finnbuun50@gmail.com

3434 Jørn Timmermann,
Forteledet 19 st. th.,
8240 Risskov
jtimmermann@stofanet.dk

3435 Torben Rødtneß,
Hjelmstrupvej 6,
6040 Egtved,
tlf. 40620672
ctroedtneß@gmail.com

3436 Martin Fisker,
Mejerivænget 9,
6430 Guderup,
tlf. 25385188:
martinfisker94@gmail.com

1389 Morten Thøgersen,
Vestergade 14 A,
5700 Svendborg,
tlf. 40632132
mjthoergesen@hotmail.com

3437 Carsten Nielsen,
Orionsvej 4, Søften,
8382 Hinnerup
orion.cnielsen@hotmail.com



BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

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

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

Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller. Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



Fås til MG, Healey, Triumph, Mini m.fl.



Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer. Vi har det



Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



BONNEVIE MG IMPORT · Hundtoftevej 1 · DK-5750 Ringe · Tlf.: +45 62 27 28 48



www.bonnevie.dk

21 24 28 48

mg@bonnevie.dk



www.form-grafik.dk