



MG CarClub

DENMARK

3 MAJ 2021



Olieforbrug
- side 14



MG B med lad
- side 18



MG Sport
- side 24

Inspireret af fortiden. Bygget til nutiden.

Oplev den nye MG EHS Plug-in Hybrid.



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

Nyt fra Bestyrelsen



Kære alle MG'ere

Så kom vi i gang med foråret med det velkendte danske vejrlig. Sol, regn, blæst, lidt frost – men lysere tider. Og det hjælper på humøret.

Vi skal i gang med en ny køresæson, og heldigvis er Danmark nu inde i en positiv periode, hvor der sker en successiv genåbning af samfundet. Helt frem til skrivende stund midt i april er smittetallet på et konstant lavt niveau, når der sammenlignes med niveauet før vi begyndte genåbningen.

På baggrund af alle regeringens planer så forventer vi, at den årlige generalforsamling kan afholdes tidligere end sidste år. Oprindeligt havde vi forventet den afholdt efter sommerferien. Vi har derfor i bestyrelsen besluttet at generalforsamlingen planlægges afholdt

søndag den 30. maj 2021

Også i år vil generalforsamlingen blive afholdt på Aarslev Kro. Så reserver allerede nu datoen.

Vi krydser fingre for, at smittespredningen fortsat holdes nede. Om det bliver muligt at afholde med fælles buffet og kaffe-bord, må vi afvente med at tage stilling til, når vi er tættere på den 30. Maj. Endvidere om det bliver med påbud om brug af coronapas. Det gældende forsamlingsforbud kender vi ikke i skrivende stund, men skulle det vise sig, at det alligevel ikke bliver muligt, kan vi naturligvis blive tvunget til at udsætte generalforsamlingen til senere. Se side 40 med den officielle indkaldelse og med flere informationer om detaljer for afvikling.

Den 8. maj afvikles der i alle 8 pubområder picnic ture. Et godt og spændende initiativ fra Mogens, som de ude i alle pubområderne har taget godt i mod og planlagt nogle spændende ruter. Nu beder vi bare om godt vejr. Klubben vil gerne være vært med en sandwich og noget at skylle ned med. Husk tilmelding hurtigst mulig. Mere herom på hjemmesiden.

Uffe Madsen har haft komplette sæt af FDM bladet tilbage til 1957 og frem til midt i firserne liggende. De fleste årgange indbundne – 3 rigtig tunge kasser! Dem har vi fået i klubben. Tusind tak for det. Vi søger nu om tilladelse ved FDM til at genoptrykke nogle artikler. I den periode var både MGA., MGB og Midget højaktuelle biler. Spændende hvad der findes af artikler, når redaktøren får set det hele igennem. Det vil helt sikkert sætte "kulør" på vores blad i de kommende udgivelser.

Om godt et år skal vi på Silverstone arrangementet i juni 2022 præsentere alle detaljer om vores 50 års jubilæum, som afholdes i begyndelsen af august 2023.

På generalforsamlingen vil Gert Jørgensen (projektleder) give os en opdatering. Har du mod og lyst til at deltage i planlægningen – venligst kontakt Gert på tlf. 40416793 eller mail gert-hella@mail.tele.dk.

Glædeligt forår.

Pas godt på hinanden og jer selv... vi ses derude inden længe

Mvh Finn



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@troldborg-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
Troldmanden fra Broager	side 5
Alt om olieforbrug	side 14
MGB med lad	side 18
MG Sport 2021	side 24
Boghandleren anbefaler	side 28
Derfor MGB GT	side 30
Generalforsamling	side 32
MG Shoppen	side 35
Matthies' Garage	side 36
MG Majløbet Østjylland	side 39
Invitationer til Pubmøder	side 41
MG klub info	side 42
Nye medlemmer	side 43

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes

Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949

mogens@mgcc.dk

Forside: Troldmanden fra Broager

Troldmanden fra Broager

I et værksted langt nede i Sønderjylland bliver der tryllet med gearkasser og meget andet.



Stort DOMI skilt på værkstedet der også fungerer som opslagstavle

Af: Marlene Jørgensen

Der er ingen tvivl om at Svend Aage Jørgensen har engelske biler i blodet. Han er vokset op med engelske biler, har arbejdet som mekaniker med engelske biler og han har istandsat ikke så få på sit hobbyværksted. Her er tale om en anglofil fuldblods connoisseur af engelske biler.

Udlært mekaniker i Ragebøl

Svend Aage kom i lære som mekaniker i 1959 i en lille by nord for Broager. Her var der mange typer kunder og maskiner, der skulle laves. Det var en meget alsidig uddannelse, hvor Svend Aage både reparerede traktorer, cykler og biler.



Beskyttelsesdækken til skærmen med DOMIs logo og opremsning af de biler der forhandles



Et skilt fra DOMI forretningen

Efter endt uddannelse var det en pige, der trak ham til Århus, hvor han tog job hos Toyota et par år. Det fik dog ende, og Svend Aage vendte hjem til Sønderjylland og begyndte i 1968 at arbejde i sin fars bilhandel i Sønderborg. De mange DOMI skilte i Svend Aages værksted vidner om en lang historie med virksomheden. DOMI står for Dansk Oversøisk Motor Import, der importerede de engelske mærker Austin, Morris, MG, Princess, Triumph, Rover, Jaguar og Daimler. Foruden skiltene er Svend Aage særlig glad for en beskyttelsesmåtte til skærmene med DOMI logo og navnene på bilmærkerne.



Svend Aage fortæller om tiden som DOMI forhandler

Fars firma – Allsund Auto

Allsund Auto, der eksisterede fra 1966 - 1980, var beliggende Fynsgade 2 i Sønderborg. Firmaet startede i 1948 som I/S BP Autoservice beliggende på Åbenråvej 1 i Sønderborg, men flyttede senere til nye lokaler på Fynsgade 2 i 1966. Firmaet var et I/S ejet af Carl Jessen, Fritz Jørgensen og Christian Madsen. I 1952 fik man Austin forhandling for importøren "De Forenede Automobilfabrikker" i Odense. I 1970 blev man DOMI forhandler, og hermed forhandling af alle British Leyland mærker: Austin, Morris, MG, Riley, Wolseley, Triumph, Jaguar og Princess. AUSTIN skiltet på gavljenden forblev dog det dominerende skilt på firmaets bygning. Firmaet supporterede desuden Danmarks dengang eneste Austin Klub, "Sønderborg Austin Club", der eksisterede fra 1955 – 1986. I slutningen af 60'erne og starten af 70'erne var bilmærkerne Austin og Morris de bedst sælgende i Danmark. Kundekredsen var i Sønderborg i denne periode på et sted mellem 2000 og 3000 registrerede kunder. Et tal der på daværende tidspunkt var voldsomt stort. Kunderne var dengang meget mærke-loyale. En kundekreds kunne gennem årene således bygges op. Se eventuelt en fin lille film om Allsund Auto på YouTube. Allsund Auto The Movie. Det er også kilden til teksten i dette afsnit, der er skrevet af Gert Jørgensen, der også har lavet filmen. Filmen er klippet af Casper Jørgensen.

Generationskifte i Allsund Auto

Da Frits Jørgensen blev ældre og ikke længere kunne passe sin forretning, overtog Svend Aage DOMI-forhandlingen. Det stoppede i 1991, efter at DOMI var begyndt at importere andre biler som f.eks. Daihatsu. Svend Aage beskriver, hvor svært det

var at sælge så forskelligartede biler, da målgrupperne var meget forskellige. Der er eksempelvis stor forskel på en Daihatsu og en Austin Metro. Det gik i denne periode ned for engelske biler. Da Austin Allegro kom, var kvaliteten, som Svend Aage siger, ikke lige toppen. Man kunne måske sige, at engelske bilers guldalder var forbi. Han har selv haft de fleste. Både Marina, Princess og mange andre. De var gode og stabile biler i 60'erne og der var et godt program. I dag er der ikke mange engelskejede bilfabrikker.

Efter DOMI-tiden fik Svend Aage arbejde som rudemontør i Tinglev, hvor han var til 2007. Han fortæller, at engang var en fra arbejdstilsynet på besøg, og spurgte til hvilken uddannelse Svend Aage havde. Han fortalte at han var automekaniker og havde læst videre til rudemontør. Aha, du er altså akademiker, svarede manden fra arbejdstilsynet. Svend Aage er et lunt menneske fuld af spilopper. Herefter kunne Svend Aage gå på pension og bruge endnu mere tid på sine gamle MG biler.

Gearkasser

Første gang Svend Aage skulle lave en gearkasse, var han på herrens mark. Det er lidt uden for Broager. Han havde masser af erfaring som mekaniker og fik det lært undervejs. Learning by doing er vel passende, når man arbejder med engelske biler. Nu har Svend Aage repareret gearkasser i 20-25 år og har opnået en enestående ekspertise på området. Han reparerer mest MG gearkasser, men også Mini og Triumph kommer op på bordet i værkstedet ind i mellem. Hvis man kommer nordfra med en gearkasse til reparation, kan Svend Aage finde på at sige (med et glimt i øjet), at man kan køre ned over grænsen og handle og hente den på tilbagevejen.



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



Gearkasse fra Magnette på værkstedsbordet



Svend Aage forklarer at bundhjulet er slidt



Slidt bundaksel. Bemærk at den er slidt på et langt stykke



Snudebukkeværktøj til en Midget



Svend Aage har selv lavet denne bundhjulsløfter til gearkasser

Lige for tiden er det en gearkasse fra en Magnette, der er på værkstedsbordet. Svend Aage ved allerede at bundakselen er slidt. Det siger hans erfaring ham. Han viser to bundakslar frem, der begge er slidt. Det ene er slidt på et langt stykke. Det er fordi det har siddet løst, forklarer Svend Aage. Man skal huske at holde stille, når man skifter til første gear.

I diverse kasser opbevarer Svend Aage dele til gearkasser, så han har masser af reservedele på lager. Han viser et gearhjul frem. Han har købt mange gearkasser og gemt delene. Det gør, at han har tingene ved hånden i mange tilfælde.

Snudebukkeværktøj til en Midget

Et ord der omgående burde optages i den danske retskrivningsordbog. Når Svend Aage mangler et stykke værktøj, så laver han det selv. For eksempel har han lavet et stykke vær-

tøj, der fungerer som en snudebukke-skabelon til Midget. Han har også selv lavet diverse stykker værktøj til gearkasser. For eksempel en bundhjulsløfter og en flangeholder til kardan.

Gimmicks til Als-løbet

Det er ikke kun Svend Aages erfaringer som mekaniker og arbejdet med reparation af både cykler og andre køretøjer, der gør ham i stand til at finde på de mest utrolige gimmicks til Als-løbet. Der skal også en god portion kreativitet til. Og så er han noget af en spasmager.

På værkstedet er der nogle af Svend Aages opfindelser til konkurrencerne til Als-løbet. For eksempel en cykel, der kører baglæns med en stol påmonteret. Det vil altså sige, at selvom man træder i pedalerne, så kører cyklen baglæns. På stolen sidder co-driveren og dirigerer cyklisten gennem en række kegler.



En cykel der kører baglæns med påmonteret stol. Lavet af Svend Aage opfinder

Man kan sagtens forestille sig, at det ikke har været nemt. Han har også lavet en cykel, der drejer til modsatte side af den side, man drejer styret. Det kan vores hjerner ikke kapere og det er en yderst mærkværdig oplevelse at køre på den, fortæller Svend Aage. Han har altid lagt vægt på at konkurrencerne skal være sjove for deltagerne, men bestemt også for publikum.

Svend Aage opfinder

Til en anden konkurrence opfandt Svend Aage en sjov ting. Det er en stang, der bugter sig med en metalring på. Man skal køre i bil forbi den, mens man fører ringen afsted uden at ramme stangen. Gør man det, så flytter pilen sig på papskiven og det er afsløret. En slags ringridning for MG'ere. Et sindrigt system, der kan være lidt udfordrende at forklare, men med støtte fra billederne, bliver det forhåbentlig til at forstå. Lysten til at deltage i Als-løbet er ikke blevet mindre efter at have besøgt Svend Aage.



Svend Aage ved sin opfindelse til en af konkurrencerne til Als-løb



Ringen skal føres hen ad metalstangen uden at røre. En ledning gør det muligt at få et udslag på skiven hvis man rammer

Engang lavede Svend Aage 10 forskellige cykler til et Als-løb med 10 prøver. De kunne hver især noget forskelligt. En af dem hejsede en spand med vand op og tippede. Vandet skulle man så gribe i en anden spand. Der var nok nogen, der blev våde ved den lejlighed. Svend Aage kan slet ikke skjule, at han har det sjovt med sine opfindelser.

Klubmedlem siden 1982

Irene og Svend Aage har været med i MG klubben siden de købte deres første MG i 1982. Da var børnene blevet lidt større og der blev plads til at udleve interessen for MG bilerne. Det har altid været en fælles interesse for Irene og Svend Aage at køre MG. Begge er aktive i klubben. Irene er med i en klub i klubben for kvinder, der tager på tøjture i de gamle biler. Svend Aage har som sagt været medarrangør til diverse Als-løb og mange andre ting. Svend Aage mener de nok er meldt ind som ca. nr. 300 medlem i klubben, så det er et ret lavt nummer.



Masser af minder på væggene i værkstedet



MGB på Svend Aages værksted



Masser af minder på væggene i værkstedet



MGA på Svend Aages værksted



Der er sat seler bag i MGB'en

I klubben har parret fundet mange gode venner. Venner for livet – både i Danmark og i udlandet. Til et arrangement i Belgien fik Irene og Svend Aage nogle venner fra Schweiz, som de besøgte og som også har besøgt dem her i Danmark. De er begge gode til at tale med mennesker og ynder at få nye bekendtskaber. Således gik de hen til et bord med nogle de ikke kendte, og da Irene har arbejdet i Schweiz, kunne hun høre på dem, at de kom derfra. Så hilste hun på dem med en typisk hilsen fra deres hjemland og straks var der god kontakt.

Man kan bare se på væggene i Svend Aages værksted for at få en fornemmelse af, hvor mange løb og arrangementer han har deltaget i.

De første pubmøder

Det er som om der er et specielt sammenhold i klubben i

Als og Broagerland-området. Det er også her at pubmødekulturen i MG klubben er startet. I 80'erne kom der måske 10-12 personer til pubmøder, hvorimod der nu kommer 20-25. Når altså vi ikke lige er ramt af Corona-pandemien. Selvom det nok er flest mænd, der har interessen for de gamle biler, så møder der ligeså mange kvinder op til pubmøderne, fortæller Svend Aage. De hygger sig og ser frem til, at vi kan genoptage møderne.

Når der er arrangementer længere oppe i landet, kører de sammen fra området og camperer også gerne sammen. Svend Aage siger man altid skal passe på, at et sammenhold ikke bliver for sammenspist og det er de opmærksomme på.

Deler interessen med lillebror

Det var først, da Gert begyndte at vokse op, at Svend Aage



Nærbillede af det stillads Svend Aage havde lavet for at afstive karosseriet



Skandaløst svejsearbejde

fik rigtigt øje på ham, fortæller han. Der er 12 års aldersforskel på de to. Da Gert blev 18 fik han bil og så startede et godt venskab, der har udviklet sig lige siden. Vi supplerer hinanden godt, siger Svend Aage. De to brødre begyndte at køre orienteringsløb sammen og har fælles interesse i de gamle biler. Svend Aage taler varmt om sin bror og svigerinde, som de er meget sammen med. Hella og Irene er også gode venner og parrene har rejst på mange ferier sammen. Heldigvis bor de også tæt på hinanden, så der er god mulighed for samvær.

I MGB'en er der sat seler bagi så børnene kunne komme med, da de var små.

Nostalgi og stemning

Der er godt pakket med minder og nostalgi i Svend Aages værksted. Og der er hyggeligt. Det vidner om et sted, hvor der er brugt mange gode timer og lagt masser af hjerteblod i projekter. Der står to MG'ere på værkstedet. En MGB og en MGA. Så er der masser af værktøj og et reolsystem med en forbløffende orden. Væggene er dækket af skilte og minder fra mange løb, og der er en god værkstedsstemning. Det må være enhver drengedrøm med sådan en hule.

Fra skrot til smuk

I tiden med veteranbiler har Svend Aage kastet sig ud i nogle projekter, der har set pænt umulige ud. Han viser billeder fra sit album med istandsættelse af bilerne. Det værste han har



Færdig Midget



Midget karosseri med afstivere

prøvet, var en Midget, der var fuldstændig tæret væk. Han var selvfølgelig nødt til at sætte en masse stivere ind, der hvor der ikke længere var noget bil til at holde sammen på karosseriet. Der var udført svejsearbejde, der kan få enhver med et minimum af indsigt i svejsning til at græde af frustration. Det måtte laves om det hele. Og store dele af karosseriet måtte genskabes.

Men alt endte godt og Svend Aage har siden hen solgt sin Midget. Nu bor den lidt længere oppe i Jylland.

MGB fra Berlin

Egentlig kommer Svend Aages MGB fra Schweiz, men den er købt i Berlin. Han spottede den i en annonce i Autoscout. Den var meget grim, men til gengæld var den billig. Da Svend Aage ikke er den der går af vejen for udfordrende bilprojekter, syntes han det lød spændende. Han og Irene har ofte været på ferie i Berlin, som er en af deres yndlingsdestinationer, så de tog afsted for at se på sagen. Det var lige den Svend Aage ville have, så de deponerede et beløb og ville så komme tilbage og hente den. Til alt held mødte Svend Aage en kunde, mens han var rudemontør, der kørte rundt og fragtede biler i EU. Han tog bilen med hjem, og så satte Svend Aage den i stand. Den var færdig i 2008. Det er en lidt særlig model med el-ruder og cigartænder.

På et tidspunkt havde Svend Aage fire biler i sin garage. Det har været en slags tetris at få dem placeret. Nu har han solgt



Noget at gå i gang med for troldmanden fra Broager



Istandsættelse af MGA - et dyr havde bygget rede i motorrummet



Ikke meget sammenhængskraft i Svend Aages MGB da den lige kom hjem



Mga med grundmaling



Det smukke færdige resultat af istandsættelse af MGB'en



Det endte godt med MGA'en. Bemærk de forskellige biler i baggrunden



Motorrummet i MGA'en



Alukøleren i MGA'en



Svend Aage fortæller om sin friserede MGA

de to af dem, for som han siger: Der skal jo være plads til nye projekter. Og med den energi, man sporer hos Svend Aage, er det svært at forestille sig han nogensinde stopper.

Hjertebarnet MGA

Da Svend Aage lærte sin MGA at kende, var den så rådden, at et dyr havde bygget rede i den. Der er lagt et stort antal timer i den bil og det er da også Svend Aages hjertebarn. Den er pimpet efter alle kunstens regler. Her har Svend Aage virkelig kælet for nogle detaljer. Når han fortæller om den, kan han slet ikke skjule, at her er tale om en stor kærlighed. Når parret tager på ferie, er det altid i MGA'en, fordi den kører så godt. Det er fordi den er friseret, fortæller Svend Aage. Den har fået et stage one topstykke, som giver den noget ekstra power og en banan-manifold, så den også har en noget frisk lyd.

Vi kigger på en fin alukøler, han har sat i, for med de ekstra

kræfter bliver der også brug for ekstra afkøling. Den virkede dog ikke helt efter hensigten i starten, men da Svend Aage tilpassede en vandpumpe fra en B'er, virkede det. Det er et større pumpehjul med 6 flapper. Der var også brug for ekstra køling til karburatoren og det har Svend Aage løst med en lille kanalventilator fra en indenbordsmotor fra en båd. Der er mange fine finesser og det er et spektakulært flot motorrum. Konceptet er bare forbedret, siger Svend Aage. MGA'en er en 1622 MK 2, med 90 heste som standard. Svend Aages har nok lidt flere.

Gearkassen er selvfølgelig også top istandsat af troldmanden himself. Det er ikke hvem som helst, der får lov at køre i den, siger Svend Aage, og sender sin MGA et kærligt blik.

Undersøgelser af problemer

med olieforbrug

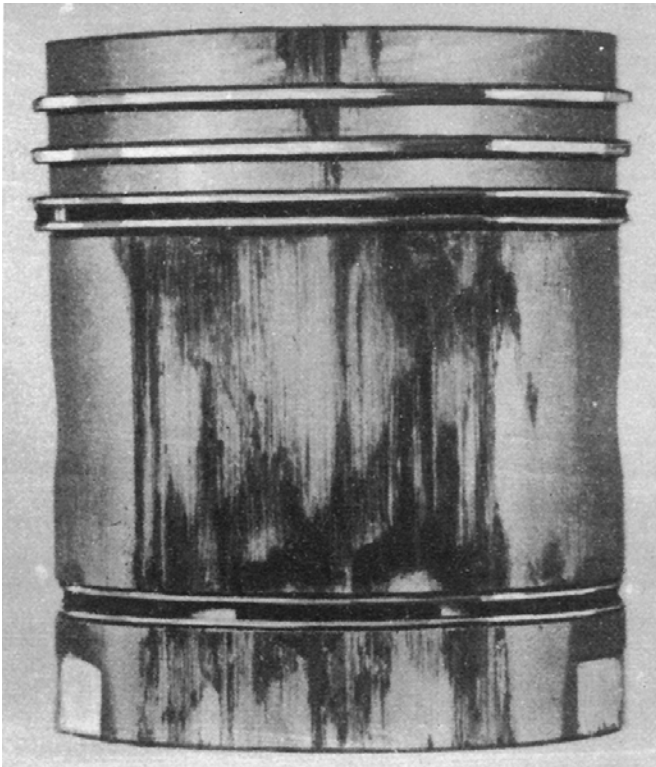


Fig. 1.

Undersøgelse i forbindelse med rivning af stempler

Det sker af og til, at en vogn kommer tilbage til værkstedet, efter at der er monteret nye stempelringe, idet ejeren klager over, at vognens for store olieforbrug ikke er afhjulpet. Og her har mekanikeren straks et problem at tumle med.

Det første, man bør undersøge, er naturligvis, om motoren har nogle utætheder. Selv en ganske lille lækage kan forårsage spild af en stor oliemængde. Det næste, der bør gøres, er at undersøge, om motoren er udstyret med vakuumpumpe. Hvis det er tilfældet, bør denne undersøges som en mulig årsag til olieforbruget. En porøs eller revnet membran i pumpen kan påvirke, at motoren bruger olie i en mængde af ca. 1 liter ved 75-100 km's kørsel. Det drejer sig om en topventileret motor, bør topstykket undersøges, for at man kan fastslå, om olien suges ind i forbrændingskamrene gennem ventilstyrerne. (Denne undersøgelse er beskrevet i MG-bladet november 2020). Hvis disse undersøgelser ikke afslører grunden til, at motoren bruger for meget olie, vil det være nødvendigt at adskille den for yderligere inspektion. Man bør imidlertid altid foretage de forannævnte prøver, inden motoren adskilles, da

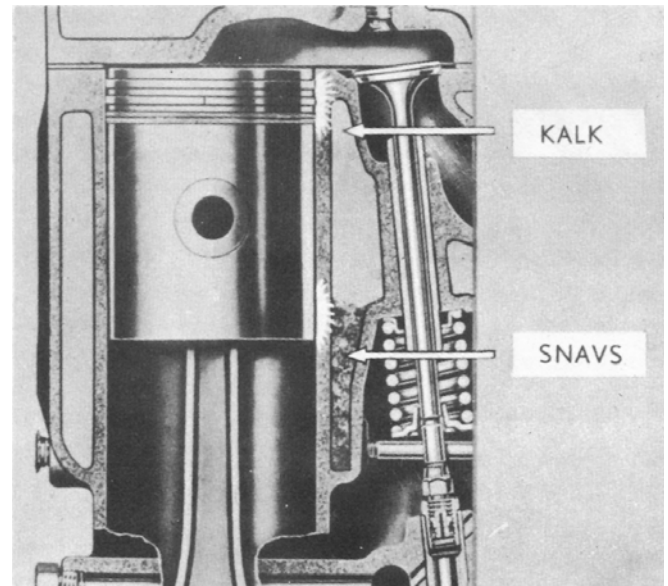


Fig. 2.

man ofte vil finde grunden til olieforbruget her. Reparation af en tilhørsdel vil altid være mindre kostbar og hurtigere udført end en større reparation af motoren, og desuden giver denne større motorreparation ikke nogen forbedring af olieforbruget, med mindre tilbehørsdelen bliver repareret.

Når topstykket er taget af, viser det sig ofte, at alle cylindervæggene er stærkt revet. Der er så mange ridser på langs af cylindervæggene, at overfladen mest af alt ligner et stykke crepepapir. Naturligvis kan stempelringene ikke på en sådan overflade danne en god tætning mellem forbrændingskammeret og krumtaphuset. Følgen bliver, at motoren vil bruge olie, og forbrændingsgasserne vil trænge forbi stempelringene. Som en almindelig regel gælder det, at når cylindervæggene er revet, er stempelringene og/eller stemplerne også revet. I figur 1 er vist et stempel med ringe, der er stærkt revet. Straks efter afsløringen af denne tilstand, melder der sig et problem, og spørgsmålet er – hvad har forårsaget rivningen? Har stempelringene været for stramme? Har motoren været kørt varm? Er stemplerne monteret med det rigtige spillerum? Det er ikke let at svare herpå. Der er i virkeligheden mange faktorer, som kan forårsage den nævnte ødelæggelse af cylindervæggen. Lad os derfor gennemgå problemet og prøve at analysere det. Kan det tænkes, at stempelringene har været for stramme? Det kan i almindelighed siges, at svaret må blive nej, fordi de anerkendte fabrikker, der fremstiller stempelringe, altid foretager praktiske prøver, inden de sender et produkt på

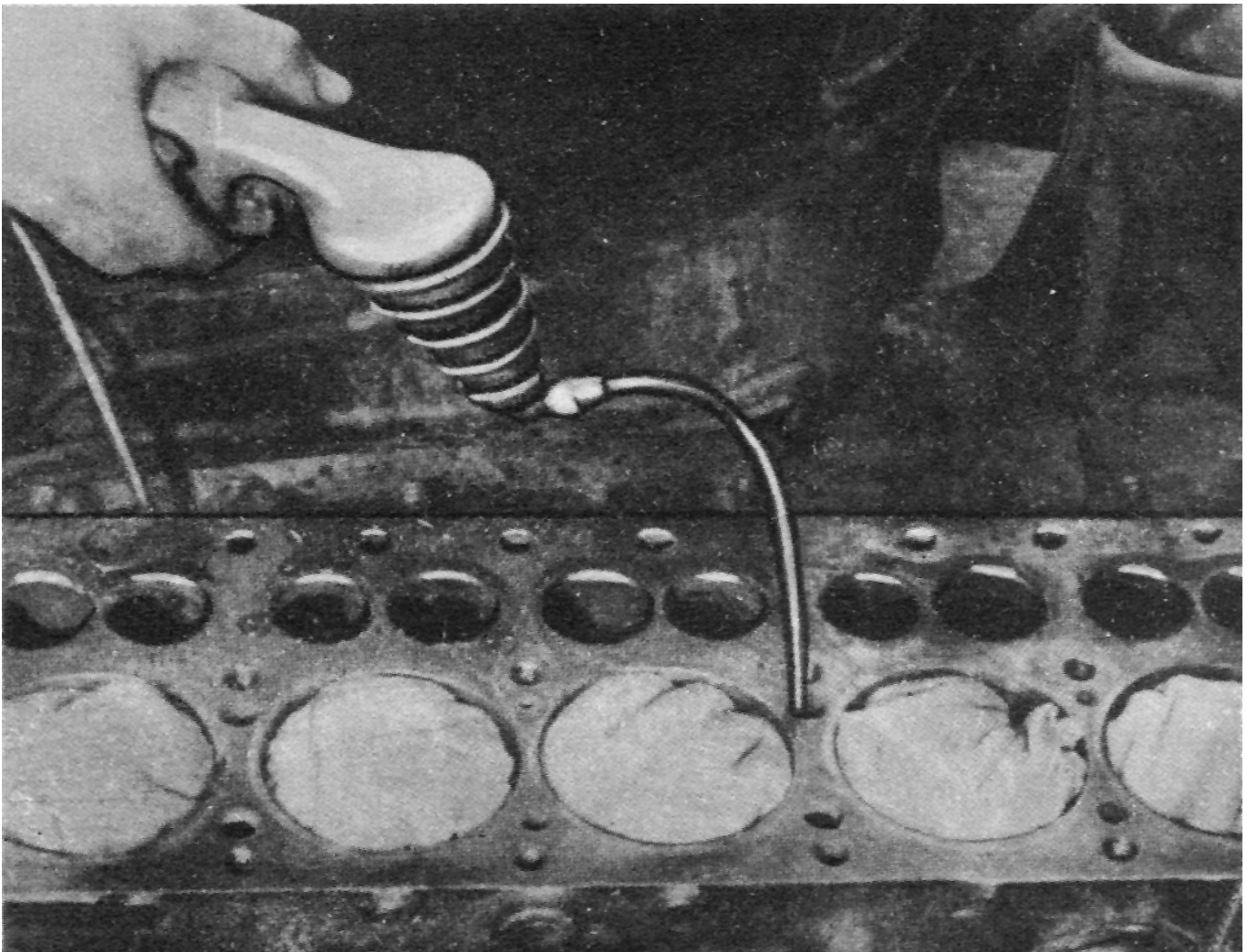


Fig. 3.

markedet, og de konstruerer stempelringene specielt til den motor, hvortil de sælges. Hvis ringrillerne i stemplet ikke er så dybe som de riller, ringene er beregnet til, vil ringenes pres mod cylindervæggen naturligvis blive forhøjet, og dette kan forårsage rivning af cylinderen. I dette tilfælde vil der kun finde rivning af cylindervæggen og ringene sted. Stemplet vil være helt fri for mærker af rivning.

Montering af et forkert sæt ringe har naturligvis også indflydelse på ringenes og cylindrenes tilbøjelighed til at rive. Nogle motorer kræver f.eks. ringe, som byder den største modstand mod rivning, og disse motorer er fra ny monteret med en forkromet øverste kompressionsring. Forkromede kompressionsringe er foreskrevet, fordi krom af alle materialer, der anvendes til stempelringe i dag, har den største modstand mod rivning. Er det derfor naturligt at antage, at hvis der er foreskrevet forkromet kompressionsring i en motor, når den er ny, vil det også være nødvendigt at montere en ring med lige så stor eller større modstand, når motoren bliver hovedrepareret? Det er i virkeligheden mere nødvendigt, fordi kølesystemet i den gamle motor har mistet noget af sin effektivitet, og karburatorens dele kan være slidt, således at benzinluftblandingen ikke svarer til specifikationerne, og endvidere kan tændingsindstillingen være anderledes, end da vognen var ny, på grund af slid af strømfordelerakslen o.s.v. Alle disse ting har indflydelse

på motorens gang og gør det nødvendigt at montere et sæt stempelringe med den største modstand mod rivning. Forkromede ringe yder den bedst kendt beskyttelse herimod.

En almindelig årsag til rivning af cylindervægge, stempler og stempelringe er for høj motortemperatur. Mange årsager, som f.eks. tilstoppet køler, defekt termostat, samentrykt kølerslange, defekt vandpumpe, knækket ventilatorrem, snavsede vandkamre, utæthed i køler, kølerslange eller toppakning kan forårsage, at motoren bliver overhededet. Årsagen til overhedningen må fastslås og afhjælpes, ellers vil motoren blive overhededet igen efter den nye reparation. Somme tider vil ejeren af vognen indrømme, at motoren har været kørt varm på et eller andet tidspunkt, og fortælle mekanikeren hele historien. Det er imidlertid oftere overladt til mekanikeren selv at fastslå årsagen, og det er vanskeligt!

Rust ved den øverste del af køleren og omkring kølerdækslet eller på spildebakken i nærheden af kølerens overløbsrør, ruststænk på den øverste del af motoren eller andre steder i motorrummet er gode tegn på, at motoren har været kørt varm. Motoren kan være kørt varm, fordi den øverste del af køleren har været tilstoppet. Denne del af køleren bliver ofte tilstoppet efter hovedreparation af en motor, fordi rust og afskalninger fra den indvendige side af vandkamrene samler sig her. Ved en

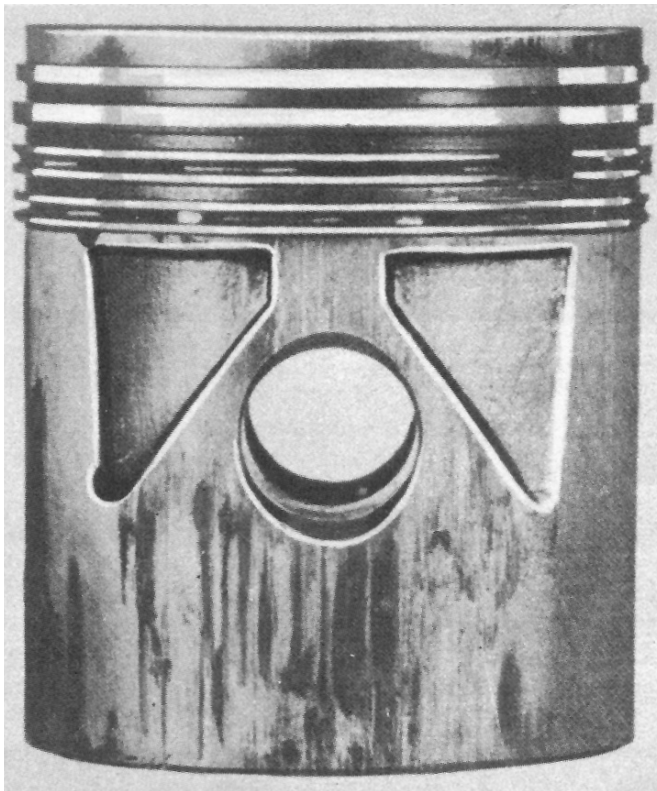


Fig. 4.

gennemstrømningsprøve kan det undersøges, om køleren er tilstoppet. Hvis der ikke kan strømme en tilstrækkelig mængde vand igennem den, bør den skylles ud nedefra, og gennemstrømningsprøven foretages igen.

Hvis der er for lidt vand i kølersystemet på grund af en udvendig utæthed, vil motoren også blive overophedet. Derfor bør kølerslanger, toppakning og vandpumpe undersøges for utætheder.

Ansamlinger af slam, snavs og andre fremmedlegemer i den nederste del af cylinderblokken forhindrer en normal cirkulation af kølevandet gennem motoren. Se figur 2. Sådanne samlinger forhindrer også kølevandet i at komme i kontakt med den udvendige del af cylindervæggen. Dette vil medføre lokale overophedninger, som altid underbygger rivning af stempelringe og cylinder, fordi cylindervæggen vil blive så varm, at smøreolien ikke yder tilstrækkelig beskyttelse af de arbejdende dele. Størrelsen af de nævnte ansamlinger i en motor kan hurtigt og let fastslås ved at stikke et stykke svejsetråd ned gennem kølevandshullerne i toppen af cylinderblokken. Eventuelle ansamlinger bør skylles ud af blokken med anvendelse af specielt udstyr. For at opnå det bedste resultat bør man fjerne frostpropperne, inden udskylningen foretages. Se figur 3.

En utæthed i toppakningen, gennem hvilken vandet kan træn-

ge ud til det udvendige af cylinderblokken, er kun skadelig på den måde, at den påvirker mængden af kølevand i systemet. Hvis der derimod slipper vand ind i cylinderen gennem en defekt pakning, topstykke, eller en revne i blokken, kan det under særlige forhold føre til en rivning af cylindre og stempler eller stempelringe. Den eller de eneste cylindre, som påvirkes af denne fejl, er den eller de cylindre, i hvilken kølevandet strømmer ind. Et omhyggeligt eftersyn af topstykket, det øverste af cylinderblokken og toppakningen omkring kølevandshullerne vil afsløre den utæthed, hvor kølevandet passerer. Topstykket kan være skævt, eller det kan være tæret omkring kølevandshullerne, og så er det næsten umuligt at afhjælpe utætheden uden først at planslibe topstykkets anlægsflade. Det er en meget dårlig fremgangsmåde at prøve at standse utætheden ved at spænde topstykkeboltene ud over det moment, der er foreskrevet fra fabrikken. Dette vil deformere cylinderblokken så meget, at det er næsten umuligt for et sæt stempelringe at virke tilfredsstillende.

Monteringen af stempelpindene spiller en vigtig rolle for et godt resultat af en hovedreparation. En stempelpind, som går for stramt i sine lejer, vil gøre stemplet ovalt og forårsage, at det rives i områderne omkring stempelpindslejerne som vist i figur 4. Rivningen opstår efter, at spillerummet mellem stemplet og cylindervæggen er udlignet, og den varme, der udvikles ved stemplets gnidning mod cylinderen, bliver stor nok til at smelte metallet på stempelskørtets overflade. Det smeltede metal fra stempelskørtet ligefrem svejses fast på cylindervæggen. Når stempelringene derefter passerer over denne ru overflade, rives der metalpartikler af ringenes glatte slidflader. Dette ødelægger tætningen mellem ringene og cylindervæggen og tillader olien at passere forbi ringene og ind i forbrændingsrummet. Når et stempel rives, er det almindeligt, at der udvikles så meget varme, at stemplet for stedse mister sin form. Rivningen af et stempel over og under stempelpindslejerne er et sikkert tegn på, at stempelpinden har været monteret med utilstrækkeligt spillerum. For at opnå det rigtige spillerum. For at opnå det rigtige spillerum ved montering af en stempelpind bør man altid følge fabrikkenes foreskrifter.

Når en motor bliver skilt ad, og det viser sig, at et eller flere af stemplerne er revnet på tryksiderne, er det sandsynligvis, fordi stemplerne har været monteret med for lille spillerum. Dette gør sig navnlig gældende, når motoren er blevet monteret med nye stempler. Stempler, som har været monteret med for lille spillerum kan kendes fra stempler, der er revet af en anden

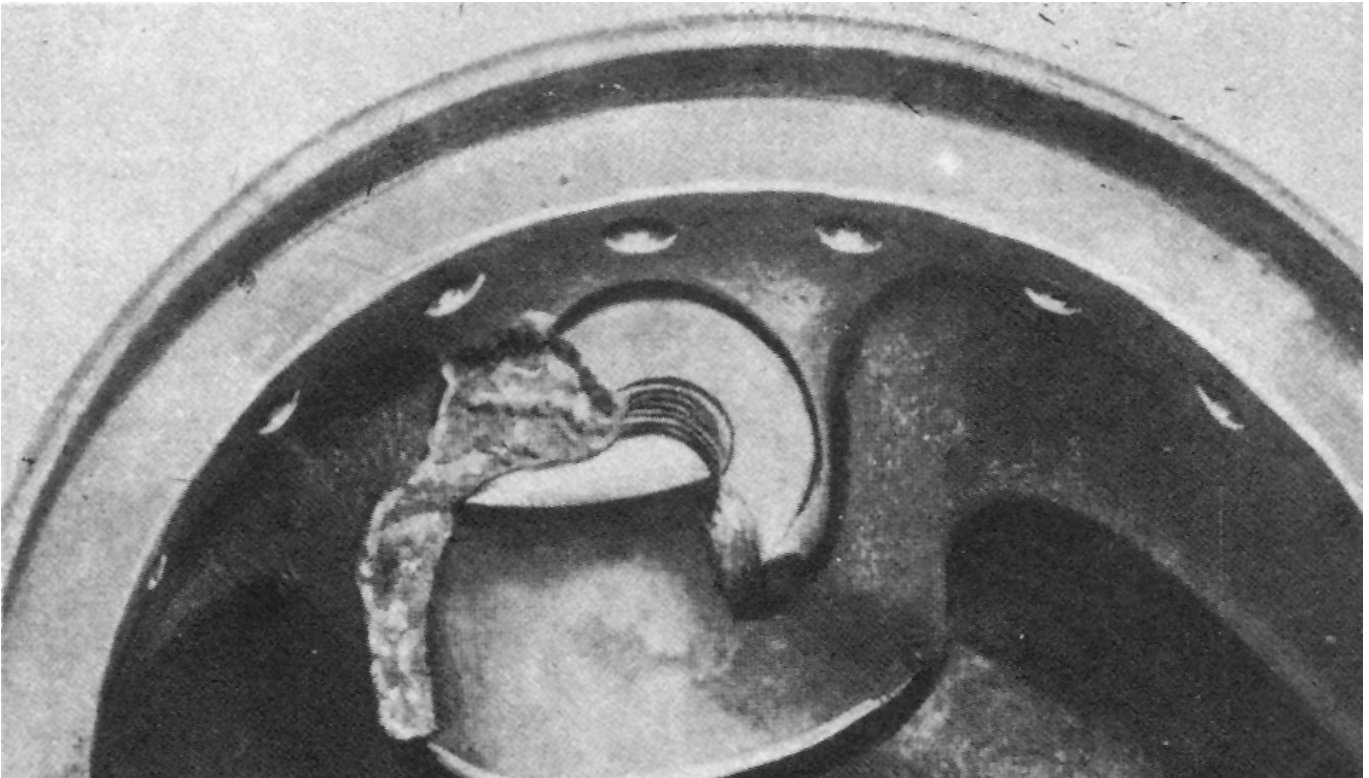


Fig. 5.

grund, ved at skørtet på stemplet med det for lille spillerum vil fremtræde poleret og blankt på den nederste del under stempelpindshullerne. Et blankt område nedenfor stempelpinden i et revnet stempel viser, at stemplet er trykket ud af form og har gnedet mod cylindervæggen med et anseligt tryk. Metallet fra et stærkt revnet stempel vil blive trukket tværs over ringenes område, selve ringene og deres riller, således at det fastlåser ringene i rillerne og gør dem uvirksomme. Se figur 1. Under sådanne forhold vil gennemslag af forbrændingsgassen og olieforbrug med sikkerhed blive det endelige resultat. Hvis et stempel monteres med for lille spillerum, vil det ikke alene resultere i en forøgelse af friktionstabet, men det reducerer samtidig den mængde olie, som kan nå stempelringene og den øverste del af cylindervæggen. Denne mangel på olie vil igen medføre rivning af stempelringe og cylindre.

Konstruktionen af pejlstangen og stempelpinden bestemmer, hvorledes stempelpinden skal passe. Hvis f.eks. stempelpinden er låst i stemplet ved hjælp af en sætskrue gennem det ene af stempelpindslejerne, og pejlstangen er flydende på stempelpinden, må denne have tilstrækkeligt spillerum i pejlstangsløsningen, for at den ikke skal rive sig fast. Hvis dette ikke er tilfældet, vil stempelpinden sætte sig fast i bøsningen og dreje sig frem og tilbage med pejlstangen. Når pejlstangen bevæger sig, må noget andet naturligvis give efter, og da stemplet er det svageste af de pågældende tre dele, vil der ske et brud ved stempelpindslejet. Se figur 5. Omfanget af ødelæggelsen på cylindervæggen og andre motordele vil afhænge af den hastighed, motoren kørte med, da bruddet skete, og hvor lang tid den har arbejdet, efter stemplet er gået itu. Et sådant brud på et stempel vil give sig til kende ved en tydelig banken. Hvis sætskruen i stempelpindslejet ikke passer med forsænknningen i stempelpinden, vil der opstå spændinger i

lejet, som kan resultere i et itubrudt stempel. Hvis et stempel går i stykker som her omtalt, bør man undersøge de nævnte dele, og man vil som regel herigennem få en forklaring på årsagen til bruddet.

Der er andre forhold, som kan foranledige rivning af stempelringe, stempler og cylindervæg, f.eks. at tilkøre en motor ved at lade den gå langsomt, medens der løber koldt vand gennem kølesystemet, og termostaten er fjernet. Det er rigtigt, at denne fremgangsmåde forhindrer motoren i at blive overhededet, men den lader ikke alle motorens dele opvarmes ensartet, og følgelig vil nogle dele udvide sig mere end andre, og resultatet bliver rivning på grund af utilstrækkelig smøring og utilstrækkeligt spillerum.

Montering af plejstangsløjer med mindre spillerum end det forskrevne kan også forårsage rivning. Et for lille spillerum i lejerne nedsætter den oliemængde, der bliver slynge op på cylindervæggen, og denne nedsatte smøring kan være tilstrækkelig til, at stempler og ringe vil berøre cylindervæggen, metal mod metal, og rives.

Efter et sæt stempelringe er revet, vil motorens olieforbrug stige. I de fleste tilfælde vil det være nødvendigt at bore cylindrene og montere nye stempler, ringe o.s.v. Dette er naturligvis en kostbar affære, og derfor skal følgende understreges:

Når en motor bliver hovedrepareret, må den undersøges omhyggeligt og renses, og alle dens dele må samles med de foreskrevne spillerum.

(Artiklen har tidligere været bragt i "DOMI Service Bladet" nr. 4, Januar 1955)

MGB med lad

Leyland Sherpa

Af Bjarne Rother Jensen

Nu er pubmøder i MG-klubben jo et sted, hvor man kan høre mange "sandheder", og lære meget om det liv, der udspillede sig på DOMI-værkstederne rundt omkring i landet tilbage i 60'erne og 70'erne. Der bliver ofte nævnt underlige engelske bilmodeller, som jeg aldrig har hørt om, hvilket jeg dog ikke lader mig mærke med. Men hvis jeg til

et pubmøde pludselig påstod, at British Leyland i 1974 introducerede en MGB med lad, ville mange ryste på hovedet og betragte det som en løgnhistorie på linje med "den med oliekanen, der under en motorreparation blev glemt i cylinderen, hvorefter topstykket blev monteret, mens studsene fra oliekanen stak ud mellem blok og topstykke, og først blev opdaget, da motoren blev startet". Men ikke desto mindre var denne "MGB" Leyland varevogn eller Leyland

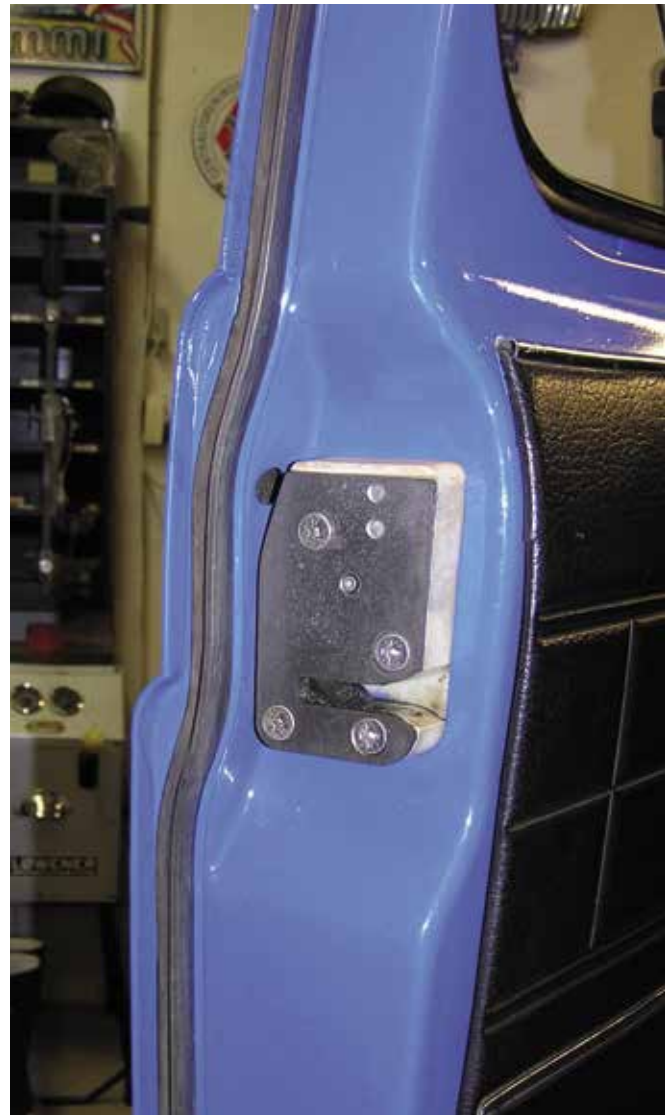




Sherpa - som modellen hedder - i produktion fra 1974 til 1982. De mere hardcore MGBejere vil nikke, og fortælle vidtløftige historier om i hvilke rust og skrotbunker (ældre Sherpa'er), de gennem årene har hentet motorer og ikke mindst gearkasser med overdrive fra, for senere at montere dem i deres MGB'er.

Sherpa'en blev lanceret med en smuk salgsbrochure, i hvilken en fransk vindistributør fylder varerummet op med kasser og balloner

fulde af vin. Salgsteksten er utrolig morsom, specielt da Sherpa'en i forhold til de konkurrerende modeller, der allerede var på markedet, faktisk var umoderne og noget bedaget, allerede da den blev lanceret. Læs engang teksten fra brochuren - "Byg en metalkasse, sæt et hjul i hvert hjørne, monter en motor og De har fået en varevogn. Dette synes i det mindste at være måden, mange konstruerer varevogne på. Men ikke hos Leyland. Det vil de kunne se første gang,





De ser på den nye LEYLAND SHERPA. Den er virkelig stilren og alene dette gør, at en Sherpa vil være et godt image for Dem og Deres forretning. Prøv at se på det indvendige i en Leyland Sherpa. Selvfølgelig er kabinen udformet, så man har følelsen af at befinde sig i en moderne personvogn. Det er en kendsgerning, at jo bedre man føler sig tilpas i en bil, desto bedre og hurtigere udfører man sit job." Man må give Leyland ret i at Sherpa'en virkelig var "stilren". Man havde nemlig ikke alene brugt stort set alt, hvad man allerede havde på hylderne, men også hvad man brugt i andre Leyland modeller. Den er fuld af reservedele, som vi genkender fra både MG, Morris og andre engelske bilmodeller. Motoren var den 1798 cm³ 4 cylindrede rækkemotor, vi kender fra

MGB'en, og gearkassen en 4-trins fuldsynchroniseret "bundgear". Bremseforstærkeren var den samme, som på de senere MG'ere. Bagtøjet var anvendt i den gamle nostalgiske London taxa FX4. Bemærk også de klassiske Lucas forlygter og sideblink fra B'eren. Navkapslerne ligner dem fra MGB Mk. I. De indvendige dørgreb blev anvendt allerede i B'eren i 1968, og også i en Lotus Esprit (fra 1975), og dørgrebet (det såkaldte doorpull handle) blev anvendt i bl.a. en Morris Marina varevogn. De udvendige dørgreb var de samme, som anvendes på en Morris Mascot Mini. Dørlåsen var også fra MGB'en, og det var kablet til motorhjelm også. Kablet blev for øvrigt også anvendt i MG 1300. Visserkontakten og chokerkablet var fra MG, ligesom pedalarrangementet, der kunne ses i 70'ere modellerne.



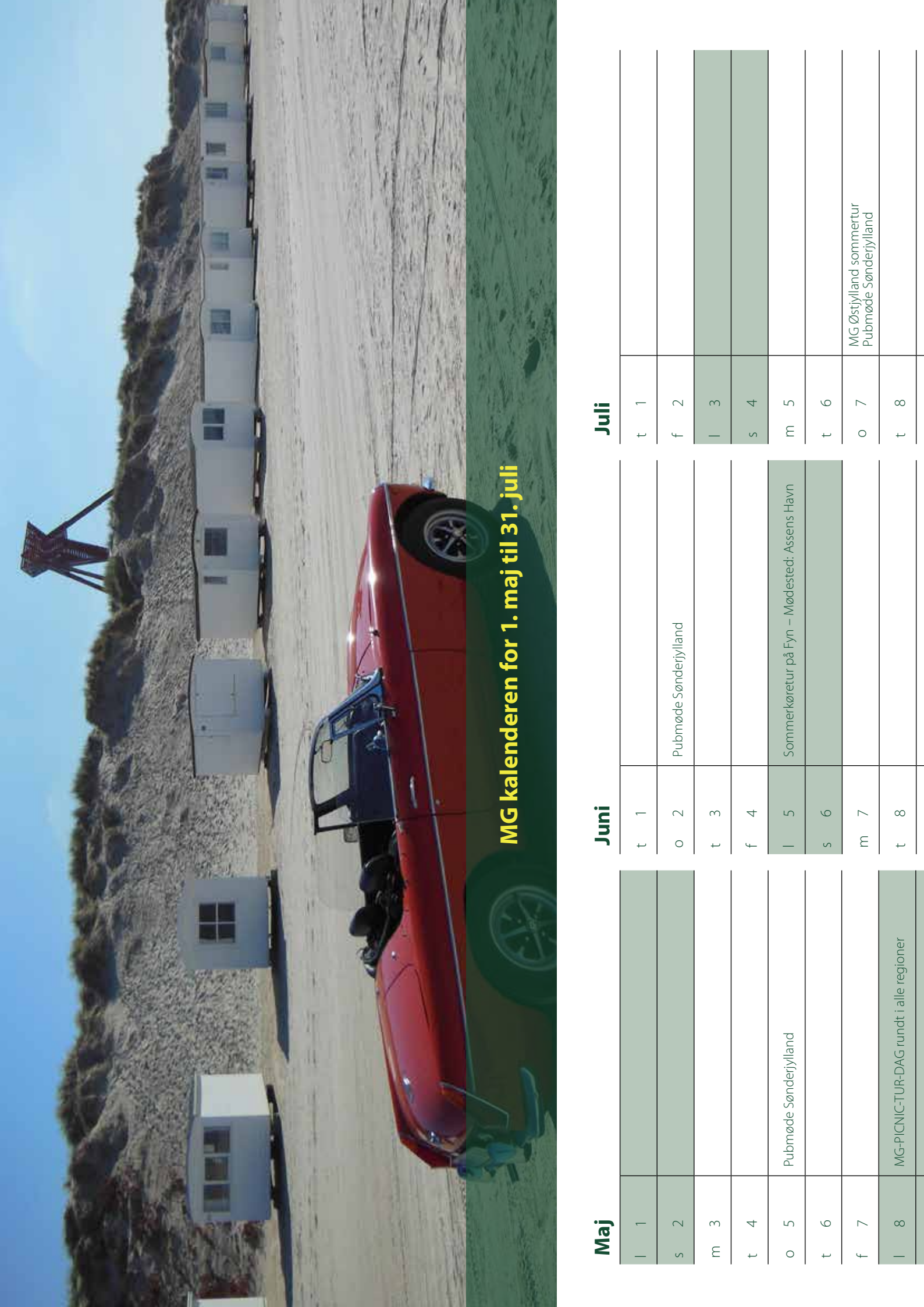
Selve "kommandobroen" prydedes af et rat anvendt i Morris 2200, og et dejlig stort klassisk speedometer fra en Marina varevogn, en bremsekredsalarmer fra 70'erne MG'erne, hvilket viskerkontakten også var. Overgearskontakten var fra de sidste MGB 70'erne modeller. Bemærk i øvrigt, at ledningen til kontakten løber udvendigt på gearstangen. En umiskendelig engelsk løsning. Kontakten kan man også støde på i Triumph.

Jo mere jeg betragter denne noget særprægede MG, selvom den aldrig blev produceret med et oktagon logo, jo mere charmerende bliver den. Hvor ville jeg gerne finde en rustfri kassevogn eller endnu hellere en minibus.

Man må give presseafdelingen på British Leyland ret. Sherpaen er en

af de mest stilrene modeller, hvor designet fra store dele af den engelske bilproduktion skjuler sig. Ja, man kan vel sige, at den historiske reference er uomgængelig i denne MG.

Man må sige, at her har englænderne virkelig hyldet det gamle princip om, at der er ikke grund til at opfinde noget, der allerede er opfundet. Men sjæl, det har den sgu denne Sherpa.



MG kalenderen for 1. maj til 31. juli

Maj

l	1	
s	2	
m	3	
t	4	
o	5	Pubmøde Sønderjylland
t	6	
f	7	
l	8	MG-PICNIC-TUR-DAG rundt i alle regioner

Juni

t	1	
o	2	Pubmøde Sønderjylland
t	3	
f	4	
l	5	Sommerkøretur på Fyn – Mødested: Assens Havn
s	6	
m	7	
t	8	

Juli

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

s 9	o 9	f 9
	Grillaften MG Østjylland	
m 10	t 10	l 10
t 11	f 11	s 11
o 12	l 12	m 12
t 13	s 13	t 13
f 14	m 14	o 14
l 15	t 15	t 15
s 16	o 16	f 16
m 17	t 17	l 17
t 18	f 18	s 18
o 19	l 19	m 19
t 20	s 20	t 20
	MG Sport Motorsport & Gokartcenter Fyn	
f 21	m 21	o 21
l 22	t 22	t 22
s 23	o 23	f 23
m 24	t 24	l 24
t 25	f 25	s 25
o 26	l 26	m 26
t 27	s 27	t 27
f 28	m 28	o 28
l 29	t 29	t 29
	MG Majløbet (Østjylland) Aros Karavanen	
s 30	o 30	f 30
m 31		l 31

MG Sport 2021



Efter en veloverstået 1. afd. i Stilling, så er MG Sport nu også klar med 2. afd. tællende til MG Sport mesterskabet 2021. Det kommer til at foregå:

Søndag den 16-5-2021 på Køreteknisk Anlæg Sønderborg, Vestermark 14, Sønderborg

Vi mødes søndag formiddag mellem kl. 08.30 og 09.00 på ved banerne, hvor der er registrering og teknisk kontrol af bilerne. Da vi har en stram tidsplan, med forhåbentlig mange deltagere, er det vigtigt, at du er der senest kl. 09.00 til licenskontrol. Der er teknisk kontrol mellem kl. 09.00 og 09.30, hvor det forventes, at du opholder dig ved bilen indtil din bil er godkendt. Der bliver afholdt førermøde umiddelbart efter teknisk kontrol er overstået, og vi forventer at prøverne starter senest kl. 10.00. I løbet af dagen gennemkøres 3 prøver. Den ene af prøverne bliver en rundbane med rigelig mulighed for at prøve både bil og fører af. Vi forventer, at alle prøverne kan gennemkøres 3 gange, hvor den bedste tid tæller til resultatet. Men kommer vi i tidsnød kan en af prøverne reduceres til 2 forsøg.

Alle klassiske biler af engelsk oprindelse kan deltage. Points 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 som nu også er opdateret efter de første løb.

Sikkerhedsregler

For at få starttilladelse skal bilen således nu kun være udstyret med sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele), en selekniv (feks. Stanley kniv, gælder kun rallysynede biler), og føreren skal bære min. "E"-godkendt styrthjelm. Der vil ikke blive givet starttilladelse uden disse ting er i orden. Er du i tvivl så spørg!

HUSK dokumentation for; registreringsattest, forsikring samt DASU licens (når du ikke kører på 1-dags licens)

Der er kaffe og rundstykker ved ankomsten, og sandwich el.lign. til frokost.

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.

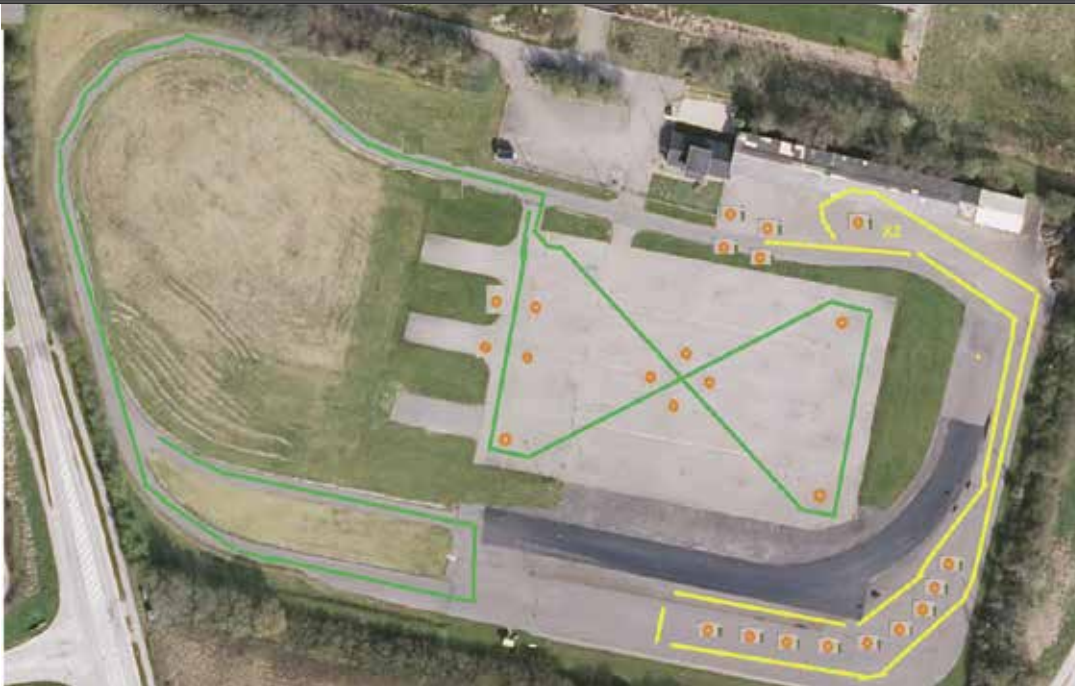
Tilmelding med oplysning om fører og bil sendes pr. mail til Uffe Madsen: uffe@mgcc.dk. Tilmeldingsgebyr på 450,00 kr. skal indbetales på konto nr. 9860 0000363987. Din tilmelding er først gyldig, når din betaling er registreret. Der er max. antal på arrangementet, og derfor gælder "først til mølle" princippet. Såfremt du ikke har licens og derfor skal have udstedt éndags-licens, er tilmeldingsgebyret 600kr.

Har du spørgsmål vedrørende arrangementet – eller tekniske spørgsmål - er du velkommen til at kontakte arrangementskoordinator Casper Jørgensen på casper@mgcc.dk (tlf.5189 5218) eller Uffe Madsen (tlf. 4036 3175).

Vi har også altid brug for officials til afvikling af et sikkert arrangement.

Kunne du tænke at deltage i MG Sport som "official" dvs. tidtager eller flagdommer rundt på banen? Vi har utroligt meget brug for dig og kan ikke komme til at køre uden dig og dine kolleger! Du er velkommen til at henvende dig til vores "Chief Official"; Carsten Thorgaard, Telf.: 40175540, carsten@mgcc.dk





Sønderborg Bane 1 og 2 (002)



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*





Danske
Hoteller
www.danske-hoteller.dk



OPHOLD I DET MIDTJYSKE

MED RIG MULIGHED FOR AT OPLEVE AARHUS

DAG 1:

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

DAG 2:

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

DAG 3:

- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS
PR. PERSON
1.145,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

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
775,-
I DOBBELT-
VÆRELSE

Tillæg
enkeltværelse
pr. dag
kr. 250,-



Hotel Årslev Kro

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

Gammel kærlighed *rust*er ikke

Markedets bredeste dækning

- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veteran-køretøjer
- Gratis Vejhjælp 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

Boghandleren anbefaler

Det er tankevækkende, at den måske bedst sælgende bog om MGB, er skrevet af en dansker, og vi taler vel at mærke om internationalt salg.

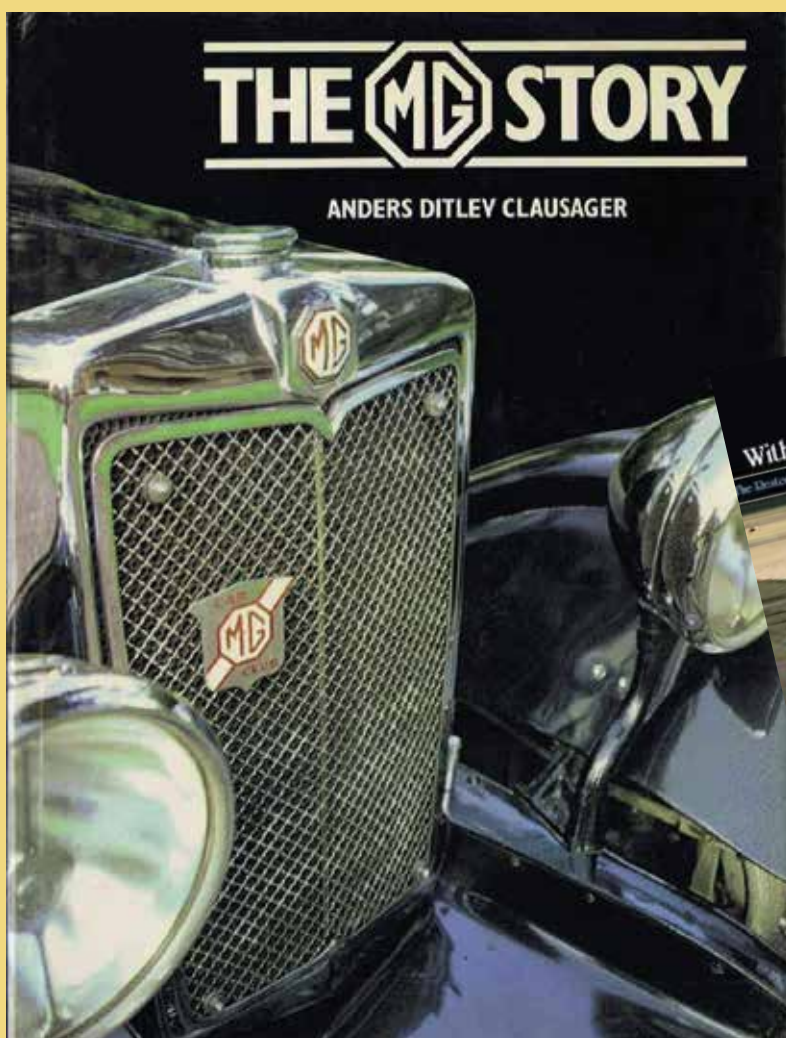
Anders Ditlev Clausagers bog Original MGB er simpelthen biblen for MGB ejere. Her kan du læse alt om hvordan din MGB skal være ned til mindste detalje, hvis du søger så original en bil som muligt. Men det er ikke kun MGB Clausager har forsket i, MGA, T-typerne, Sprites & Midgets og MG Saloon cars er an-

dre biler indenfor vores interesseområde Clausager har begået bøger om.

Desværre har vi ikke alle forfatterens bøger i klubbens boghandel, men vi kan tilbyde fire titler.

Bemærk, at der er tale om engelske bøger. Ingen af Clausagers bøger er oversat til dansk.

Bestil bøgerne på rother@mgcc.dk



1. Original MGB, Herridge & Sons Ltd, 152 sider, 350 Kr.
2. Das Original MGA, Heel, 112 sider, 300 Kr. (BEMÆRK! BOGEN ER PÅ TYSK)
3. Original MG T Series, Bay View Books, 103 sider, 350 Kr.
4. The MG Story, Haynes, 96 sider, 125 Kr.
5. Sprites & Midgets The Complete Story, Crowood Autoclassics, 224 sider, 200 Kr.

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

Meguiar's®
since 1901



Af: Lars Bomholt Poulsen

Jeg er den lykkelige ejer af en MGB GT men bliver alligevel nogen gange spurgt, hvorfor jeg ikke købte en åben MG.

Sagt en gang for alle, det skyldes udelukkende en oplevelse jeg havde i mine unge år med kaleche-biler. Her kommer historien:

I begyndelse af 70'erne havde jeg en Triumph Spitfire Mk III, rød med trådhjul og en hvid kaleche. En rigtig fancy bil på den tid, og når den ellers ikke var på værksted, gav den mig masser af cool oplevelser og "varme" piger i passagersædet. Jeg husker specielt stunder, hvor jeg holdt ude ved Moesgaard Strand med regnen trommende på kalechen og kiggede ud over vandet. Kan det blive bedre? Uanset hvor meget det regnede, kom der aldrig en dråbe vand ind i kabinen, den var fuldstændig vandtæt. (Troede jeg)

Lige indtil en dag, hvor der blev annonceret en stor begivenhed i radio og aviser i forbindelse med åbningen af et megastort supermarked i Tilst nordvest for Århus ved navn Bilka. Der var annonceret med, at her kunne man købe ALT, og udenfor var der da også en Cessna flyvemaskine og en Ford Mustang til salg. Ved siden af var der en spritny Shell-station, og i forlængelse af den noget hidtil uset: En automatisk bilvaskemaskine. Den første af sin art i Danmark.

Den var anbragt i en lang glasbygning og bestod af et slags transportbånd, som skubbede bilen med en rulle på venstre forhjul gennem forskellige vaskestationer med skumforvask, bløde vandstråler, højtryksvask med roterende børster, vokspray, roterende polerebørster, og til sidst blæsertørring.

Hvilket teknisk mesterværk. Jeg måtte simpelthen prøve den.

Så en lørdag eftermiddag kørte jeg og min kammerat, Erling K, ud til Bilka, lukkede kalechen og betalte ca 10 kr til en mand, der stod ved indkørslen med et stort grin på fjæset. (et kort øjeblik spekulerede jeg på hvad der var så morsomt). Så greb maskinen fat i bilen, og langsomt begyndte vores rejse ind i det ukendte, og på en eller anden måde følte jeg, at nu var der ingen vej tilbage.

Først kom vi til skumforvasken, et hurtigt kik rundt, fint, ingen vand at se. HAR VI DET IKKE SJOVT. Så kom de bløde vandstråler, og nu kom der enkelte vanddråber ind ved toppen af sideruden, men skidt med det, det var ikke noget at skrive hjem om.

Pludselig blev vi ramt af højtryks-spul, og nu kom vandet hurtigt ind mellem toppen af forruden og kalechen. Det var som et nærbillede af Niagara Falls, og vandet steg hurtigt til op over sæderne. Gennem al vandet og forruden så vi de enorme roterende børster kravle langsomt op over kølerhjelm og forruden.

Så ramte børsterne kalechen, som straks kollapsede ned på vores hoveder. Det var den værste hovedbunds-massage jeg nogensinde havde fået, næsten som om det var en kvindelig russisk kranfører, der tog fat. Derefter blev hele kalechen revet af forruden og slynget ned bag sæderne. Nu var vi virkelig udsat for den moderne teknologis sindssyge elementer. Vores frisure blev hurtigt lavet om til en tilbagestrøget Mel Gibson-stil, og det eneste vi kunne gøre var bare at holde fast. Så kom vokspray og polering, og efter det lignede vi mere Hannibal Lecter. Efter en komplet hårtørring, hvor jeg bogstavelig talt kunne mærke ørevoksen poppe ud af hovedet som proppen fra en champagne-flaske, blev vi skubbet ud af dette rædselskabinet.

Der stod en masse mennesker udenfor og betragtede maskinen. De havde alle øjne så store som tekopper og kæberne hang nede på brystet. Ingen sagde en lyd. Hvad skulle vi gøre? Bare holde pokerfjæset, åbne dørene og lukke vandet ud, og køre væk i en helvedes fart.

Når jeg i dag tænker tilbage tror jeg faktisk, at det var den sjoveste oplevelse i mine yngre dage, men aldrig mere en bil med kaleche !!!



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

Generalforsamling

Søndag D. 30. maj Kl. 14.00 På Aarslev kro.



Vi havde tidligere en forventning om, at generalforsamlingen ikke kunne afvikles før efter sommerferien. De seneste udmeldinger fra regering og myndigheder gør det måske muligt i praksis at afholde generalforsamlingen tidligere. Bestyrelsen har derfor besluttet at afholde generalforsamlingen søndag den 30. maj med alle de forbehold, der kan være omkring covid-19 situationen.

Det er forventeligt, at man møder op med gyldig corona attest, del vil sige, at denne ikke er mere end 3 dage gammel. Alle regler for indendørs aktiviteter bliver selvfølgelig overholdt.

Om mødet kan afholdes med "tag selv buffet" og kaffebord efter mødet, må vi vente med at tage stilling til. Yderligere kan der være restriktioner om maksimal antal deltagere. Se mere om tilmelding nederst på siden.

Dagsorden for generalforsamlingen

1. Valg af dirigent
2. Formanden aflægger bestyrelsens beretning
3. Fremlæggelse af revideret regnskab
4. Behandling af indkomne forslag
5. Evt. valg af formand
 - Finn Pedersen - modtager genvalg
6. Valg af bestyrelsesmedlemmer
 - Carl Hellmers – modtager genvalg
 - Carsten Wiwel – modtager genvalg
7. Valg af 2 suppleanter til bestyrelsen
 - Mogens Jensen – modtager genvalg
 - Afventer kandidat – hvem har et emne?
8. Valg af 2 revisorer.
 - Søren M. Sørensen – modtager genvalg
 - Henrik Andersen
9. Eventuelt

Forslag, herunder til vedtægtsændringer, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal indsendes til formanden senest den 10. maj, mail: finnmg67@outlook.dk. Bemærk, at dette er en forkortet tidsplan i forhold til normal generalforsamling. Alle forslag vil efterfølgende blive offentliggjort på hjemmesiden umiddelbart efter den 10. maj.

Af hensyn til tilladte antal deltagere (forsamlingsforbud), skal tilmelding til generalforsamlingen ske skriftligt pr. mail til Finn – finnmg67@outlook.dk – senest d. 20. maj.

Angiv antal (hvis partner deltager) – Navn(e) og medlemsnummer. Hvis det samlede antal tilladte deltagere vil overstige det antal, der er tilmeldt, vil det være "først til mølle" princippet. Alle tilmeldte vil få besked via mail umiddelbart efter den 20. maj.

Regnskabet, som vil blive gennemgået på generalforsamlingen, vil være tilgængeligt på hjemmesiden fra den 16. maj under logon.

Hvis der på et senere tidspunkt meldes ud om restriktioner, der ikke tillader at afholde generalforsamlingen, vil dette blive offentliggjort på hjemmesiden og Facebook. Har man tilmeldt sig forinden, vil man ligeledes få besked per mail.

Ca. en uge før mødet vil tidspunkt for afholdelse blive offentliggjort på hjemmesiden og via mail – altså, om det bliver med fælles buffet eller blot afholdelse af selve generalforsamlingen kl. 14.00.

Bestyrelsen for MG Car Club Denmark – den 6. april 2021

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 opsig dine nuværende policer og overfører dem til GF.

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

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

GF Veteran · Strandvejen 59 · 2100 København Ø

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



*Overskud
til hinanden*

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

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



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

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

MG-SHOPPEN

MG Shoppen!

Så er køre sæsonen for alvor skudt i gang.
 Det går mod lysere og varmere tider og det er nu bilen skal ud og
 røres.
 Skulle du nu stå og mangle en MG jakke, Polo eller hvem ved,
 måske en paraply. Netop nu er der godt fyldt op på shoppens
 lager, så vi står klar til at betjene dig her i MG Shoppen.
 Vi sender gerne til din adresse, men du er også velkommen til at
 kigge forbi efter aftale.

Damgårdvej 3, 7323 Give
 Mail: mogens@mgcc.dk
 Tlf. 2167 0949



**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

Siliconebremsevæske vs. almindelig bremsevæske

Jeg har tidligere skrevet om skift af bremsevæske her i bladet (Februar 2014), herunder nævnt nogle negative egenskaber ved den klassiske – glycolbaserede - bremsevæske (bl.a. fugtoptagelse og evne til at fremkalde rust). Et af vores svenske medlemmer, Calle, har skrevet til mig vedr. brugen af siliconebremsevæske, som bl.a. har to meget gode egenskaber: Væsken skal ikke skiftes og den er uskadelig over for omgivelserne.

Siliconebremsevæske er ikke en ny opfindelse. Det hele begyndte med at US Army gerne ville slippe for at skifte bremsevæske på opmagasinerede køretøjer. Jeg husker selv fra min tid i Forsvaret, at det virkelig var et problem. Arbejdet med at skifte bremsevæske på køretøjerne på bare ét depot med cirka 50 køretøjer af varierende størrelse var enormt. Og forsøgte man at skifte, så blev køretøret kort, idet der ikke skulle foretages mange opbremsninger inden bremsepedalen bragede i bund, hoved- og hjulcylindre var med tiden blevet angrebet af rust og gummitempler og bremseslanger var møre.

Men af en eller anden grund skiftede det danske forsvar ikke bremsevæsken ud med siliconebremsevæske. Men også dette arbejde ville have været enormt, idet det ville kræve en total adskillelse af hele bremsesystemet, omhyggelig rengøring inden

montering af nye gummitempler og bremseslanger, inden der kan påfyldes siliconebremsevæske. Det er nemlig et ufravigeligt krav, idet de to bremsevæsker ikke tåler at blive sammenblandet.

En MGB ejers erfaringer

Calle skriver (- og jeg oversætter!): *Fordelen ved siliconebremsevæske er at man aldrig behøver at tænke på at skulle skifte bremsevæsken for at forhindre rustdannelse og så beskytter man gummitemplerne, hvilket er godt for gamle biler der kører lidt og som står meget stille. Bagdelen ved siliconebremsevæske er at den ikke er god i kombination med skivebremser og 'racing' med mange hårde opbremsninger i tæt rækkefølge. Bremsecalibrene kan blive meget varme hvilket fremkalder microbobbler i den del af siliconebremsevæsken, der befinder sig ude i bremsecalibrene, hvilket kan forårsage bremsesvigt. Jeg taler af egen erfaring. Det er 9 år og 56.000 km siden jeg blev færdig med renovering af min MGB og jeg har hele tiden haft den samme siliconebremsevæske i bremsesystemet og i koblingens hydrauliske system.*

Så vidt Calle. Jeg kan tilføje, at jeg har læst at siliconebremsevæske ikke må anvendes i moderne biler, herunder MGF og TF, idet det bl.a. skader ABS funktionen, idet væsken totalt mangler smørende egenskaber. I øvrigt har jeg aldrig hørt om moderne biler der fra fabrikkens side har været påfyldt siliconebremsevæske.

Konklusion vedr. bremsevæsker

Konklusionen må være at siliconebremsevæske har sine fordele men også ulemper. Hvis jeg selv var i gang med at genopbygge en gammel MG – med tromlebremser og begrænsede fartressourcer – så ville jeg ikke være betænkelig ved at påfylde siliconebremsevæske. Men hvis man derimod har en nyere MG med skivebremser og gode fartressourcer, der rækker til at man kan følge de andre personbiler på motorvejen, så kunne jeg ikke drømme om at anvende siliconebremsevæske: Det er og bliver en nødløsning og det var også som sådan at det hele begyndte!

Bremsevæsker der tåler sammenblanding

Nej, du skal ikke bevidst sammenblende de forskellige bremsevæsker, men følgende væsker tåler 'sammenblanding' i forbindelse med skift af bremsevæske, hvor du jo ikke rengør systemet indvendigt. Man kan roligt blande bremsevæsker med DOT 3, DOT 4 og DOT 5.1 mærkning, da de er alle glycerol baserede. DOT 5.1 er at foretrække, idet den har det højeste kogepunkt (260 gr.). Men som

Dette er den bedste kvalitet bremsevæske på glycolbasis, som du kan påfylde din bil.



før nævnt må man ikke blande almindelig bremsevæske med den siliconebaserede bremsevæske, der er mærket DOT 5.

Pas på: DOT 5 er siliconebaseret, men DOT 5.1 er glycolbaseret (almindelig bremsevæske) Forvirret? Det er jeg også!

For fuldstændighedens skyld skal nævnes at nogle biler, bl.a. visse Citroën modeller ikke benytter almindelig bremsevæske, men en mineralsk baseret hydraulikolie og den må du under ingen omstændigheder benytte i en almindelig bils bremsesystem.

Genanvendelse?

Inden jeg lægger låg på – nej ikke på bremsevæskebeholderen – men på diskussionen, så er her et lille indlæg fra en svensker, der kalder sig 'Bosse Bildoktoren': Bremsevæske er kemisk affald og det skal afleveres på miljøstationen. Det må ikke hældes i afløbet eller i spildolien. Selv samler jeg alt brugt bremsevæske i en beholder og anvender det som malingsfjerner!

Så ved vi det. Sparsommelighed er vejen til velstand!

Benzinpumpen

Det er egentlig lidt mærkeligt at den elektriske benzinpumpe ikke er nævnt med ét ord i 'Owners Handbook' (i hvert fald ikke i de bøger, som jeg har set). Det skyldes sikkert at pumpen grundlæggende er ret stabil og at den næsten ingen vedligeholdelse kræver. Og dog er der mange MG ejere, der er lidt bekymrede for om nu også pumpen holder, når man begiver sig ud på de store rejser. Forståeligt nok, for de fleste kender sikkert ikke pumpens tilstand. Og så er det jo ikke en 'dime', som man sådan lige afmonterer.

SU benzinpumpen findes i flere udgaver hvoraf den væsentligste forskel er om det er en tryk- eller sugepumpe. De andre mindre forskelle relaterer sig mest til de forskellige årgange. Sugepumpen var ret almindelig til og med T-typerne. Her er de enten enkeltvis eller parvis monteret i motorrummet. Det har den store fordel, at pumpen er nem at komme til, men ulempen er, at den sidder i et (til tider) for varmt motorrum.



SU benzinpumpe - det blå tape med SU påskrift er ikke blot til pynt - der er en nødvendighed.

Så er det måske bedre med trykpumpen, der er monteret i nærheden af tanken og på højde med denne som i bl.a. MGA og MGB. Det vil i praksis sige at den er monteret i højre side lige inden for det forreste bagfjederophæng. Det betyder at pumpen er svært tilgængelig (bilen skal op på en donkraft) samt at den sidder udsat for vand og snavs. Ikke godt, men den sidder køligt!

Eftersyn og vedligeholdelse

Efterfølgende er noget, som du selv kan gøre, forudsat at du har mulighed for at få løftet bilen op, så du kan komme ind under den. Og det er det første problem. Nu antager vi at den lille detalje er klaret – måske med venners hjælp. Det første du kontrollerer er de elektriske forbindelser. Det hjælper ikke at pumpen er OK, hvis den ikke får strøm. Oven på pumpens bakelithus er den strømførende ledning tilsluttet. Kontroller at kabelskoen sidder godt fast. Tilsvarende kontrollerer du stel ledningen, som er fastgjort til én af de seks skruer i bunden af pumpen og til bilens karosseri. Når det er gjort, kontrolleres at tapen omkring bakelithuset er intakt – må ikke være utæt – og at pumpen stadig er fastspændt i sin bøjle. Til sidst kontrolleres det at pumpens benzintilførsel og -afgang er tæt.

Afmontering af pumpen

Det kræver lidt teknisk snilde og noget værktøj! Og der er absolut ikke noget, som man gør ude på landevejen, det kræver værkstedsfaciliteter. Begynd med at tage hovedafbryderen, så det elektriske system ikke kortsletter eller laver gnister. Hvis du endnu ikke har fået monteret en hovedafbryder – på trods af mine anbefalinger! – så bør du afmontere en af batteriet kabelsko, så er du helt sikret imod brand!

Herefter afmonteres den strømførende ledning og stel ledningen på pumpen. Og nu bliver det svært: Afmonter benzinafgang og benzintilgang på pumpen. Hvis det er muligt, så skal tilgangen blokeres, så benzinen løber ud af tanken. Er din MG udstyret med en benzinslange mellem tank og Pumpe, så blokeres den nemmest ved at klemme slangen sammen med en svejsetang (en speciel flatang, der kan stå fastspændt af sig selv), eller ved hurtigt at stikke en bolt eller en skruetrækker af passende størrelse ind i slangen, således at benzinen ikke løber ud.

Hvis du er så uheldig, at have en MG med kobberørstilslutning, så er der ikke andet at gøre end at tappe benzinen af tanken, enten ved at løsne bundproppen i tanken eller ved at lade benzinen løbe ud af det rør, som du netop har afmonteret. Hvis du løfter bilens højre side rigtig højt op, så bilen hælder sideværts mod venstre, så kan du måske nøjes med kun at skulle aftappe en mindre mængde benzin.

Afslutningsvis løsnes bøjlen, der holder pumpen, og pumpen kan herefter 'nørkles' ud af bøjlen. Benzinpumpen er i virkeligheden gummiophængt, idet den er omsluttet af en stor gummiring inde i bøjlen.

Konklusion: Besværligt og møgbeskidt arbejde, som bør overlades til professionelle, med mindre du har lyst til tekniske udfordringer!



Svejsetangen kan 'uden hænder' holde benzinslangen fastklemmt.

Eftersyn og reparation

Men når man først har fået afmonteret og rengjort pumpen, så er der det sjove og interessante arbejde tilbage, nemlig at skifte kontaktsættet. Kontakterne sidder inde under bakelitdækslet og inden man går i gang bør man sætte sig grundigt ind i hvorledes man skifter og justerer dem, det er egentlig ikke svært, men det skal gøres på en meget anderledes måde end man normalt forestiller sig.

Der er nogle, der anbefaler at man renser kontaktfladerne med et stykke fint smergellærred og evt. efterfølgende justerer kontaktafstanden i forbindelse med et rutineeftersyn af pumpen, dvs. hvis man bare har afmonteret pumpen for at efterse den eller for at se hvad der gemmer sig under dækslet. Hvis man begynder at rense kontaktflade eller at justere kontakterne, så har man virkelig påført sig selv problemer. Rør ikke kontakterne, medmindre at du vil skifte dem. Man kan ikke justere gamle kontakter – taler af egen erfaring! Køb i stedet et nyt kontaktsæt, - koster fra ca. kr. 110, - .

Hvis du har fået udskiftet den komplette pumpe, - pris ca. kr. 900, -, så smid ikke den gamle i skraldespanden, det er sandsynligvis kun



Sådan ser et brugt kontaktsæt ud til en SU benzinpumpe

kontakterne, der skal udskiftes, idet selve pumpens membran eller elektriske spole sjældent fejler noget.

Konklusion vedr. den elektriske benzinpumpe
Meget driftssikker og slidstærk, forudsat at pumpen er i orden, dvs. at kontakterne eller hele pumpen er fornyet. Hvis dette er tilfældet, så holder pumpen i rigtig mange år, og så behøver du ikke at bekymre dig mere om den, men blot nyde den behagelige tikken fra pumpen når du sætter tændingen til! Og skulle pumpen begynde at tikke helt hysterisk, så er det ikke pumpens skyld, så er du sikkert kørt tør for benzin! Bare til orientering – og det har jeg også prøvet!

God sommer!



MG Majløbet Østjylland

29. maj 2021



Startsted: Maul Biler, Danmarksvej 32 F, 8660 Skanderborg

Kl. 9.00 MG Majløbet starter med velkomst, morgenkaffe og rundstykker

Kl. 10.00 Første bil sendes af sted på ruten med 3 poster, på vej mod frokost

Ca. kl. 12.30 Frokost (inkl. i forplejning)

Ca kl. 13.00 Første bil sendes videre på ruten med 3 poster

Ca. kl. 15.30 Ankomst til Hotel Aarslev Kro til afslutning og kaffe m/hjemmebagt kringle

Ved tilmelding bedes følgende oplyst:

Navn, fører og medkører _____

Adresse _____ Postnr. _____ By _____

Medlemsnr. _____ Telefonnr. _____ Mail _____

MG type _____ Årgang _____

Begrænsning til 30 deltagende biler, så først til mølle princip.

Betaling: Startgebyr pr. bil kr. 60 _____

Forplejning pr. pers. kr. 75 Antal _____ kr. _____ I alt kr. _____

Beløbet indsættes på regnr. 1917, kontonr. 9175 613 818 i Nordea Beder.

Tilmelding er gyldig, når pengene er indbetalt. **(Husk navn ved betaling)**

Tilmelding senest den 15. maj 2021

på mail: gertdohn@gmail.com eller tlf. 20 59 53 00.

Vi glæder os til at se jer.

Morten, Vibeke og Gert.

MG picnic køretur 8. Maj

Så er der åben for tilmelding på hjemmesiden. Samtlige 8 regioner/pubmøde områder er med på idéen og tilbyder at arrangere køretur med frokost (Sandwich, øl og vand betalt af din MG Klub) MG CAR CLUB DENMARK.

MG vennerne i Nordjylland
MG "Køreselskabet Viborg"
MG vennerne i Østjylland
MG vennerne Midt-Vest
MG vennerne Syd-Østjylland
MG vennerne Syd-Vestjylland
MG vennerne Sønderjylland
MG vennerne Fyn

Vi har kontaktet Corona Hotline, som har godkendt arrangementet.
Det kræves, at man SKAL være medlem af **MG Car Club Denmark**.

Der må maksimum deltage 50 personer pr. tur.

Arrangementet skal foregå udendørs. Tilmelding efter princippet "Først til mølle", så der er ikke så meget at betænke sig på. Skynd jer at få jer tilmeldt, så længe der er plads. På hjemmesiden www.mgcc.dk finder man nemt alle oplysninger vedrørende mødesteder, tilmelding og lignende.

Tak til alle arrangører.

Med dette arrangement ønsker vi fra bestyrelsen at sætte skub i et forhåbentligt godt MG år 2021.

MG hilsen

Mogens A. Petersen



MG Als Weekend
25. - 27. Juni 2021

NYHED!

- Sted: Als, Sønderjylland, Danmark "Færgegård" Handelskostskole
- Døber: Priser for alle! Meget gunstige priser – børn overnatter gratis!

Med vi møder fra tidligere (1986 – til nu)

- Ankomst og Grill-garden party i skønne omgivelser
- Lørdag: MG Als Løb
- Rocker Cover Race
- Fest aften
- Søndag: MG Sport – driving test - åben for alle
- For Hardcore MG Als Weekend campister er der camping 300m fra Færgegården



Flere oplysninger på MGCC Danmarks hjemmeside (www.mgcc.dk) i løbet af februar

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.

5. maj

Bjarne Bill, Island 12, Egernsund.
Tilmelding på 20 90 13 31.

8. maj

MG PICNIC TUR. Kjeld Holm-Nielsen står for ruten, undertegnede for resten. Vi mødes på parkeringspladsen ved Rema 1000, Dybbølgade 42 i Sønderborg. Ruten vil være i Sønderborg og omegn. MG Car Club Danmark er vært ved en sandwich/øl/vand. Tilmelding til Allan på 22 31 78 71. Husk at oplyse antal og medlemsnummer. Se mere info på hjemmesiden. Der er maksimal deltagerantal på 50 personer, så først til mølle.

2. juni

Bemærk. Starter kl. 18.30

Køretur rundt på Nordals arrangeret af Ingrid, Johannes, Jytte og Per. Vi mødes kl. 18.30 på Harevænget 5, Guderup hos Per og Jytte. I skal selv sørge for kaffen, vi bager nogle kager. Hvis muligt så tag stole og et bord med, så kan vi sidde med afstand, hvis det stadig er nødvendigt. Tilmelding til Jytte på 40 98 91 53, gerne en lille uge før så vi ved hvad der skal bages.

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.

Pubmøder Sydvestjylland

8. juni

pubmøde hos Else og Jørgen Lind, Vestervang 15, 6830 Nr. Nebel kl.19
Tilmelding på tlf. nr.20166614

10. August

pubmøde ved Sonja og Tommy, Diget 16, i Tistrup kl. 19
En køretur ud i det blå
Tilmelding på tlf. nr. 42520916

14. september

pubmøde ved Hanne og Leif Rolighedsvej 30 Sdr. Holsted 6670 Holsted kl. 19
En lille køretur og vi skal se hvad Leif har gang i på værkstedet
Tilmelding på tlf. nr. 27241827

12. oktober

pubmøde ved Tasse og Gareth
Mødested: Vesterbækvej 4, Sig, kl. 16
Der planlægges en lille køretur og afsluttes med lidt grillmad
Tilmelding på tlf. nr. 30231222

27.november

sæson afslutning ved Jani og Bøje
Der planlægges med et lille foredrag i værkstedet og hver i især tager noget spiseligt med til deling til frokost
Tilmelding på tlf. nr.28256015





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

**Indmeldelser:
via hjemmesiden eller kontakt**

Carl Helmers - carl@mgcc.dk

Udmeldelser og ændringer af adresse mv:

Finn Pedersen – 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 Lynge
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.

3438 Keld Adelsbøll,
Øster Kringelvej 20 B,
8250 Egå
40210640
ka@kamf.dk

3439 Henrik Oluf Jensen,
Degnevænget 49,
9800 Hjørring
51154268
heoje@outlook.dk

3440 Jørgen Andersen,
Mejlbyvej 4,
6980 Tim
61748151
jtajka@mail.dk

3441 Axel Jørgensen,
Sct. Kjeldsvej 9,
8920 Randers NV
51861320
monaogaxel@live.dk

3442 Jørgen Thomsen,
Mariane Thomsensgade 39,
8000 Aarhus C
21447077
jt@thomseni.dk

3443 Ove Grotkjær,
Nu Skolevej 7,
8781 Stenderup
21406214
ove.grotkjaer@gmail.com

3444 Lone Skov,
Stenshøj 5, Bruunshåb,
8800 Viborg
23699345
lone.skov@youmail.dk



BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

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

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

Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller.

Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



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



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



Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



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



www.bonnevie.dk

21 24 28 48

mg@bonnevie.dk



www.form-grafik.dk