



# MG CAR CLUB

## Danish Centre

Medlemsblad for  
MGCC Danish Centre

September 2021 - Nr.6



Man kan ikke se personens ansigt, men vi mener det må være Michael Madsen, der er i gang med ledningsnettet i MG'en



### Cecil Kimber - den sidste tid !

Måske ikke det mest opmuntrende emne, men det hører alligevel med til den fantastiske historie omkring vor bilmærkes grundlægger, hvilken bil der blev den sidste i hans liv, samt hertil historien om den ulykke der satte en stopper for Cecil Kimbers liv. Se ind på siderne 6-7 og 12-13



### Midget 60 år



Vi er nu nået til tredje del af historien om MG Midgets i anledning af bilens 60 års jubilæum her i 2021. Læs mere inde på side 8-9

### Den "blå" Midget



Charlotte og Claus er nu tæt på at være færdige med deres renoveringsprojekt. Få status på side 10-11.



### Rally anekdoter

Jan Glad er atter på banen med sine sjove anekdoter fra en lang rally karriere. Vi er nået til 1973. Læs mere på side 14-15.



### Badge Engineering

Hvad er nu det for noget? Matthies Nissen bringer klarhed over dette begreb. Se mere på side 20-21

### Nye reservedele til klassiske biler

Vi starter en nye serie, hvor Bob Cobley bringer os ind i en ny verden, hvor der produceres reservedele til fremtidens klassikere. Læs mere på side 22-23





# 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



**Det er sommer, det er sol, og det er ferie !**

Mens dette skrives er vi midt i juli måned, og dermed midt i sommerferieperioden. Traditionelt afholdes ikke så mange arrangementer i denne periode, da folk nyder deres sommerferie.

Dog var der en række spændende arrangementer i juni måned, og ikke mindst det årlige arrangement på Gavnø slot, hvor utrættelige folk fra klubben havde fået bygget en klubstand der var så imponerende at den vandt prisen som bedste klubstand (igen).

**Sommerturen**

Dog kunne sommerturen heldigvis blive gennemført i år, og endda med et flot stort fremmøde, hvor 73 tilmeldte biler mødte op, og sammen med co-drivere endte vi på et flot selskab på ialt 140 deltagere. Dejligt at det endelig kunne lade sig gøre, efter at vi sidste år måtte aflyse turen på grund af coronaen.

Årets tur blev en dejlig oplevelse på en 100 km lang rute, hvor turen startede i et lidt blandet vejr, men sluttede i et flot vejr.

**Efterårets aktiviteter**

Når dette blad læses nærmer vi os sensommeren, og her er bestyrelsen traditionelt allerede i gang med at planlægge efterårets aktiviteter. De første indbydelser vil I allerede kunne læse om bagerst i dette MG blad.

Og i år skal vi selvfølgelig ikke glemme Copenhagen Historic Grand Prix den første week-end i august. Arrangementet måtte desværre aflyses sidste år, men i år har vi atter sat fulde sejl til, med vores egen MG stand. Torben står for arrangementet.

Og så har vi selvfølgelig årets største arrangement i klubben: Klub week-end'em, som i år afholdes den 27.-29. august i Rødvig. Lars står for arrangementet med en række engagerede hjælpere.

September byder også på en række spændende arrangementer. Vi lægger ud med den traditionelle Picnic Tour til Tisvildeleje første lørdag i september, hvor vi i år kører turen for 22.gang.

Der er også en Søndagstur som denne gang tager jer op gennem Odsherred. Hertil er der årets andet orienteringsløb, hvor vi meget gerne ser mange prøve kræfter med denne disciplin. Og endelig er der anden afdeling af Manøvreprøverne, som atter afholdes på Sjællands Motorsport Stadion i Skælskør.

Både orienteringsløb og manøvreprøven er tællende til klubbesterskabet, hvor jeg håber selv at deltage med resultatet af projekt Midget, som forhåbentligt er klar til den tid. Se beskrivelsen af status på projektet inde i bladet.



MG hilsen  
 Formand Claus Poulsen  
 Tlf. 29 99 42 45  
 E-mail: c.c.poulsen@post.tele.dk

**Ture i sommeren 2021**



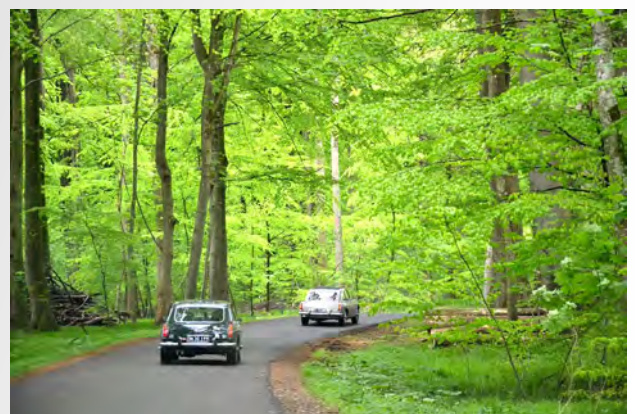
Sommerturen



Pigeturen



5.juni tur.  
 Flemming Therkeldsen



Søndagstur på Vestsjælland



Medlemsblad for



# MG CAR CLUB

## Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

## MG bladet udkommer 8 gange i 2021:

Ultimo i månederne: Februar, April, Maj, Juli, August, September, Oktober, November.

(Bladplan finder du i MG blad nr. 1 - 2021)

Artikler og stof i bladet dækker ikke nødvendigvis MGCC Danish Centres meninger.

Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt materiale.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra redaktøren.

## Deadline:

Den 20. i måneden.

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

## Indlæg til MG bladet:

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

## Arrangements invitationer:

Invitationer der ikke bærer præg af salgsannoncer eller reklamer optages i det omfang der er plads i bladet.

## Annoncer:

Optages efter aftale:

- 1/1 side kr. 4.000,-
- 1/2 side kr. 2.000,-
- 1/4 side kr. 1.000,-
- Bagside kr. 5.300,-

Redaktionen er behjælpelig med eventuel opsætning.

## Klubadresse og bankoplysninger:

Hyldestubben 8, 2730 Herlev

Email: thousig@post11.tele.dk

Bankkonto: 9309-4572876123

CVR nr.: 35502777

## Oplag:

700 stk.

## Tryk:

Trykkeriloftet i Kvistgaard

## FORSIDE:



Vi modtog en billedserie med en sætte sjove situationer ifm reparation af MG'en. Vi mener det er Michael Madsen der figurerer på disse billeder

## REDAKTØRENS HJØRNE

### Kære læser !

Endelig fik vi gennemført nogle sjove og spændende MG arrangementer, efter coronaens jerngreb gennem 1½ år. Og hvilken befrielse. Man mærker det næsten fysisk ved læsning af de mange Set & Sket indslag vi har modtaget til dette nummer af MG bladet. Så godt at både MG'erne, chaufførerne og co-driverne endelig fik lov at være sammen om vores fællesinteresse.

Udover historierne fra de hyggelige MG arrangementer, så indeholder MG bladet en vifte af artikler, der kommer vidt omkring. Lars har gravet i MG historien og fået oversat en artikel, der fortæller historien om Cecil Kimbers sidste MG. Ret spændende historiefortælling. Spændende, og måske lidt sørgelig, er historien om de omstændigheder der gjorde, at Cecil Kimber forlod denne verden alt for tidlig. Lars har også gravet den historie frem.

Fra det lidt mere muntre hjørne fortæller Charlotte og Claus i deres 7. artikel, om de sidste krampetrækninger, inden deres helt ny restaurerede lille Midget racer er klar til at føre sig frem på kommende manøvreprøver. Snart er den indregistreret, så alle Jer konkurrenter på manøvreprøverne, I kan roligt begynde at blive nervøse !

Jan Glad er atter på banen med endnu et afsnit i følgetonen om sin glørværdige rally karriere. Året er 1973, og bilen er en helt ny Opel Ascona A 1.9 S. Har du spændt H-selen?

Vi fortsætter i dette blad også jubilæumshistorien om Midget, hvor Michael Madsen i denne artikel, som er den tredje i rækken, beskriver sit ejerskab af sådan en lille Midget.

Herudover er der flere artikler om teknik, nye reservedele og Badge Engineering. Hvad er nu det? - Ja, læs selv inde i bladet. God læselyst.

Red.

## TANKER FRA BILVERDENEN

Som så mange af mine jævnaldrende kammerater i drengearene, var jeg dybt betaget af biler, og fulgte med i alt, hvad jeg kunne finde af tilgængeligt læsemateriale om biler. Hertil samlede jeg på alverdens billeder af datidens biler. Som drenge havde vi et sindrigt byttesystem, hvor man kunne få byttet sig til lige netop de biler man syntes bedst om.

Min interesse - dengang som nu - samlede sig specielt om bilernes design og så selvfølgelig, hvor hurtigt de kunne køre, det sidste blev dog mindre interessant med årene.

Gennem flere år har det ærgret mig, at moderne biler kommer til at ligne hinanden mere og mere, således at man nærmest skal tæt på bilen, for at kunne skelne de enkelte bilmærker fra hinanden, noget der slet ikke var nødvendigt tidligere. Årsagen er selvfølgelig ikke et vigende syn, men det faktum, at billedesignerne benytter sig af de samme design programmer, hvor de kan animere bilers reaktionsmønstre i vindtunneler, i stærk frost og ditto varme. Selvfølgelig godt for alt muligt, lige bortset fra designet af bilerne. I dag skal man op i milliondyre biler, før design begynder at virke på mig. Ligesom i drengearene. Drøn ærgerligt for den generelle bilinteresse.

Jeg har gennem nogen tid tænkt over, hvad der specielt ærgrer mig ved synet af den mængde store næsten ens bilmærker, som befinder sig i en mere menneskelig prisklasse?

Her falder én ting mig for brystet. Det er den enorme kølergrill tidens bil- og modedesignere kæmper om at gøre meget større og grimmere med en em af testosteron. Se bare på Mercedes, BMW, Audi, Ford m.fl. Det er et grimt dominerende design, der flytter fokus fra resten af bilens design. Men måske er det i virkeligheden meningen, da man så glemmer at så hvor ens alle biler egentlig er, nå ja, så lige bortset fra kølergrillen ?

(Det var så lidt fra konspirationsbunken)

Red.



## En nat på museet.....



Foto: [www.haaningcollection.dk](http://www.haaningcollection.dk)

### .... med dit klassiske køretøj

Et nyt museum åbnede den 19. august 2021 i Bagsværd. I den anledning har Haaning Collection i samarbejde med Youngtimer.dk taget initiativ til en række arrangementer fredag aften, hvor klassiske køretøjer - 25 år eller ældre - samles på pladsen.

Der er mulighed for at få lidt til halsen på stedet, når du har parkeret din klassiker.

Desværre er vi på redaktionen først sent blevet gjort bekendt med dette initiativ, hvorfor der efter vores informationer kun er ét arrangement tilbage, nemlig fredag den 3. september 2021 kl. 19-21.

**Mødested:**  
Haaning Collection  
Smørmosevej 16  
2880 Bagsværd



Link: [www.haaningcollection.dk](http://www.haaningcollection.dk) og [www.yountimer.dk](http://www.yountimer.dk)

## Fremtidens foldetag ?



### Rolls-Royce eksperimenterer !

Det er ganske vidst. Hvis du kigger ind på Rolls-Royce' hjemmeside vil du, udover at opleve et væld af fantastiske Rolls-Royce modeller, også kunne se resultatet af et projektarbejde, der har ført frem til en (måske) kommende ny type foldetag på de kostbare biler.

Løsningen kaldes "Boat Tail".

Det forlyder at designet kan danne grundlag for fremtidens tænkning omkring udvikling af Rolls-Royce modeller.

Tag et kig ind på dette link, hvor den nye løsning kan animeres:

[https://www.rolls-roycemotorcars.com/en\\_GB/inspiring-greatness/objects/coachbuild-boat-tail.html](https://www.rolls-roycemotorcars.com/en_GB/inspiring-greatness/objects/coachbuild-boat-tail.html)

Kilde og inspiration: Bilmagasinet, august 2021



## MGB fylder 60 år i 2022

Den elskede og populære MGB står overfor sit 60 års jubilæum i 2022, og det skal vi selvfølgelig fejre her i klubbens medlemsblad.

Vi er allerede igang med, sammen med engagerede entusiaster, at finde passende materiale til jubilæet. Og her vil vi rigtig gerne kunne supplere dette med jeres sjove, gode og flotte billeder af jeres "drømme" MGB.



**Så: Send os jeres billeder, og måske en lille tekst om bilen, så prøver vi at samle det og udgive det løbende gennem jubilæumsåret 2022.**



## Jaguar XK150 S

### Model 3.8-Litre Drophead Project

Det er da utroligt hvad der kan sælges. Men når der står Bonhams Auctions som udbyder for kunden hjælper det måske lidt.

Nedenstående vrag af en Jaguar fra 1960 opnåede ikke desto mindre en formidabel pris på MPH auktionen i maj, hvor vraget (undskyld jaguaren) fik, hammerslag på £90.000, svarende til kr. 786.599 inkl. salær.

Det er det rene vanvid skulle man tro. Men nej !

Bilmodellen så dagens lys i 1957, og med kun 50 producerede XK150 med den kraftfulde 3.8 Litre S-motor og Drophead chassis, ligger detaljen måske netop heri, idet den nye ejer nu får adgang til det mest værdifulde ved bilen, nemlig stelnummeret.



Kilde: Motor Classic

# Cecil Kimbers sidste MG

## CBL 192

On the Road Again!

Tekst Tord Persson. foto Malcolm Simmonds. Oversættelse:Lars Thousig  
Kilde: Bulletinen 1-2018

Malcolm Simmonds prøvede gennem flere år at købe bilen, men ejeren ville ikke sælge. Malcolm gav ikke op og fortsatte med at bearbejde ejeren. Bilen blev imidlertid stjålet, og først efter en grundig og lang eftersøgning fandt Malcolm bilen igen, som ejeren først fik tilbage efter et juridisk tovtrækkeri fra den nye "ejer". Kort tid efter lykkedes det endelig Malcolm at købe den i 1996. På det tidspunkt vidste han intet om bilens særlige historie.

Som nybagt ejer af en MG VA Saloon, blev Malcolm inviteret til det årlige træf i MG Car Club SVW register i Abingdon. Året var 1996, og tilfældigvis det år hvor SVW registeret fejrede 60 års jubilæum for VA modellen. CBL 192 kunne ikke køre selv, og kom til træffet på en trailer. Her mødte Malcolm Simmonds VA-guruen Bas de Voogd fra Holland. Han genkendte straks registreringsnummeret, og oplyste at denne VA årgang 1939 havde været demobil for MG fabrikken og desuden anvendt af Cecil Kimber som privatbil.

Bas de Voogd, som har undersøgt historien bag mange gamle MG'er, havde nogle år tidligere forsøgt af finde informationer om bilen. I det daværende arkiv over registreringer fandt han en oplysning om ændring af registreringen, men ikke noget om den nye ejer. Derimod en oplysning om at bilen blev afregistreret i 1960'erne, og som rutinen var i datidens England, blev al information om tidligere

### Registreringsnummer CBL 192, en MG VA Saloon fra 1939, blev fundet i 1988 i et forladt og falde-



færdigt skur i West Sussex i England, af den sekstenårige Malcolm Simmonds.....

Herover:  
Cecil Kimber ved sit skrivebord i Abingdon

ejere destrueret. Man antog at bilen var skrottet.

Produktionen af VA modellerne ophørte i 1939. Bas de Voogd's undersøgelser i fabrikken produktionsdokumenter afslørede, at der var udstedt et garantibevis på bilen i april 1939, og at registreringsnummeret blev reserveret i august samme år. Men den blev ikke registreret før end i januar 1940 som demobil for MG Car Company samt som privatbil for Cecil Kimber. Bilen var fra fabrikken udstyret med kompressor horn, badge bar og ekstra lygte foran.

Som de fleste ved, blev Cecil Kimber afskediget fra MG Car Company i november 1941. Derfor er det højst sandsynligt at CBL 192 var Kimbers sidste firmabil. Registreringsinformationer og andre kendte informationer tyder på, at Kimber overtog bilen og ejede den privat i et antal år.

Cecil Kimber blev dræbt ved en jernbaneulykke på stationen Kings Cross den 4. februar 1945, fordi han var tvunget til at tage toget, da det ikke var muligt at få fat i benzinkuponer. Efter hans tragiske død forblev bilen i familien Kimbers eje frem til begyndelsen af 50'erne. Der mangler oplysninger om bilen frem til 1958, hvor major Cyril Pike købte bilen af et bilfirma. Han anvendte bilen til forretningsrejser. Omkring 1960 blev bilen renoveret og lakeret. Efter nogle år kørte ingen med bilen, den blev sat i garage og glemt, for at blive genfundet ca. 25 år senere.

Ved et tilfælde blev SVW registerets træf i 1996 besøgt af Jean Kimber Cook, Cecil Kimbers datter, som i sit familiealbum fandt billeder af faderen og bilen. Der fandtes bl.a. et billede taget udenfor deres sommerhus i 1941.

Af billedet fremgår at bilen på det tidspunkt var lysegrå. Under den nuværende ejers samtale med Jean Kimber Cook oplyste hun at bilen oprindeligt var sort, men der er ingen billeder, som viste bilen iklædt denne farve. Cecil Kimber var kendt for at synes mest om mørke biler. Derfor er det sandsynligt at bilen blev omlakeret på MG fabrikken inden han sluttede. Opmærksomheden bør henledes på, at bilen var udstyret med "væglamper" i kabinen og et særligt tobaksskab fremstillet på MG fabrikken.

Det er virkelig en meget speciel MG VA Sports Saloon som er ude på vejen igen, i teknisk perfekt stand, men i øvrigt velbevaret og helt urenoveret.



Ladefund 1988

#### Kilder:

[www.cbl192.com](http://www.cbl192.com), [www.basdevoogd.nl](http://www.basdevoogd.nl),  
[www.svwregister.co.uk](http://www.svwregister.co.uk),  
[www.prewarcar.com](http://www.prewarcar.com)

Hvis du vil se bilen køre anbefales YouTube film af Bas de Voogd i december 2016:

<https://www.youtube.com/watch?v=w1fjmL8JERU>



Renovering af de vitale dele i gang.



På gaden igen – køreklar med meget patina.



CBL 192 i fordums dage under krigen.

# Historien om MG Midget – 60 år

Del 3



Tekst og foto Michael Madsen

## 16 år med Midget

I vores fejring af 60 års jubilæet for MG Midget her i 2021, er vi nu nået til 3. del af historien. Her fortæller Michael Madsen om sit ejerskab af en Midget, hvordan den er at vedligeholde, samt at køre i. Hertil fortæller Michael også om nogle af de oplevelser han har haft sammen sin Midget og ikke mindst den lille campingvogn, som han også har fået anskaffet sig.

De to foregående dele af historien handlede om udviklingen af modellen MG Midget /Sprite fra den spæde start i 1961 og tiden op til den sidste Midget kørte af samlebåndet i 1980. Den historie var samlet af Lars Thousig.

Vores "lille røde" er en MG Midget fra 1970. Den Leylandiserede Midget med smalle kofangere og ingen pyntelister. Vi købte den på Ebay for 16 år siden, og hentede den herefter selv i London. Den har givet os mange gode oplevelser gennem disse 16 år, og ikke mindst sammen med MG-klubben, og de venner vi har fået gennem den.

### Ture med den lille Midget

Ud over de mange gode ture i klubregi har vi haft nogle sjove oplevelser blandt andet i England, hvor vi har været til træf. Spridget fejrede 50 års jubilæum i 2007 på museet i Gaydon med deltagelse af mere end 1100 Spridgets. Arrangementet blev gentaget nogle år senere i forbindelse med 50 året for Midget, hvor vi også deltog.

For nogle år siden satte vi anhængertræk på bilen, så den kunne trække vores lille Safari campingvogn. Med den kørte vi til Harzen som vores allerførste tur. Spændende og uprøvet, men den klarede det fint.

I de sidste par år har vi været både i Sverige, Jylland og på Fyn med campingvognen, og der er altid mange, der

kommer med kommentarer og vil se nærmere på både bil og campingvogn.

### Vedligeholdelse

Selv om den var pæn og rimelig restaureret, da vi købte den, fik den en større renoverings omgang inklusive lidt rustarbejde. Hertil fik den for fem år siden en heloplakering. Samtidig med at den nu er mekanisk opdateret, står den nu bedre end nogensinde, siden vi købte den.

Det kan ikke undgås, at diverse ting går i stykker på en 51 år gammel bil, men jeg har den fordel, at jeg altid har rodet med biler på perlegruset – nogle gange mere af nød end af lyst. Det har gjort, at jeg altid selv har repareret og forbedret den, og at den aldrig er kommet hjem på et fejblad. Det er jo også en fornøjelse at lave service på bilen, og hertil få det hele til at spille.

En stor fordel ved en Midget er, at den ligesom MGB er billig i reservedele. Desværre har jeg i den forbindelse manganen en gang fået dårlige produkter lavet i Asien. Det er ikke til at se, om det er et kvalitetsprodukt eller det modsatte, man køber. F.eks.: gummidele der revner efter kort tid, eller som ikke kan tåle olie,

bladfedre der bliver bløde, vandpumper der kun holder kort tid og mange andre problematiske ting.

### På vejen

Den lille Midget er ikke stor men til gengæld ret hurtig, og i det hele taget en rigtig sjov bil med gode køreegenskaber, hertil ligger den rigtig godt på vejen. Flere ejere bruger den til race, hvilket er noget der passer den lille Midget

Der er forbavsende god plads i en Midget. bare man ikke er for høj. Selv vores store labrador hund elsker at ligge på pladsen bag sæderne og køre med.

Vores "lille røde" har med tiden fået selskab af en MG TD og en moderne MG TF. Men den er stadig den sjoveste af vores MG'ere at køre i - og en elsket bil for de små børnebørn at lege køretur i.

### Rimelig pris

Man kan købe en Midget til absolut rimelige penge, dog synes jeg udvalget er noget begrænset.

(Følg med på vores hjemmesides Køb og Salg annoncer, da der nu og da dukker en Midget op /Red.)





Back to item description

**ebay**

**MG MIDGET 1970, 1275cc**  
SUPERB CONDITION, SEE PHOTOS

Item number: 2487199727

Winning bid: **£3,500.00** (Reserve met)

Ended: 22-Aug-04 15:14:10 BST

Start time: 15-Aug-04 15:14:10 BST

History: 10 bids (£2,500.00 starting bid)

Winning bidder: mikstur (0)

Item location: Barnet United Kingdom / London

Post to: Local pickup only (no postage)

Postage and payment details

Seller assumes all responsibility for listing this item.

**Description**

Item Specifics - Cars & Other Vehicles  
 Manufacturer: MG  
 Model: Midget  
 Type: Sports/Convertible

Mileage: 52000  
 Year of Registration: 1970  
 MOT Certificate: **MOT Not Applicable**

**1970 MG MIDGET 1275CC**

Flame red. Due to an expensive restoration this Midget is in Superb condition, this can be seen in the photos below.

The Midget is of course Mo'd and Tax'd - (free)

The Midget will come with a host of spares inc a very good engine and gearbox

The Midget will not be disappointed as it is in show condition.

The successful bidder will not be disappointed as it is in show condition.

Feel free to phone me for any other information, you are welcome to view prior to end of bidding, please note the

22-08-2004

<http://cgi.ebay.co.uk/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=2487199727&isPrinterFriendly=1>



# Projekt Midget

...et fælles projekt for "drengene"

## DEL 7



Så er der kommet motorhjem på, og den ligner en Midget

### Resume:

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

— o o o —



Døre er monteret

Her følger syvende del af Charlotte og Claus Poulsens oplevelser med deres vinter projekt, hvor de renoverer en indkøbt MG Midget fra 1966. Projektet gennemføres sammen med deres to drenge på hhv 20 og 24 år.

### Nu varer det ikke længe!

Det har vi sagt og skrevet før, men det ser ud til at komme til at passe denne gang, da resultatet nu rent faktisk ligner en bil. Vi har derfor nu bestilt prøveplader til vores Midget, og hertil tid til syn.

Status er, at dørene og frontklap er monteret, noget der pyntede på bilen. Hertil er mange af de sidste smådele, såsom sidespejle og dørhåndtag monteret. Kromkransen rundt om forlygterne samt kølgitter mangler endnu. Men næsten det vigtigste af alt: den har været startet, og den gjorde det næsten ved første drej med nøglen.

Der bliver selvfølgelig kræset om den, med den bedste smørelse og motorolie, hertil er motoren blevet tilkørt med indkørbingsolie, hvilket betyder at den har kørt i

Af Charlotte og Claus Poulsen

ca. 30 minutter med 2.000 omdrejninger, hvorefter olie og filter blev skiftet. Derefter er der blevet hældt rigtig olie på, som i dette tilfælde er Valvoline Racing VR1 20W-50.

Chefmekanikeren: svigerfar / far blev inviteret til lidt mad, og så lige for at få indstillet ventiler og tænding korrekt. Herefter starter den nyrenoverede motor rigtig godt, og lyder fint og viser et godt olietryk også ved høje omdrejninger.

I skrivende stund har bilen endnu ikke været ude og rulle, men hvad kan gå galt efter succesen som beskrevet herover?

Motoren kan starte, hjulene kan rulle, bremserne er udluftet, der er olie på både gearkasse og bagtøj, og dertil strøm på batteriet, så vi satser på rigtigheden i følgende: "Kan den starte - kan den køre".

En ting vi måske har overset, nu vi kaster et blik på Claus' højde er, at han er lidt over standard højde, noget vi havde taget højde for i forhold til både benlængde og siddehøjde. Men! – siddehøjde MED styrthjelm er noget helt andet!

Styrthjelm er som bekendt et krav ved manøvreprøver, så her bliver Claus nok nød til at køre uden top. Vi får se!





Speederpedal er ændret fra bund til top-hængt ved hjælp af en stump fra en bremsepedal. Mest fordi den oprindelige pedal ikke kunne komme til at passe, men der skulle også være fordele ved en tophængt.



Udstødning monteret



Bilen er nu blevet tanket med 20 liter benzin, og alt som vejer er monteret. Som vi skrev tidligere, så er den sænket for og bag, men det ser ud til at vi kommer til at fjerne sænkningen bag, da der kun er 15mm frihøjde under udstødningen, og det er jo nok lige i under kanten.



Ledningsnettet er blevet renoveret og der er monteret sikringer. Absolut hverken standard eller originalt, men en klar fordel!

# En tragisk ulykke



*Cecil Kimber: 12. april 1888 - 4. februar 1945.  
Grundlægger af Morris Garage (MG).*

Oversættelse og research Lars Thousig

**E**ksprestoget skulle afgå fra Kings Cross Station og køre igennem den 483 m lange Gasworks tunnel, der består af tre tunnelrør hver med to spor. Det midterste tunnelrør udgør hovedlinjen. Fjerntog fra perronerne blev ledt ad dette spor via nogle skiftespor. Sammenfletningen blev styret af en signalstander benævnt nr. 145. Det fjerreste skiftespor var inde i tunnelen.

Sporet ligger vandret ud for perron 5, hvorfra toget skulle afgå. Kort herefter falder sporene 1 % de næste 134 meter til tunnelens laveste punkt, der er 47 m under Regents kanalen. Herefter stiger sporene i tunnelen med 0,95%. Stigningen fortsætter efter tunnelen så den i alt er ca. 2 km. På grund af den lange stigning i tunnelen havde det siden december 1943 været praksis, at lange tunge tog blev skubbet i gang over de første 100 meter med hjælp fra det lokomotiv, der havde rangeret de tomme vogne ind til perronen.

Som led i rutinemæssig vedligeholdelse var de slidte spor på hovedlinjen blevet skiftet og erstattet med nye. Det var sket i løbet af natten og morgenen den 3. - 4. februar. De nye spor havde kun været i brug siden kl. 12:45. Nylagte skinner er glatte og har derfor en lavere friktion. Det første (tomme) tog, der prøvekørte strækningen, gled og gik i stå midt på

**Søndag den 4. februar  
1945 lidt før kl.18:00.  
Cecil Kimber havde sat  
sig til rette i eksprestog  
"Silver Fox" ført af loko-  
motiv 2512 med 17 vogne  
på træk.**

**Toget afgik fra Kings  
Cross Station i London,  
og skulle efter planen  
bringe Cecil Kimber  
til Leeds.**

**Hvad skete så....?**



www.pinterest.co.uk/

stigningen i tunnelen.

Toget med planmæssig afgang den 4. februar 1945 kl. 18:00 fra Kings Cross Station til Leeds bestod af 17 vogne trukket af lokomotiv nr. 2512 'Silver Fox'. Lokomotivet var fra 1935. Det var i normal vedligeholdelsesstand, men samme dag var der konstateret nogle problemer med de sandkasser, der skulle hjælpe med til at skabe den fornødne friktion mellem skinner og lokomotivets trækken-de hjul.

Togvognene var 18,75 m lange og udstyret med to bogier. Vognenes overbygning var af træ. De bestod af to første-klasses kupeer i vognens midte med plads til seks passagerer i hver kupé. På hver side af disse var der tre anden og tre tredje klasses kupeer, ligeledes med plads til seks passagerer i hver kupé. Vognen var i modsætning til førkrigs vognene konstrueret med en sidegang ud for kupeerne, deraf navnet Composite Corridor.

Denne aften blev toget ikke hjulpet i gang, idet de tomme vogne var blevet skubbet ind til perronen i stedet for at være trukket ind. Var vognene blevet trukket ind, så ville det pågældende rangerende lokomotiv have været den sidste 'vogn' i togstammen. Derfor var der intet lokomotiv til at skubbe bag på togstammen, som det ellers var sædvane.



Herover t.v.: 'Mallard' søster model til '2512 Silver Fox' der gik i stå i Gasworks tunnelen. Total vægt 165 ton.

('Mallard' har hastigheds verdensrekorden for damplokomotiver lydende på 126 mph) (203 km/h).

Herover t.h.: Senere udgave (1952) af 'Composite Corridor coach'. Vægt ca. 35 ton.

T.v.: Indkørsel til Gasworks Tunnel set fra Kings Cross Station.

Nederst: "Mallard" vist i en yderst detaljeret tegning fra samtiden.

Eksprestoget til Leeds forlod perron 5, fem minutter for sent og kørte ind i Gasworks tunnelen. Da det nåede op på stigningen i den fjerneste ende af tunnelen i forhold til Kings Cross Station, begyndte lokomotivet at miste greb og glide på de nye glatte skinner. Grundet det manglende hjælpe-lokomotiv og sandkasserne, der ikke fungerede fuldt ud, kunne lokomotivet ikke genetablere greb i skinnerne og stod til sidst stille, alt imens de trækkende hjul forgæves prøvede at arbejde toget fremad.

Lokomotivføreren var optaget af at betjene lokomotivets mange greb og passe sine øvrige opgaver. Derfor opdagede han ikke i mørket, at toget tabte fart for til sidst helt at gå i stå og herefter begyndte at glide baglæns.

I mellemtiden var signalstander nr. 145 indstillet til næste togafgang fra perron 10. Vognene til denne afgang kl. 19:00 til Aberdeen var allerede rangeret til perron. Manden, der betjente signalstanderen og dermed indirekte sørgede for at skifte sporene, opdagede at 18:00 toget kom rullende tilbage. Han aktiverede signalstanderen og dermed skiftesporet, for at lede toget ind på en ledig perron. Men for sent. Den bageste bogie havde allerede passeret skiftesporet inden det nåede at skifte. Det betød at bageste

vogns to bogier var på hver deres spor.

Bagenden af toget kolliderede herefter med fronten af de vogne der stod på perron 10. Den bageste vogn rejste sig i luften og ramte en signalportal, der knuste den ene af de to førsteklases kupeer i midten af vognen. To passagerer blev dræbt, den ene var Cecil Kimber, han blev 56 år gammel.. 25 andre passagerer blev kvæstet.

Ulykken er efterfølgende blevet beskrevet som "noget bizar" og "dum". Havarinspektøren, oberst Wilson, konkluderede i sin rapport, at hovedfejlen lå hos lokomotivføreren. Selv om det var vanskeligt for ham at opfatte i hvilken retning toget bevægede sig i mørket inde i tun-

nelen: Det blev hævdet, at han burde have forudset risikoen for, at toget kunne rulle tilbage efter en langvarig glidetur. I minutterne efter kollisionen havde han endnu ikke opfattet at toget var standset, samt at der var sket en kollision!

*Efterskrift.*

Jeg har andetsteds læst en vurdering der gik på, at toget kom kørende ind på stationen med ca. 10 km/h. Det lyder ikke af meget, men dette skal sammenholdes med en togstamme bestående af et lokomotiv og 17 vogne, tilsammen havde en vægt på ca. 760 ton! Den bevægelsesenergi (kinetisk energi) som toget havde ved sammenstødet svarer til at en MG rammer en mur med ca. 280 km/h!



Kilde: Historien er fundet på Wikipedia, som herefter er oversat og redigeret

# Rally anekdoter

Af Jan Glad  
Bearbejdelse Allan Christensen



Det var en rigtig god rallybil.

## Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu 7. del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rally liv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nu nået til 1973, hvor en ny aftale med GM Danmark resulterede i, at der nu skulle prøves kræfter med en Opel Ascona 1.9S, som gerne skulle kaste et DM i den store Grp II af sig.

Men hvad kan der nu ske, når man vil vise sig lidt overfor TV seerne ?



**F**or lige at binde en sløjfe til artiklen i blad nr. 4 – 2021, hvor jeg sluttede med at fortælle om ophøret af samarbejdet med Austin importøren DFA, da Morris importøren DOMI havde købt DFA, hvorfor min interesse nu var gået i retning af et skifte til en Opel, idet jeg havde fået kontakt til min gode kunde Opel forhandleren i Kalundborg (Weinreich A/S), om et muligt samarbejde for den kommende sæson 1973.

Det udmøntede sig så heldigvis i slutningen af 1972 til et møde med GM Danmark, som ville høre nærmere om vores planer for den kommende sæson. Samarbejdet ville resultere i et skifte fra Austin Cooper S til en Opel Ascona A 1.9S. Gruppe II bil, altså den store klasse for tunede biler.

GM Danmark viste sig straks at være med på samarbejdet, idet Opel forhandleren i Odder havde etableret et "Opel Forhandler Rallyteam". Vores interesse for at komme med på det team faldt i rigtig god jord hos dem.

De gav os tilbuddet om at kunne købe en gul Opel Ascona 1.9S til en speciel pris, hvilket i sig selv ikke var problematisk. Men at den skulle være gul, kunne simpelthen ikke lade sig gøre. Den farve var ikke til at sælge i Danmark. Også selvom de fortalte, at det "Svenske Opel Team", i deres gule Opel rallybiler, havde stor succes med gode resultater. De blev dog klogere på farver, det skete i 1974! - Mere herom næste gang.

Hele historien endte med, at vi måtte købe en hvid Ascona, og selv få malet

den gul, hvilket vi så gjorde.

Min gode sponsor Borris Batterier i Odense, var også helt med på idé'en om anskaffelse af en Opel Ascona. Medens Ascona'en blev malet gul, kørte jeg sammen med direktøren fra Borris til tuningsfirmaet Steinmetz i Frankfurt, hvor jeg fik bestilt alt hvad vi skulle bruge til tuning af bilen, med min sponsor Borris som betaler. Vi fik købt: et topstykke, to Solex dobbeltkarburatorer, knastaksel, større stempler, speciel strømfordeler, nedgearret bagtøj, spærredifferentiale, Bilstein

støddæmpere m.m.. I England blev der bestilt 16 specielle magnesium Minilite fælge 13". Inden bilen blev malet gul, forstærkede vi den alle vegne, bl.a. med et sikkerheds "bur", andre fjedre, bundplade m.m.

Da den endelig stod færdig, havde vi en fin Ascona 1.9S Gruppe II med 175 hk.

Første DM rally, min bror og jeg stillede op i, havde start i Lyngby. Første prøve foregik på en stor parkeringsplads, hvor TV var mødt op for at lave en udsendelse om løbet. Jeg tænkte, at nu skulle de

Rallyprøverne var ikke altid helt jævne.





Her min første, men ikke sidste bule.



Jan og Per Glad i deres Opel Ascona

have nogle gode billeder når det blev vores tur til at blive sendt ud på prøven.

Vi blev sendt af sted, og da vi kommer til "vinke-svinget", hvor TV folkene havde opsat kamera "lagde jeg bagenden ud", men desværre lidt for meget, hvorfor jeg måtte give fuld gas, som man normalt gjorde med Cooperen, der havde forhjulstræk. Resultatet blev desværre, at nu slog bagenden rigtigt ud, hvorved vi fik lavet en "piruet" – vi snurrede simpelt hen hele vejen rundt - lige foran TV manden. Det var meget flovt!

Jeg havde selvfølgelig lige glemt, at den nye bil trak på baghjulene!

Det hele endte dog med, at vi midt i løbet førte, for herefter at blive generet af et islag på vejen, noget de første på ruten var blevet skånet for. Men vi vandt dog vores klasse.

Efter to afdelinger af årets rally kalender førte vi DM, så jeg lærte hurtigt at køre med baghjulstræk.

Efter fire ud af seks afdelinger af DM havde vi så mange point, at vi kunne kalde os Danmarksmestre i den store

Gruppe II klasse.

Vi kørte også en del rallies i Tyskland, herunder Rally Nordland, hvor vi fik en 5. plads i generalklassementet, og blev nr. 2 i vores klasse efter vinderen Anders Küllang, noget der absolut ikke behøvede at gøre os flove.

I øvrigt løb jeg for første gang ind i at lave en bule i bagskærmen, noget der blev skrevet og fotograferet en del om i motorpressen. Hændelsen skulle så også vise sig slet ikke at blive den sidste.

Vi vandt 6. - og sidste afdeling af DM generelt, men vi kunne da bare læne os tilbage, da vi som sagt allerede var Danmarksmestre efter 4. afdeling af DM.

Så nåede vi gennem 1973 sæsonen med succes. Fra 1974 sæsonens start skulle det vise sig, at der kom endnu vildere biler ind i rally sporten. Det medførte at vi kom til at prøve noget andet, idet vi blev præsenteret for en "flyder" af en bil i form af den kæmpe store Opel Commodore GS/E 2.8 6 cyl. Mere om det næste gang.



Anders Küllang



Der blev skrevet meget om vores nye rallybil



**Opel Ascona blev dobbelt danmarksmester.**

Rally Team Opel sluttede smukt '73 meget overbevisende. Man vandt hele to danmarksmesterskaber. Brodrene Jan og Per Glad fra Kalundborg vandt nemlig gruppe II i deres smukke Ascona 1.6. Glad's Ascona blev med god grund kendt og trykt som årets mest stabile og bedst kørte vogn. Men også Rally Team Opel's nye nye hold fra Fyn, Kurt Schäfer og Kaj Jensen, vandt et danmarksmesterskab. Næstlig gruppe I i Ascona 1.6 S. Blomst i dansk gruppe er smukke brevedagbøger. General Motors ønsker Kurt Schäfer, Kaj Jensen og brodrene Glad til lykke med resultaterne.

Kæperne i Rally Team Opel er i øjeblikket, og Ascona er jo heller ikke ligefrem begyndt. For eksempel vandt Ascona Team d'Europe i både 1972 og '73 samt det danske og svenske rallymesterskab i '72. Desuden har Ascona i 1973 vundet 9 guldmedaljer i Olympia Rallyet, verdensklasseklassen og placeringer i Monte Carlo Rallyet, i RAC Rallyet, i Rally Scillium, i Akropolis Rallyet, og ved Lyon-Charbonnier. For ikke at nævne nogle af de resultater Ascona har kørt ind på den internationale rallyscene. Har De forresten nogensinde prøvet at køre en Ascona?

Opel Ascona. Danmarksmester i verdensklasse.

GM Danmark var gode til at bruge vores resultater, til reklame



**D**en 22. juni 2021 havde Vestsjælland en dejlig køretur.

Jens Petter havde som sædvanlig lavet en meget flot tur i det Vestsjællandske landskab.

Turen startede i Skælskør, ved havnen. Og efter 1 ½ times kørsel gennem de smukkeste landskaber, (mange af stederne havde jeg ikke set før, så det var

en stor oplevelse) endte vi i Jens Petters store have. Bilerne blev linet op, og vi spiste vores medbragte mad. Klubben var vært med øl og vand, samt en dejlig jordbærtærte.

Der var 4. gang vi spiste hos Ellen og Jens Petter, som nu er blevet en fast tradition, og værtparet stillede som sædvanligt hvid- og rødvin på bordet.

Der var 17 biler og 26 personer med på turen, så det var et meget flot fremmøde, og vi gav Jens Petter en stor klapsalve for turen, og vi kvitterede med to flasker MG-vin.

Stor tak til Ellen og Jens Petter for at lægge have til.







Endelig kunne Sommerturen gennemføres, og det skete den 4. juli, hvor vejret var lidt uforudsigeligt. Men det betød ikke noget, da alle nu kunne nyde endelig, at komme på en MG tur efter de mange aflysninger.

Mødestedet var Roskilde Lufthavn kl. 10, hvor vi denne dag med det skiftende vejr havde valgt at tage vores MGB GT, da taget kan yde lidt læ for den regn, vi forventede ville komme. Senere skulle dette dog vise sig ikke at blive tilfældet.

I alt var 73 biler med 140 personer tilmeldt arrangementet. Det er vist første gang, en sommertur har haft så mange deltagere, og vi fyldte godt op på P-pladsen i lufthavnen. Efter en kort briefing om turen fra Lars Thousig, blev vi sendt af sted i små grupper á fem biler. På den måde kunne vi bedre tage hensyn til vores medtrafikanter. Modsat ville

det ellers have været lidt at et skue med en 73 biler lang kortege.

Lars havde planlagt en flot 100 km lang rute, som på nær et par steder, gik ad små veje i en utrolig flot og naturskøn kulisse. Vi kørte fra lufthavnen via Gadstrup, Viby, Assendløse, Hvalsø og Gevninge, hvor vores lille gruppe holdt ind til en strække-ben pause på Rema 1000 p-pladsen. Herefter fortsatte ruten videre nordover langs Roskilde Fjord, igennem Skjoldungernes land og flere små byer samt forbi Krabbesholm Gods. Vi kørte også forbi Selsø Kirke, som heldigvis også havde et fint toilet til de trængende.

Tiden var ved at løbe fra os, men vi nåede Skævinge Kro kl. 13.00, hvor der var frokost. Vi havde haft knapt en halv time til at nå frokosten, hvorfor vi måtte afkorte turen, så vi nåede ikke omkring Jægerspris. Men vi nåede heldigvis over Kronprins Frederiks bro inden den gik op

kl. 13 for de mange ventende sejlbåde.

Vi nåede Skævinge Kro i fuld sol, og til synet af et væld af MG'ere parkeret over det hele. Efter lidt sparken dæk og tjek af diverse "ting og sager" under motorhjelmene, blev vi inviteret ind til frokosten, hvor menuen oprindelig lød på tre stykker smørrebrød, kaffe og lagkage. Men Lars tog ordet og informerede om en lille ændring, idet lagkagen var blevet skiftet ud med en omgang drikkevarer efter eget valg. Dette gav klapsalver, og at dømme efter disse, var det vidst et fint bytte.

Frokosten var glimrende, og det var hjemturen ligeså, da solen fulgte os på vej.

Mange tak til Lars Thousig for den flotte tur og dejlige dag. Hvis nogen kunne tænke sig at tage turen igen på egen hånd, kan den rekvireres hos Lars på mail: [Thousig@post11.tele.dk](mailto:Thousig@post11.tele.dk).



**TR** klubben stod for dette arrangement i netværket for engelske biler lørdag den 26.juni.

Mødestedet var Tangloppen Camping i Ishøj kl. 9.30, hvor der blev serveret friskbrygget kaffe med en bid brød til.

Blandt de fremmødte var der repræsentanter for TR klubben, Rover Owners, A-H klubben, Rootes Danmark, DVK, MGCCDC, ialt 12 biler. Vores lille indslag bestod af Sven Severinsen i Sprite samt Stine og jeg selv i MG TD.

Af de måske lidt mere kuriøse biler skal da nævnes Sunbeam Tiger, Rover 827 og Rover 216 cabriolet.

Turen gik efter morgenmaden ad Køgevejen - den gamle A2 - mod Køge, videre øst om Køge og omkring Vallø slot, over Strøby ad kystvejen. Første stop var ved Gjorslev Gods, som er Danmarks ældste beboede slot bygget i 1396.

Herfra gik turen til Holtug Kridtbrud, hvor man udvandt kalk helt frem til 1972. I dag et fredet område, hvor der findes sjældne og fredede planter og dyr bl.a. stor vandsalamander.

Vi besøgte ligeledes Stevns Fyrcenter, hvor vi så det gamle fyr fra 1818 på gavlen af den oprindelige fyrmesterbolig. Hertil det senere byggede og konventionelle 27 m høje fyrtårn, som blev indviet i 1878. Fyrtårnet blev under besættelsen af tyskerne malet sort. Senere blev det dog ført tilbage til sin oprindelige hvide farve, og hertil restaureret for få år siden, og står i dag flottere end nogensinde.

Undervejs gik køreturen ikke altid lige hurtigt, idet først den deltagende Rover 827 fik det en kende varmt og kogte det bedste den kunne, men efter en kort pause, og en tår vand, gik det atter fremad. Dernæst kom dagens tekniske indslag, noget undertegnede stod for. Jeg tilskriver ligeledes dette havari varmen. Over en kortere strækning havde det

knebet for TD'en at tage omdrejninger, medmindre der blev trådt endog særdeles varsomt på speederen, for så i et 90 graders sving at opgive fuldstændigt. Masser af strøm, benzin og gode idéer kom på bordet, men starte ville den altså ikke. Gnisten blev kontrolleret, og den viste sig at være meget svag, så tændspolen blev dømt syg. Men efter lidt frisk luft med hjælmen åben, kølede den tilsyneladende ned og fem minutter senere startede motoren, som om intet var hændt.

Resten af turen foregik med en lidt højere hastighed, og tændspolen viste sig fra sin gode gamle pålidelige side, idet vi kom hjem uden yderligere problemer.

Vi fortsatte videre til havnen i Lund - altså ikke Lund i Sverige - hvor frokosten blev indtaget i hyggelige omgivelser, hvorefter turen gik videre til Havnelev Kirke, som blev dagens sidste stop.

Alt i alt en meget vellykket og uheldig dag, som arrangøren, Per, truede med at gentage en anden gang.





Vi måtte desværre droppe køreturene i 2020 grundet coronaen; til gengæld var glæden desto større, da vi atter kunne køre ture med plejehjemsbeboerne i 2021, og dagen oprandt torsdag den 24.juni, hvor vejret var perfekt til køreturene, ligesom i 2019, hvor turene blev gennemført på årets varmeste dag.

Inden vi ankom havde plejehjemmet koordineret køre rækkefølgen med beboere, samt hvem af lederne der også kunne få en tur.

Jeg havde fået aftale med otte biler, herunder MGY, MG TD, MGA, MGB, Midget og et par Morgan, hvilket passede fint med antallet af køreture, som var beregnet til i alt 16,

Denne gang var vi også behjælpelige med at få borgerne i bilerne, hvor nogle skulle liftes ned, og andre skulle lige have en hånd med, for at få bentøjet ind i bilen. Det er utroligt så behjælpelige

beboerne kan være, og så bøjelige bentøjet kan blive.

Turen gik som i 2019 med start fra den nye rampe og langs jernbanen, for her ved at undgå for mange blinklys. Vi drejede mod Rønnebæk, og byen viste sig smukt med bl.a. et nylagt stråtag med karnap og det hele. Et rigtigt smukt stråtag, der fik mig til at tænke tilbage på vores bolig, som vi fandt i 1989, med et nyt tag og karnapper, og hertil jord på gulvet.

Vi fortsatte mod Næstelsø og kunne nyde de flotte marker før vi drejede mod Bonderup. I Bonderup drejer vi til højre og kort efter at have passeret gadekæret tages vejen til højre mod Brandelev. Her kører vi gennem byen og vender næsen mod Næstelsø for at køre samme vej tilbage. Under køreturen kunne man have en rigtig god snak med borgeren i co-driver sædet.

Næste tur med en plejehjemsbeboer

kunne påbegyndes med de udfordringer det nu engang kan have jfr. ovenfor. Med den nye "co-driver" blev køretursruten gentaget, nu med en ny hyggelig snak.

En plejehjemsbeboer måtte i øvrigt have sin iltflaske med, så alt kan lade sig gøre.

Efter køreturene blev vi budt på lidt lækende og en dejlig menu bestående af bøfsandwiches, grillpølser, kartoffelsalat og coleslaw salat, og som tidligere havde personalet klarer også dette perfekt. Desserten bestod af en skøn hjemmelavet jordbærkage på nøddebund, en virkelig lækker dessert med kaffe til.

Plejehjemmet udviste igen stor glæde for vores initiativ, hvor de oven på den dejlige frokost belønnede os med en vingave.

Tak til Munkebo Plejehjem for en dejlig dag.



Tekst Matthies Nissen. Foto fra Wikipedia

# Badge Engineering

Du er muligvis på et eller andet tidspunkt stødt på begrebet *Badge Engineering*. Hvad er det, hvornår og hvordan opstod begrebet? Læs videre, måske finder du svaret i denne artikel.

Jeg husker det ret tydeligt. Det var i den første del af i min læretid at BMC lancerede fem biler/bilmærker med samme karosseri og undervogn, dog med små forskelle i bilernes udseende, primært i fronten. Bilmærkerne var Austin, Morris, MG, Riley og Wolseley. Det smilte vi meget af på min læreplads og vi syntes at det var lidt latterligt. Men var det nu det? Hvordan ser vi i dag på fænomenet?

BMC var mere af nød end af lyst blevet dannet i 1952 som en sammenslutning af Austin og Nuffield gruppen. Der var mange biler, der i størrelse og pris overlappede hinanden i Nuffield gruppen og med 'den nye dreng i klassen' blev der én mere.

Af personbiler i mellemklassen hos BMC var der nu Austin, Morris, MG, Riley og Wolseley. Det var klart at der var behov for en forenkling af produktionen. Men hvordan løser man dette uden at skulle nedlægge nogle af de hæderkronede mærker og uden dermed at støde en trofast og konservativ køberskare fra sig?

Løsningen blev *Badge Engineering*. Man lod det italienske bildesignhus Pininfarina tegne et nyt fælles karosseri til de fem biler. Karosseriet var stærkt inspireret af datidens amerikanske påvirkning med stort overhang bag og en fyldig halefinne. Ikke det smukkeste karosseri som Pininfarina har slået stregerne til.

Det er i øvrigt pudsigt at det karosseri som MG Magnette, model ZA og ZB, var født med er mere italiensk at se på.

*T.h.: De fem søstre: Austin Cambridge – Morris Oxford – MG Magnette Mk. III – Wolseley 15/60 – Riley 4/68*

*Der er tydelig forskel på kølerdesignet, resten af karosseriet er stort set identisk*



Dette på trods af det ikke var designet af en italiener, men derimod af en englænder, Gerald Palmer i 1952.

I efteråret 1959 blev Farina B modellerne (ADO9 - se note nederst på siden), som var fællesbetegnelsen for de nye modeller, lanceret. Modellerne fik de respektive mærkers kølerdesign, som kun i begrænset omfang passede til bilens øvrige design.

Indvendig var interiøret meget forskelligt. Austin og Morris instrumentbord var af stål uden beklædning og i øvrigt ret spartansk udstyret.

De to mærker repræsenterede hverdagsbilerne. MG Magnette, Riley og Wolseley var hver for sig luksuøse topmodeller med læder og træpaneler i kabinen. MG og Riley henvendte sig til det sporty segment mens Wolseley var for den bedre middelklasse.

Udstyr og motor betød noget for prissætningen. Hverdagsbilerne var klart billigst.

## Herunder er de danske priser i 1960:

- Austin Cambridge kr. 21.943
- Morris Oxford kr. 22.244
- Wolseley 15/60 kr. 26.425
- MG Magnette Mk. III kr. 28.650
- Riley 4/68 kr. 29.187

*Note:*  
ADO er forkortelsen for 'Amalgamated Drawing Office', som frit kan oversættes til 'den forenede/sammensmeltede tegnestue'. Den komplette liste kan findes på: [https://en.wikipedia.org/wiki/Amalgamated\\_Drawing\\_Office](https://en.wikipedia.org/wiki/Amalgamated_Drawing_Office)



T.v.:

Store forskelle i det indre: Wolseley var klart den mest luksuriøse, Austin appellerede til middelklassen som det også fremgår af personen i bilen – ikke meget glamour! MG var den sporty og luksuriøse. (Wiki og Automobil Revue)

Herunder

Måske første Badge Engineering: Tvillingerne, Morris 10 og Wolseley ten.



Rent teknisk var biler ret ens. Den velkendte BMC B-motor på 1489 ccm, der ydede beskedne 56 hp ved kun 4400 rpm var monteret i Austin, Morris og Wolseley, mens MG Magnette og Riley havde arvet motoren fra MG Magnette ZB med to karburatorer og en ydelse på 68 hp ved 5200 rpm. Alle fem biler havde den kendte firetrøngearkasse med synkronisering af anden, tredje og fjerde gear og med gulv gearstang.

Det var BMC's første 'Badge Engineering'. Senere gentog man succesen med to af Isgonis konstruerede forhjulstrukne biler, Mini (ADO15) og Marina (ADO16), blot med den forskel at der var kommet endnu et mærke til. Nu var der mulighed for at erhverve en af seks udgaver af stort set samme bil: Austin, Morris, MG, Wolseley, Riley og Vanden Plas. Sidstnævnte var oprindeligt en selvstændig karosseribygger, men nu ejet af BMC.

Jeg troede egentlig at ovennævnte var

første 'Badge Engineering', i hvert fald når det drejer sig om engelske biler. I min research fandt jeg ud af at det var forekommet tidligere.

Wolseley Motors Limited var en britisk producent af motorkøretøjer grundlagt i begyndelsen af 1901 af brødrene Vickers sammen med Herbert Austin. Efter Vickers-brødrenes død i 1914 og 1919 ekspanderede Wolseley hurtigt og var i 1921 den største bilproducent i Storbritannien med 12.000 biler. Det afstedkom at man gæbte over mere end man kunne klare rent finansielt. I 1927 købte William Morris Vickers Limited som en personlig investering. Morris overførte sit personlige ejerskab af Wolseley til Morris Motors Limited i 1935.

Kort tid efter blev alle Wolseley og Morris bilerne 'Badge Engineered'. De fik et Morris karosseri og chassis. Morris bilerne, der havde anvendt en aldrende sideventilet motor, fik Wolseleys moderne topventilede motor. Men det vigtigste for

den mærketro forbruger, de beholdt hver deres kølergrill og Wolseley beholdt deres logo med lys øverst på kølergrillen – et meget værdsat Wolseley kendetegn. Det var ikke desto mindre, en form for 'Badge Engineering', selv om der kun var tale om to bilmærker.

Som nævnt i starten, så var vi en del der fandt det lidt latterligt med 'Badge Engineering'. Uanset hvad man mener om engelsk bilindustri, så var den på mange områder innovativ og på nogle områder endog førende inden automobilteknik, indtil det af andre årsager gik galt i halvfjerdsenerne. Et af områderne var netop 'Badge Engineering', som i dag anvendes i stort omfang, tænk blot på Folkevognskoncernen: Audi, VW, Skoda og Seat der deler undervogne, motorer og meget andet. Nævnes kan også Peugeot og Citroen og nu med tyske Opel. Der findes mange flere eksempler. Så Badge Engineering trives i bedste velgående.



# Nye reservedele til fremtidens klassiske biler såsom MGF/MGTF

Tekst Kirsten og Bob Cobby

Foto Mike Satur, Steen Ølbye, www.MG-cars.org.uk, Wikipedia, egne fotos

*Hermed starter vi på en ny serie, hvor Bob Cobby fokuserer på den underskov af fabrikker og leverandører, der er opstået for at udfylde det vakuum, som blev skabt, efter, at produktionen af OEM reservedele til MGF/MGTF ophørte.*



Ved lanceringen på Geneva International Motor Show i 1995 var MGF med centermotor en ægte sensation. Som den første ikke "badge engineered" MG, siden MGB blev introduceret i en Roadster-version i september 1962, fik MGF en meget positiv modtagelse i Genève. Jeremy Clarkson fra "Topgear", som ikke er kendt for at være ukritisk over for nye biler, gav den ny MGF "10 out of 10".

## MGF / TF historien - kort

Historien om MGFs oprindelse går tilbage til 1980, hvor MG Abingdon desværre blev definitivt lukket af British Leyland (BL). Under navnet Rover Group - nu under ejerskab af British Aerospace - blev MGF designet og markedsført i årene fra 1995-2000.

Efter at Rover Group gik i betalingsstandsning, overtog BMW tøjlerne. BMW solgte straks Rover-MG til et direktionskonsortium, der videreførte MGF projektet under MG-Rover navnet.

MG-Rovers konsortium fremstillede MGF fra 2000 og frem til 2005, opdaterede den kraftigt og markedsførte den nu som MGTF-typen i årene 2002-2005.

Resterne af MG-Rover forretningen blev solgt til Nanjing Automobile (Kina), som genoptog produktionen af MGTF i 2007

under det Nanjing-ejede firma MG Motor. På det tidspunkt var MGTFs teknik forældet og ikke den salgssucces, MG Motor havde håbet på. Produktionen af MGTF ophørte for anden og sidste gang i 2011.

Af MGF-versionen blev der fremstillet 77.212 biler og som MGTF 41.635 = 118.847 MGF/MGTF i alt. Til sammenligning blev der i alt produceret 101.081 MGAer af alle typer (kilde MG-cars.org.uk), hvilket måske er forklaringen på, hvorfor en MGF eller MGTF for tiden kan erhverves til overkommelige priser.

Efter at produktionen af OEM dele til MGF/TF ophørte, gjorde manglen på nogle bestemte og kritiske reservedele det umuligt at reparere bilerne i UK, selv efter mindre forsikringskader.

Desværre blev en hel del MGF/MGTF kasseret pga. af banale fejl, som blev anset for at være for dyre at reparere professionelt. En del britiske forsikrings-selskaber valgte derfor at sælge bilerne til skrotværdien, og flere gør-det-selv folk i UK har købt sig en dejlig, billig MG sportsbil som projekt.

Det kan nu lade sig gøre at reparere de biler, fordi en del nye firmaer er opstået med det formål at designe og producere nye reservedele til de kommende MG klassikere MGF og MGTF.

Et af disse nye ansigter er firmaet Mike Satur Ltd tilhørende Mike Satur, der selv ejer MGF og MGTF. Han har været MG ejer (også af typen MGA, MGB, MGC, MGB GT V8, MGRV8 og Midget Sprite) siden 1967.



Firmaet Mike Satur Ltd producerer efter eget design en bred vifte af MGF/MGTF-reservedele, der ikke er til at opstøve nogen andre steder

**Varmeskjold**

For eksempel blev MGFs OEM varmeskjold oprindeligt produceret i glasfiber, et materiale som efterhånden mørner under den ekstreme varme fra udstødningen. På billede 2 er et nyt varmeskjold af varemærket Mike Satur i rustfrit stål ved at blive monteret på en dansk-ejet MGF Trophy 160.

**Forophæng**

Mike Satur har også selv designet og produceret et helt nyt forophæng, FCCKit, der er designet til at erstatte det OEM monterede Hydragassystem, hvis servicelevetid er langt overskredet. Den dårlige kørselsoplevelse forårsaget af et udslidt Hydragasophæng kan erstattes af ekstra komfort og vejgreb fra et FCCKit (foto 3). Mike Satur har solgt over 300 af disse sæt til MGF/MGTF-ejere over hele kloden, og en video på nettet viser, hvordan det kan monteres på en formiddag.

**Bremser.**

Som bekendt er MGF og MGTF hurtige og sikre biler (bedst i "crash test" mm), som fortjener gode bremser.

Mike Satur anbefaler og kan levere "Black Diamond" indfarvede bremsskiver, tværborede og med riller, med tilhørende "Black Diamond" bremseklodser til MGFs 4-pots AP kaliper. Foto 5 viser de nye monterede skiver, foto 6 et sæt bremsskiver.

"Black Diamond" bremsskiver monteret for og bag (godt indsmurte med anti-hylfedt på billedet), runde sikringsplinter af rustfrit stål og rustfritstål monteringsplade anbefales til MG kaliperen (foto 4) designet af Mike Satur.

De klæder bilen og fremhæver det sportslige.

---- o O o ----

Flere danskere er begyndt at interessere sig for de mest moderne MG sportsbiler til rimelige priser. Det er en meget positiv situation for glade ejere af MGF og MGTF, at det nu er muligt at holde bilerne kørende med hjælp fra Mike Satur, så kommende klassikere bliver ved med at køre på de danske veje.

Priserne på reservedele fremstillet i England fra Mike Satur Ltd til EU-destinationer er uden engelsk VAT (MOMS på 20%).

---- o O o ----

Kig ind på:

[www.https://www.mikesatur.co.uk/](https://www.mikesatur.co.uk/)



Foto 2: Mike Saturs varmeskjold løsning, monteret på en MGF Trophy 160

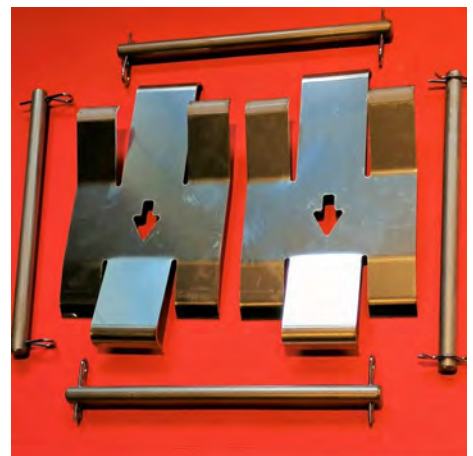


Foto 3 t.v.: FCCKit forophæng  
Foto 4 t.h.: Pins og monteringsplader (i rustfrit stål) til MGF/TF Bremser foto 4



Foto 5: de nye monterede skiver



Foto 6 et sæt bremsskiver

**Supplerende in formation fra Bob:**

Da Hydragas systemet ikke længere produceres til MGF har Mike Satur Ltd designet som eneste producent det han kalder "FCCKit".

FCC står for Front Coil Conversion (Kit), men mange andre har produceret Front Coil Conversion Kits til andre biler, såsom Ford Mustang, Audi m.fl.

Søges der på "MGF FCCKit" finder man kun de produkter til MGF fra Mike Satur Ltd og ikke front coil conversions fra så mange andre fabrikanter.

Nyhedsbrev august 2021

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

## Enighed gør stærk

I en bog om talemåder findes det ovennævnte udtryk. Nogen har forvekslet det med udtrykket "Ene gør stærk", men det er nu ikke noget vi i Motorhistorisk Samråd med vilje har dyrket. I det mindst ikke de seneste tre år. Som mange sikkert vil vide, er det netop det tidsspænd, hvor vi har arbejdet sammen med andre organisationer i det vi efterhånden omtaler som Motorfællesskabet.

Den grundlæggende årsag til at etablere et fællesskab med andre ligesindede var, at selv om vi i MhS har ca. 33.000 medlemmer i de næsten 120 klubber, der er medlem, så var der mange andre, der ikke faldt indenfor rammen af det formål MhS har, og derfor har deres egen organisation. På den måde har vi indtil forskellige formål, som ikke nødvendigvis kolliderer, men som heller ikke entydigt trækker i samme retning.

Udadtil, derimod, har vi fokus på det samme, nemlig at sikre at vore interesser tilgodeses bedst muligt overfor myndighederne. Og det er her vi bliver stærke, når vi står sammen. Det har vi vist flere gange, når vi fremsender fælles høringssvar på foreslåede lovændringer. Og selv om vi ikke altid går efter det samme mål, er det en del af "håndfæstningen", vi indgik for tre år siden, at vi ikke modarbejder hinanden.

Og vi kan se, at det har båret frugt. Med den seneste lovændring, der trådte i kraft her den 1. juni, blev såvel originalitetskravet som brændstofafgiften afskaffet. Og så kan man spørge om vi så er færdige – både med at fremsætte ønsker om flere forbedringer og fjernelse af åbenbare urimeligheder for motorfolket – og med samarbejdet i Motorfællesskabet? Svaret er entydigt: Nej!

På det seneste afholdte fællesmøde i slutningen af juni, var alle enige om at fortsætte det gode samarbejde, hvor vi står sammen overfor myndighederne, og i fællesskab forsøger at forklare dem, at det vi beskæftiger os med, er hobbykøretøjer, som til sammen udgør hele den levende underskov af motorhistorisk kulturhistorie. Det vil vi fortsat arbejde sammen om at bevare – og det er derfor at enighed gør stærk



## Dialogmøder som fundament for fremtiden

Op til sommerferien har vi i Motorhistorisk Samråd taget initiativ til, og deltaget i, en række dialogmøder. Tanken er, at de mange møder skal udgøre fundamentet for det arbejde, vi skal i gang med, når vi går i gang igen efter en kort sommerpause.

### FDM

En af de organisationer vi har et stærkt og mangeårigt fællesskab med, er FDM. For nogle år siden bød vi for første gang os selv indenfor på kaffe hos FDM, og siden har vi mindst en gang årligt haft et godt møde, hvor vi ser på den aktuelle status i den del af branchen, der har med veterankøretøjer at gøre.

Således havde vi for nylig Afdelingschef Torben Lund Kudsk, fra FDM's Økonomisk Politisk Sekretariat, og chefkonsulent Dennis Lange til sådan et statusmøde på vores kontor i Nærum. Vi er meget glade for at FDM lytter til de udfordringer vi kan lægge frem, for med deres størrelse og tyngde er deres bidrag uvurderligt.

### Hobbykøretøjer

For tre år siden tog vi initiativ til at indkalde til det første møde for alle de organisationer, der har med køretøjer at gøre; køretøjer, der på den ene eller anden måde ikke bruges til hverdagskørsel. Initiativet kom af en specifik lovmæssig udfordring, en opgave der nu er blevet løst med vedtagelsen og ikrafttrædelsen af det, der kaldes Bilpakken 2021 per 1. juni. Her forsvandt såvel brændstoffillæget som originalitetskravet.

Vi indkaldte derfor organisationerne i netværket til nyt møde, og ligesom det første møde, blev det også denne gang afholdt i Nyborg. Det blev et godt møde, hvor vi fik bekræftet, at der stadig er behov for at stå sammen. Vi fik desuden trukket nogle overskrifter frem, hvad det er der rører sig lige nu.

### Motorkontaktudvalget

Motorhistorisk Samråd er en del af et brancheudvalg under Motorstyrelsen. 2-3 gange om året inviteres vi til møder med en lang række repræsentanter for autobranchens parter. Her debatterer aktuelle problemstillinger og vi har mulighed for direkte dialog både med de andre deltagere og ikke mindst med ledelsen i Motorstyrelsen. I den forbindelse, og fordi vi havde en række uafklarede spørgsmål, havde vi for nylig inviteret Motorstyrelsens direktør Jørgen Rasmussen til at besøge os i Nærum. Besøget skulle in-

kludere en fremvisning af DVKs imponerende tekniske bibliotek, og en rundtur iblandt de mange smukke køretøjer, der er opstillet i Sommers Automobile Museum.

Det var Dansk Veteranbil Klubs formand Dorte Stadil der viste rundt i biblioteket, der nu igen er ved at være oppe i det vanlige tempo efter en meget lang nedlukning. Formand Steen Rode-Møller og bestyrelsesmedlem Christian Vegger Therkelsen stod for rundvisningen på museet.

På det lange møde efterfølgende fik vi drøftet vores mangeartede spørgsmål, som flittigt blev noteret af Louise Krabbe Andersen fra Motorstyrelsens ledelsessekretariat, til besvarelse senere. Vi fik også en aftale om at deltage i et nyt møde, hvor vi sammen med Motorstyrelsen skal se på reglerne omkring afgiftsmæssigt ID-tab, en bekymring der fylder ret så meget for tiden.

### De andre netværk

Motorhistorisk Samråd har dertil dialog med en række andre personer og organisationer. De indgår alle i den samlede mængde af netværk, som udvikles konstant. Eksempelvis var vi, også for helt nyligt, deltagere i et meget interessant opstartsmøde, noget vi sikkert vil kunne bringe mere information om, når det bliver formaliseret lidt mere.

Vi arbejder også selv på et nyt netværk, for hvem tager sig egentlig af de danske motormuseer, og de udfordringer der ganske givet er der. Her vil MhS gerne være dem, der også tager initiativet. Motormuseerne har et naturligt tilhørsforhold under vores paraply. Hvem, hvorfor og hvordan vil vi også vende tilbage til snarest.

Det går ikke at liste dette netværksarbejde, uden at nævne det måske vigtigste netværk af dem alle, det mellem alle ejere af historiske køretøjer, deres klubber og dertil deres medlemskab i MhS. Uden det netværk ville de andre netværk ingen værdi have.

For Motorhistorisk Samråd er dialogen det "våben", der skal sikre os de bedste muligheder for at eje og bruge historiske køretøjer også i fremtiden. Dialogen trives, der samtales og der lyttes, og i langt de fleste tilfælde er forståelsen der også. Det store skridt er, når dialog skal blive til en aktivitet der skal udmøntes i noget konkret. Vi tror på det nok skal lykkes hen ad vejen. Ellers kender vi nogen, der kan hjælpe os.



# Nørdehjørnet

## Tyverisikring og MGA starter

### Tyverisikring af MGA bagagerum

Til alle jer MGA ejere, følger her et tip om tyverisikring.

Jeg skulle på en længere tur til udlandet i min MGA, og var lidt utryg ved ikke at kunne låse bagagerummet, selv om man skal være kender af dette for at finde håndtaget til at åbne bagagerummet med.

Løsningen blev, at jeg købte en postkasselås, som jeg monterede (se foto), og en Wireklemme, som stop på trækket til oplukket (elastikken er midlertidig for iat hindre "palen" i at falde ned og låse ved rystelser).

Nem og billig løsning til tyverisikring.



### Lidt mere bagagerumssikring....

Nu vi er i gang med bagagerumslås på en MGA, så følger her en lille sikkerheds-løsning, hvis stangtrækket til låsen bliver defekt eller knækker, da man så vil være rigtig på den!

Jeg borede et 10 mm. hul lige under låsen, og lukkede det med en gummiprop. Herved kunne man med en lang skrue-trækker nedefra, komme op og udløse låsen direkte.



Af Jan Glad

### MGA starter sætter sig fast

Her en lille fidus, hvis starteren sætter sig fast på f.eks. MGA, Mini eller andre med Lucas (M35) starter:

Lad endelig være med at trække bilen i gang, da det kan ødelægge en masse. Sæt derfor bilen i gear, og prøv så at "række" den lidt frem og tilbage. Hvis ikke det løser problemet, tager man f.eks. en "svensk nøgle" og drejer firkanten på akslen nedad - højre om. (Se foto). Herved skulle problemet være løst.



Nu vi er i gang med en Lucas starter, kan det nu og da opleves, at starteren svigter eller kører langsomt, specielt hvis starteren er fra 60'erne, eller først i 70'erne. Det er fordi man i en periode monterede kul med for meget allu-legering, som ikke resulterede i ordentlig kontakt mellem kul og akkumulator. Man kan afløse på originale Lucas kul om det er de rigtige, man har i starteren. Her skal der stå **+0** og **ikke -0** (se foto). Her ses tydeligt forskellen. Kullet skal være blankt på anlægsfladen.



Nyhedsbrev juli 2021

Af MhS formand Steen Rode-Møller og FIVA Vicepræsident Lars Genild

## FIVAs socioøkonomiske undersøgelser 2020 / 2021

**FIVAs 2020/21 Socio-økonomiske undersøgelser afslører entusiasternes købekraft og klubbernes betydning for den verdensomspændende bevægelse!**



Fig 1: Herover - Fig 2: Herunder



Resultaterne fra den største undersøgelse om ejerskab af historiske køretøjer er meddelt af FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENS (FIVA) ... læs videre:

Historisk har FIVA gennemført en større undersøgelse hvert 5-8 år, og dette er den seneste opdatering, der blev gennemført i slutningen af 2020. Undersøgelsen er den største og mest detaljerede nogensinde, der er gennemført med næsten 55.000 entusiaster, der deltager fra hele verden, heraf 1.516 danske. Undersøgelsen indsamlede også 128.000 detaljerede evalueringer af historiske køretøjer, heraf 3.634 danske, som giver en uovertruffen videnbase for FIVA og medlemsforbundene.

Resultaterne her er hentet fra medlems- og klubundersøgelserne. Resultaterne vil være med til at forme branchens fremtid og vil give vigtige fakta og tal, der er nødvendige for at beskytte fremtiden for vores fælles kulturarv på et tidspunkt med hurtige ændringer.

### DANSKE MEDLEMMERNES KØBEKRAFT

(Se Fig 1)

FIVA-undersøgelsen afslører det enorme økonomiske bidrag, som entusiaster yder til

lokale og nationale økonomier rundt om i verden. Den gennemsnitlige entusiast bruger mere end 20.000 kroner årligt direkte på deres køretøj (er), herunder forsikring, reparationer og restaurering, opbevaring, service og brændstof. Det samlede forbrug (når andre udgiftsområder er inkluderet som arrangementer, indkvartering osv.) andrager 27.450 kroner årligt. Heri indgår i øvrigt ikke de penge, som godt ti procent af medlemmerne har anvendt på indkøb af nye køretøjer, og som i gennemsnit androg henholdsvis 128.000 og 43.800 kroner for biler og motorcykler. Den globale købekraft udregnet meget konservativt alene på de omkring 2 millioner entusiaster, der på verdensplan er repræsenteret gennem FIVAs medlemsklubber, an-

slås derfor til omkring 75 milliarder kroner årligt eksklusiv udgifter til køb af nye historiske køretøjer.

### BRUGEN AF DE DANSKE HISTORISKE KØRETØJER

(Se Fig 2)

Undersøgelsen viser, hvordan de historiske køretøjer bruges, og afslører, at det gennemsnitlige køretøj tages ud 18 gange om året hvor biler i gennemsnit kører 1.388 km og motorcykler 907 km om året.

Mere end 6 ud af 10 køretøjer bruges fortrinsvis til hyggeløse, medens deltagelse i organiserede ture årligt i gennemsnit andrager 88 km til de historiske biler og 67 km til de historiske motorcykler.



Fig 3



**VÆRDIEN AF DANSKE MEDLEMSKLUBBER FOR DEN HISTORISKE KØRETØJSBEVÆGELSE**

Der deltog samlet 74 danske klubber ud af de 1.972 klubber der på verdensplan besvarede undersøgelsen. Den gennemsnitlige danske historiske køretøjsklub har 246 medlemmer, men så mange som 20% har 50 eller færre medlemmer, mens 18% har 500 eller flere medlemmer. Den gennemsnitlige alder for et klubmedlem er i 2021 56 år.

I gennemsnit arrangerer klubberne 14 begivenheder hvert år, der dækker et stort udvalg af aktiviteter fra sociale begivenheder, udstilling og fremvisninger, til køreture og stumpemarkeder. Det gennemsnitlige medlemsgebyr er 330 kroner om året.

(Se Fig 3 på forrige side)

Værdien af klubber strækker sig meget længere, og inkluderer et stort udvalg af supporttjenester, der er rettet mod medlemmerne og opmuntrer dem til at opretholde køretøjer i fungerende tilstand. Dette inkluderer digitalt engagement via hjemmesider, sociale medier og regelmæssige e-nyheder, men også teknisk rådgivning fra erfarne eksperter, der kan støtte medlemmerne i et stort udvalg af reparations- eller restaureringsarbejde.

(Se Fig 4)

Helt på linie med klubber verden over, ser de danske klubber også en række trusler i horisonten:

(Se Fig 5)

Den altoverskygende er reguleringer, der kan påvirke brugen af de historiske køretøjer, den næststørste trussel klubberne ser, er mere intern med færre muligheder for at rekruttere frivillige og medlemmer til bestyrelsesarbejdet, den sidste af de store trusler er som den største af ekstern karakter og går på en stigende bekymring for omgivelsernes opfattelse af de historiske køretøjer. I dag ses de som en væsentlig del af vores fælles

Det har utrolig stor værdi for Danmark og Motorhistorisk Samråd, at FIVA med jævne mellemrum laver disse store undersøgelser omkring de historiske køretøjer og medlemmerne i køretøjsklubberne. Disse data er på en gang spændende læsning, men også et væsentlig styreværktøj for vort fremtidige arbejde rettet imod befolkningen, men ikke mindst de myndigheder og politikere, som har de historiske køretøjer som en del af deres ressortområde. På mange måder falder vore køretøjer igennem systemet, og risikoen for at de bliver glemt i mængden af ikke historiske køretøjer er overhængende, hvis vi ikke utrætteligt gør opmærksom på utilsigtede følgevirkninger, hvor man har glemt denne del af vores fælles kulturarv. Det er måske også på tide, at man frem for at se de historiske køretøjer som et let økonomisk offer, begynder at se på den enorme købekraft og dermed de arbejdspladser, som denne hobby genererer i vort samfund.



**ET ØJEBLIKSBILEDE AF DE TJENESTER, DER LEVERES AF KLUBBER I DANMARK**



Base: Alle deltagende historiske motorclubber (n = 74)

Fig 4



Fig 5

kulturarv, men dette kan hurtigt skifte til en modstand imod brugen af fossile brændsler.

**KONKLUSION**

Disse overskrifter giver en opsummering af nøgletal fra bevægelsen om de historiske køretøjer og viser, at det økonomiske bidrag til lokale og nationale økonomier er betydningsfuldt fra deltagere. Det er også vigtigt at bemærke, at historiske køretøjer i gennemsnit tilbagelægger ekstremt korte afstande og primært bruges som rene hyggekørsler i en tid hvor der fokuseres på at ændre de samfundsmæssige holdninger til brugen af motorkøretøjer. Samtidig yder de historiske køretøjsklubber et kæmpe bidrag til bevægelsens bæredygtighed og tilvejebringelse af begivenheder og aktiviteter, der ikke kun er målrettet entusiaster, men også understøtter en kulturel identitet, der stadig vækker genklang hos alle - entusiastiske som ikke-entusiastiske

**Om FIVA:** The "Fédération Internationale des Véhicules Anciens" (FIVA) was founded in 1966. At present FIVA federates member organisations in 71 countries throughout the world, which in turn represent many millions of historic vehicle enthusiasts. FIVA's primary objective is to encourage the safe use of self-propelled, mechanical vehicles, more than thirty years old, on the roads for the benefit of both their owners, dedicated enthusiasts and the general public. Through its Legislation Commission, FIVA has been assiduous in protecting the continued use of historic vehicles in the face of any adverse legislation. At present, this is largely concentrated on European countries and the European Union, but with ever increasing pressures on motor transport, the potential threat is ever present.

**Om Motorhistorisk Samråd:** Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark. Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation: FIVA



# MG erfaringer

Tekst og foto Erik Jacobsen



## Bagagebærer til TF (T-type)

Dem der har en MGTF (T-type modellen) ved, hvor lidt plads der er til bagage i sådan et køretøj.

Idéen er hermed videregivet til fri afbenyttelse. God arbejdslyst !

Da Jytte og jeg påtænker at tage på nogle længere ture til sommer, måtte jeg finde på noget. Alt selvfølgelig kun hvis corona situationen tillader det

Det må konstateres, at der ikke uden en særlig arbejdsindsats findes bagagebærer, der lige passer til en TF. De sidder som regel så højt, at man har besvær med at se ud af bagruden via bakspejlet.

Det fik mig derfor til at tænke kreative tanker, hvor det endte med, at jeg fik svejset en bagagebærer sammen, en som jeg syntes er blevet god. Den er ret enkel både at montere og afmontere. Hertil sidder den så lavt, at man kan kikke ud gennem bakspejle.

Konstruktionen er udviklet under indtryk af reservehjulet placering, hvor jeg fik gjort den meget kraftig så den sidder forsvarligt fast med et par stropper.



# Vidste du at.....

Idé og input Matthies Nissen



MG indstillede officielt sin deltagelse i motorsport i 1935, men fortsatte med hastighedsrekordkørsler både før og efter krigen.

Den sidste hastighedskørsel inden anden verdenskrigs udbrud blev foretaget den 2. juni 1939 på Dessau Autobahn, kun tre måneder før end tyskernes invasion af Polen.

Major A.T.G. Gardner, der gennemførte rekordkørslen med lidt over 200 mph udtalte efterfølgende om tyskernes værtskab: *The Germans were most charming hosts.*

Foto t.h.:  
Dessauer Bundesautobahn blev før krigen opgraderet med en asfalteret median (midtterrabat) til at blive "Dessauer Rennstrecke" (Dessau Racetrack), en 25 meter bred højhastighedsbane beregnet til løb og rekordforsøg for bl.a. Autounion og Mercedes Benz. (Wiki)



## Besked fra redaktionen



### Nyt kodeord til hjemmesiden

Ca. 1. august skifter vi kodeord på mgklub.dk. Kodeordet skal du bruge, hvis du vil logge ind på medlemsiderne. Her kan du bl.a. finde:

- Medlemslister
- Dokumenter vedr. generalforsamling
- Udlånsbørsen
- Matthies' Garage artikler
- Touring Handbook
- Medlemsblad den vestdanske klub

Det nye kodeord finder du på kontaktsiden i den trykte udgave af medlemsbladet fra og med dette nummer.

Rikke U. Nissen  
webmaster

## Besked fra redaktionen



### Berigtigelse - Vi beklager

I MG blad nr. 5 - August 2021, under "Set & Sket" kom vi desværre til at mangle en kreditering af bidraget til "Pigeturen".

Her skulle **Gitte Vilhelmsen** også være anført som bidragyder til teksten.

Vi beklager denne fejl !



Sådan opretter du dig som sponsor for klubben uden at det koster dig noget, **OK** betaler.

Start med at blive oprettet som **OK** kunde via OKs hjemmeside [www.OK.dk](http://www.OK.dk) og du vil efterfølgende modtage dit benzin/dieselskort. I samme procedure kan du oprette dig som sponsor for vores klub hvor OK betaler sponsorpenge hver gang du tanker.

Hvis du ønsker hjælp til at blive oprettet på hjemmesiden sidder **OK**'s personale klar til at guide dig igennem systemet (du indtaster selv dine personlige oplysninger)

Ring blot til **OK** på tlf. 7010 2033.

Husk at fortælle at du samtidig vil være sponsor til MG Car Club Danish Centre, og så er du både kunde og sponsor uden at du betaler sponsorpenge, det klarer **OK**..

**OBS:** Ved sponsorvalget så husk at trykke på klubbens fulde navn så klubben i Jylland ikke får glæde af sponsorpengene.

Det nye smarte er en **OK** APP fra App Store, så behøver du ikke kortet når du tanker, og har samtidig oversigt over alle OK tanke i DK, med indbygget GPS som viser dig vej til tanken.

Opstår der problemer med ovennævnte send venligst en mail eller en sms til Poul Henning Olsen, mail: [poul.olsen6@gmail.com](mailto:poul.olsen6@gmail.com) - mobil: 6079 9011. Så får vi det løst.



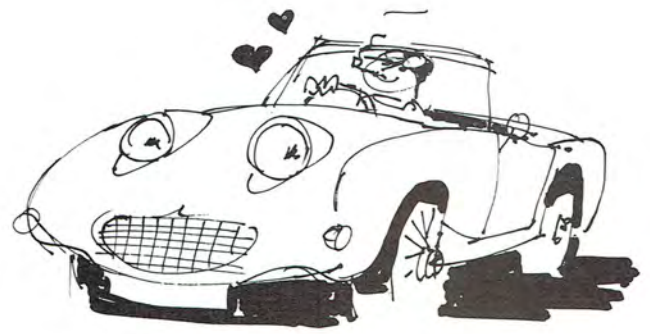
**Køge, mandag.** Bådhaven 2 (Køge Marina) kl 18.00 – 21.00. Fra primo april til ultimo september.  
[www.kortilkøge.dk](http://www.kortilkøge.dk)

**Frederiksværk, mandag.** K.A.Lassensgade 7 (ved Stark) kl 18.00 – 20.00. Medio april til medio oktober.

**Gilleleje Havn, tirsdag** kl 18.00. Medio april til Medio oktober. Facebook: sparkdaekgilleleje

**Stenlille, onsdag,** Banevænget kl 17.00 til 20.00. Primo april til ultimo september

**Find mange flere arrangementer i:  
Bilbladet MotorClassic**



# Tænk! - 60 år!

"Utroligt så godt jeg holder mig. Det er nok mine øjne mange falder for, så godt at jeg kan skifte deres udseende ud, alt afhængig af, hvor gammel folk vurderer mig til.

Jeg forstår godt al den kærlighed jeg modtager, og så alle de kærlige blikke, når jeg kører topløs gennem landskabet.

Og på racerbanerne, her kan de færreste følge mig, da jeg er så let og lynhurtig.

Så tak for alle de søde 60 års hilsener fra Jer alle sammen!"

## JULI MÅNEDS VINDER FOTO



Ivan Nymann Nielsens MGB fanget foran Korsør Golfklub

### GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN.....

Send os billeder af din MG, en sjov MG situation eller andet, der har med din MG at gøre. Månedens foto præmieres med en flaske MG vin, som vil kunne afhentes under generalforsamlingen i marts 2022, og kun der.

**Send dit foto til: [rikke-unissen@webspeed.dk](mailto:rikke-unissen@webspeed.dk)**

NB: MG bladet forbeholder sig ret til at anvende de indsendte billeder i bladet eller i forbindelse med klubarbejde.



**INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT****Picnictur med cancerramte børn**  
**Lørdag den 4. september 2021 Kl. 10.00 - 16.30****Mødested:****Rådhuset i Rudersdal Kommune  
Lige overfor Holte Midtpunkt på  
Kongevejen efter Geels Bakke**

Vi mødes kl. 10.00 og er hjemme igen ca. kl. 16.30.

Turen går traditionen tro til det skønne Tisvildeleje, hvor vi skal køre nogle skønne og sjove ture med børnene og høre dem udtrykke deres begejstring for vores gamle biler.

Som altid regner vi med at børnene og deres forældre er i strålende humør, hvor vi med vores MG ture kan medvirke til forsøde deres hverdag, som ellers er præget af sygdom og de mange behandlinger mod kræft, som børnene i ofte lange perioder bliver udsat for. Det tærer både på barnet, forældrene og søskende. Men trods dette er der altid højt humør under køreturene.

Som vanligt er det **Foreningen Cancerramte Børn**, der afholder sit årlige week-end arrangement i Tisvildeleje, hvor vi efter en tur i det nordsjællandske kommer forbi og kører nogle små ture med de forventningsfulde børn - og deres ret interesserede forældre (!).

Husk madkurven, da vi holder frokost ved Heatherhill. Her afholder vi også en lille konkurrence, som co-driverne normalt er ret gode til at løse.

I løbet af eftermiddagen har klubben sørget for lidt lækende.

**Jeg glæder mig til at se rigtig mange af Jer !****Allan Christensen****Tlf.: 42 44 53 93****allanhchr@gmail.com****O-løb og picnictur****Søndag den 26. september 2021 kl. 09.45*****OBS: Datoændring*****Mødested:****Ledreborg Allé 2A, 4320 Lejre**

(P-pladsen ved Ledreborg Allé - til højre - lige før Amalienborg Porten)

**Orienteringsløb 2**

Så er det ved at være tid til årets andet orienteringsløb! - Tag din co-driver i hånden, find det gode humør frem og sæt kryds i kalenderen denne dag. Løbet afholdes i det billedskønne Midsjælland.

Hvis du/i ikke er til orientering og konkurrence, så er du/i velkomne til blot at deltage i picnic-turen, hvor vi kører samme rute med udførlig beskrivelse.

Vi mødes kl. 09.45 og forventer afgang med første bil kl. 10.15. Starten sker fra Ledreborg Slot og sluttes kl. 15.30 på Mosevang 24, 4300 Holbæk.

Tilmelding senest den 15. september på mail:

**thousig3@gmail.com****Bedste MG Hilsener!  
Søren Thousig****Søndagstur****Søndag den 12. september 2021 kl.10.00****Mødested:****P-pladsen overfor Bromølle Kro****Slagelsevej 78, 4450 Jyderup****Søndagstur**

Vi skal på en tidlig løvfaldstur til det skønne Odsherred. Ruten er på ca. 100 km. nordover gennem det smukke og kupe-rede vestlige Odsherred.

Der vil være mulighed for at holde ind undervejs og nyde de mange flotte udsigtspunkter, som turen byder på, f.eks. den på billedet nedenfor.

Tag picnicurven med frokost og termokande med, så sørger vi for lidt til kaffen ved afslutningsstedet.

Tilmelding senest den 9. september til Anlis Nissen:

**medlemmgklub@gmail.com**Arrangør:  
Rikke U. Nissen

## INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

# Manøvreprøve 2

Søndag den 19. september 2021

### Mødested:

SMS, Sjællands Motorsport Stadion  
Klintevej 51, 4230 Skælskør

### *Prøv dig selv af i din bil, på en sikker måde*

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 en bil på prøven ad gangen.

Alle klassiske biler af engelsk oprindelse kan deltage. Point tæller til årets hastighedskonkurrence, som er en del af klubmesterskabet. Points til klubmesterskabet kan dog kun optjenes i en bil af typen MG eller Austin Healey Sprite og hvis køreren er medlem af klubben.

For at få starttilladelse skal bilen være indregistreret (kopi af registreringsattest skal medbringes), bilen skal være udstyret med sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele), brandslukker, nødhjælpskasse, advarselstrekant og køreren skal bære min. "E" godkendt styrthjelm. Bilens sikkerhedsudstyr kontrolleres inden start.

### OBS:

- Der gives ikke starttilladelse til biler med prøveplader.
- Deltagelse kræver gyldigt førerbevis.
- Der er max. antal på arrangementet, og derfor gælder "først til mølle" princippet.

### DAGENS PROGRAM:

- Ankomst mellem kl. 8.30 – 9.00.
- Registrering og licensudfærdigelse.
- Teknisk kontrol ca. 9.00 – 9.45.
- Førermøde efter teknisk kontrol.
- Prøverne forventes startet kl. 10.00
- I løbet af dagen gennemføres flere prøver med rigelig mulighed for at prøve bil og fører af.
- Prøverne forventes at kunne gennemkøres 2-4 gange.
- Alle tider ved gennemkørslerne tæller med til det endelige resultat.

### Er du i tvivl ?

- Spørg en af kontaktpersonerne, der er nævnt på hjemmesiden.
- Du kan også læse mere om afvikling af MG manøvreprøve på klubbens hjemmeside: [www.mgklub.dk](http://www.mgklub.dk).



### TILMELDING:

Senest søndag den 12. september 2021,  
Brug venligst tilmeldingsblanket der sendes:

TIL: Søren Thousig, mail: [thousig3@gmail.com](mailto:thousig3@gmail.com)



### DELTAGERBETALING:

- DASU Licens haves samt medlemskab af MG klubben: **Kr.: 0,-**
- Medlem af MG klubben, men ikke af DASU: **Kr.: 200,-**
- Ej MG klub medlem, men har DASU licens: **Kr.:100,-**
- Ej MG klub og ej DASU medlem: **Kr.:300,00**

Betalingen dækker en DASU endagslicens, hvilket er en ansvarsforsikring for skader på 3. mand.

Den almindelige forsikring dækker ikke under manøvreprøver.

Betaling foregår ved indskrivning og kontrol af licens.

Betaling via Mobile Pay eller kontant på stedet.

### Deltager eller tilskuer?

Du er velkommen, uanset om du ønsker at deltage i manøvreprøven eller blot se hvordan

det foregår, så du kan konstatere, at det hverken er farligt for dig eller din MG. Du kan blot

pakke madkurven og være tilskuer og få en hyggelig dag med andre fra klubben.

### Efter manøvreprøven:

Mens der regnes på dagens prøver, byder vi på en øl eller vand og forhåbentlig på en varm ristet pølse.

Med sportslige hilsner

MG Manøvreprøveudvalget:

Søren Thousig : mobil: 60164971

[thousig3@gmail.com](mailto:thousig3@gmail.com))

Henning Petersen: mobil: 21454422

[\(henning@petersen.mail.dk\)](mailto:henning@petersen.mail.dk)





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 indtegnning af flere biler eller motorcykler

## Præmieeksempler



### Motorcykel - BSA

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



### Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000  
Ansvar + kasko  
**743 kr.**



### Klassisk bil - MX-5

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



### Veteranbil - Opel GT

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

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

## Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af  
ThistedForsikring



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

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

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



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

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

## F. TOLSTRUP & CO. v/ Henrik Jensen

Firskovvej 8, 2800 Kgs. Lyngby  
Tlf. 39 62 30 06



Vi har mere end 25 års erfaring med at vedligeholde og servicere ældre engelske biler som de klassiske "DOMI-mærker": MG, Austin, Morris, Rover mv.

- Service og vedligehold.
- Rep. og justering af karburatorer og tænding.
- Kølesystem, vandpumpe, termostat.
- Kobling, drivakslers mv.
- Bremses, fejlsøgning og reparation.
- Styretøj og undervogn.
- Affjedring, bærearmer, styrekugler.
- Lys, lygter, justeringer.

Se mere her: WWW.FTCO.DK  
Åben: Man.-tors.:7.30-16.00, Fre. 7.30-12.00

## INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

### NÆRUM

Tirsdag den 7. september 2021 kl. 18.00

**Mødested:**

Sommers Automobilmuseum  
Nærum Hovedgade 3, Nærum

#### **Kåring af årets MG**

Fra Nærum kører vi i nypudsede og skinnende blanke MG'er en lille tur på ca. 50 km., hvor hver bil får en kørselsvejledning som er let at køre efter.

Turen slutter kl. ca. 19.00 ved Hangar 2 på den gamle Værløse Flyveplads. Her liner vi bilerne pænt op foran den åbne hangar 2 med jagerfly i baggrunden.

Afstemningen foregår ved at alle får en stemmeseddel og kan stemme på to biler, som ikke har vundet før. Du sætter selv dine kriterier, eksempelvis den bedst hjemmerestaurerede, den sjoveste, den frækkeste mv. – vælg selv mens vi hygger os undervejs.

Når du har stemt, serveres kaffe mm i hangaren, hvor du har mulighed for at kigge på de mange spændende fly, som er udstillet. Tag din co-driver med, alle kan stemme og nyde stemningen på den gamle flyvestation.

Du kan også køre direkte til Hangar 2 og være fremme kl. 19.00. Adressen er Helikoptervej 2, Jonstrup, 3500 Værløse. Stil bilen pænt op, hvis du kommer før os andre som har nydt den smukke tur fra Nærum.

På gensyn

Lars og folkene bag Hangar 2

### SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 14. september 2021 kl.19.00

**Mødested:**

Levetoftevej 2, 4690 Haslev  
"Rædselskabinettet"

Vi prøver for tredje (Corona-)gang at gennemføre arrangementet med overskriften "Rædselskabinettet".

Kom med jeres "skæve" og mærkelige stumper til MG'en til denne aften, hvor vi skal hygge os med forhåbentlig mange "rædsels historier" hjemme fra garagen. Vi mødes hos Henrik.

Preben Jensen vil være tovholder på denne aften.

Hilsen Bent



### VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 21. september 2021 kl.19.00

**Mødested:**

VSA, Industrivej 14, 4450 Jyderup  
**Ethanol og karburatorer**

Matthies kommer og fortæller om egne erfaringer med ethanol i benzin samt om justering af karburatorer.

MG-ejere står over for en voksende udfordring med den moderne ethanolholdige benzin. Den benzin du kan købe i dag har et lavere kogepunkt end da bilen blev bygget. Det øger tendensen til dampplomme i en varm karburator med ujævn kørsel til følge. Endnu en udfordring er, at nutidens benzin har en langsommere forbrændingshastighed, hvilket påvirker tændingstidspunktet og dermed ydelse og forbrug.

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

I forbindelse med sit studie i engelsk litteratur af benzinudfordringen er Matthies stødt på en ny alternativ måde at justere SU karburatorerne på. Lidt skeptisk gik Matthies i gang med at efterprøve teorien i praksis, og resultatet har vist sig mere end positivt.

Kom og hør om disse to vigtige emner.

På Gensyn  
Matthies og Bo



### KLUBMØDER I OKTOBER

2021

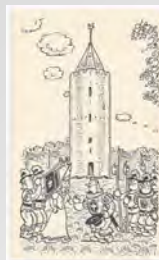
### NÆRUM

Tirsdag den 5. oktober  
kl.19.00



### SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 12. oktober



### VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 19. oktober

#### **HUSK:**

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

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](http://www.lars-borsig.dk) • e-mail: [info@lars-borsig.dk](mailto:info@lars-borsig.dk)



### Peter Mogensen

Reparation, service, restaurering,  
reservedele



- ❖ 30 års erfaring med reparation af MG.
- ❖ Salg af reservedele. Nye og brugte fra Danmarks største lager.
- ❖ Her kan du også få gode råd, vejledning og en MG snak

Peter Mogensen  
Mellemskovvej 1  
Kollerød,  
3450 Allerød  
Tlf: 25 84 12 40

**Speciale: Hovedreparation af motor,  
gearkasse og bagtøj**



**Autohallen**  
v/Th Rasmussen



***Du ved det er vigtigt at passe godt på din kære MG!***

Jeg tilbyder alt inden for reparation og vedligehold – også plade- og malerarbejde.

Salg af klassisk Castrol olie, smøremidler, benzintilsætning, tilbehør m.m.

Klargøring og fremstilling til syn.  
Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal.

Og i Ciras Vintage Shop kan I blive klædt, så I passer tidstypisk til jeres bil – leje eller køb!



Se eksempler på [www.facebook.com/Cirasvintageshop/](http://www.facebook.com/Cirasvintageshop/)

Ring 2026 3220 eller mail [rasmussen@sport.dk](mailto:rasmussen@sport.dk)

Grønholtsvej 16, 3480 Fredensborg [www.autohallen.one](http://www.autohallen.one)

**SÆLGES**

**2002 MG TF 1.8 135 Cabriolet**

*Udstyr og information:*

Sortmetal, registreret første gang 7/2002, sidst synet 8/2020. Abs-bremser, 1 airbag, alarm, fjernbetjent centrallås, armlæn, startspærre, servo, elrudrer, lædersæder, radio med cd, aircondition, hjul monteret: 15" vinter- og sommerhjul.

*Sælgers beskrivelse:*

Model 2003. Flot og velholdt. Sort hardtop medfølger. Windbreaker monteret. Undervognsbehandlet. Aktuell kilometerstand 142.000 km. Tandrem udskiftet i 2017 og skal skiftes igen ved 200.000 km. Regninger for 42.000 kr. bl.a. ny starter, ny generator, nye bremses og klodser etc. Pris: 80.000.



**Poul Rikardt Jørgensen**  
Tlf.: 3035 8033  
E-mail: poj@ishoj.dk

**KØBES**

**Smiths dobbelt ur**

Smiths dobbelt ur med olietryks og vandtemperatur måler til MGB.

**Henrik Madsen**  
Tlf.: 6061 7262  
E-mail: gh@ra-net.dk

**Forslag**

Hvis du lige står og mangler lidt inspiration til hjælpe midler, når MG'en skal shines op, så er herunder vist et par forslag, blandt et utal af muligheder i øvrigt.

Måske en idé at overveje inden mødet den 7.september 2021, hvor vi i Nærum skal kåre Årets MG



# Næste års klub week-end.....

**Klubweekend 2022**

Fredag den 24.– søndag den 26.juni.2022

Vi skal til Bornholm, hvor der er booket værelser på 'Giffen Hotel og Wellness', Nordre Kystvej 34, Rønne.

Sæt derfor allerede nu kryds i kalenderen og bemærk at det er i slutningen af juni og ikke i august som det plejer at være.

Har du lokalkendskab og gerne vil dele din viden om små lystige køreveje, så er du velkommen til at kontakte 'festkomitéen':

**Jesper: mail [jesper@zoie.dk](mailto:jesper@zoie.dk) Mobil 29 22 68 21.**



Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

*\*Særlige regler gælder*



# British Sportscars

REPARATION  
SERVICE  
RESTAURERING  
RESERVEDELE  
KØB / SALG  
KOMMISSION  
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &  
EVANS WATERLESS COOLANT





## BESTYRELSE



**FORMAND**  
**Claus T. Poulsen**  
Ved Gadekæret 16, 3650 Ølstykke  
Tlf. 29 99 42 45  
E-mail: [c.c.poulsen@post.tele.dk](mailto:c.c.poulsen@post.tele.dk)



**NÆSTFORMAND**  
**Rikke U. Nissen**  
Rådhusvej 14, 4300 Holbæk  
Tlf.: 59 43 88 50  
E-mail: [rikkeunissen@webspeed.dk](mailto:rikkeunissen@webspeed.dk)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Jesper Dan Eriksen**  
Fasanvej 22, 3660 Stenløse  
Tlf.: 29 22 68 21  
E-mail: [jesper@zoie.dk](mailto:jesper@zoie.dk)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Bent Hedegaard**  
Sandvigvej 6, Svinø Strand, 4750 Lundby  
Tlf. 40 19 11 69  
E-mail: [benthedegaard@hotmail.com](mailto:benthedegaard@hotmail.com)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Torben Olesen**  
Karlstrupvej 99, 2680 Solrød Strand  
Tlf. 20 22 00 61  
E-mail: [torbenolesen55@gmail.com](mailto:torbenolesen55@gmail.com)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Claus Gammelgaard**  
Høve Bygade 6, 4550 Asnæs  
Tlf.: 60 90 24 80  
E-mail: [clga@live.se](mailto:clga@live.se)

## KASSERER



**Wiggo Madsen**  
Friisvej 14, 2635 Ishøj  
Tlf.: 20 29 15 08  
E-mail: [wiggo.madsen@sol.dk](mailto:wiggo.madsen@sol.dk)

## HJEMMESIDEN

### WEBMASTER:

**Rikke U. Nissen**  
Tlf.: 59 43 88 50  
E-mail: [rikkeunissen@webspeed.dk](mailto:rikkeunissen@webspeed.dk)

### KØB & SALG:

**Anlis Nissen**  
Tlf.: 22 41 57 06  
E-mail: [moganissen@gmail.com](mailto:moganissen@gmail.com)

## DASU

### LICENSBESTILLING:

**Anlis Nissen**  
Tlf.: 22 41 57 06  
E-mail: [medlemmgklub@gmail.com](mailto:medlemmgklub@gmail.com)

## MG REGISTRE



**MG T-Typer**  
Peter Clausen,  
Strandvejen 158B, 3070 Snekersten  
Tlf. 20 84 67 86 (mll. 16-18)  
E-mail: [petermgtd@gmail.com](mailto:petermgtd@gmail.com)



**MGA**  
Poul Olsen,  
Poppelvej 23, 2791 Dragør  
Tlf. 60 79 90 11  
E-mail: [poul.olsen6@gmail.com](mailto:poul.olsen6@gmail.com)



**MGB / MGC / MGB GT / MGB V8**  
Jens Clausen,  
Brådebæksvej 4, 2970 Hørsholm  
Tlf. 31 22 01 20  
E-mail: [jc@altecmedico.com](mailto:jc@altecmedico.com)



**SPRIDGET**  
Dirch Glad,  
Fuglebakken 33, 4291 Ruds Vedby  
Tlf. 20 84 89 40  
E-mail: [dirchglad@gmail.com](mailto:dirchglad@gmail.com)



**MGF / TF / MG Z-Typer**  
Michael Madsen,  
Lærkebakken 21, 3460 Birkerød  
Tlf. 22 54 18 54  
E-mail: [madsen@drejler.io](mailto:madsen@drejler.io)



**MG Magnette og MGY**  
Matthies Nissen,  
Ewalds Have 40, 4300 Holbæk  
Tlf.: 40 16 54 86  
E-mail: [moganissen@youmail.dk](mailto:moganissen@youmail.dk)

## BLAD & MEDLEMMER



**REDAKTØR:**  
**Allan Christensen**  
Ralphs Vænge 47, 2950 Vedbæk  
Tlf.: 42 44 53 93  
E-mail: [mgccredaktion@gmail.com](mailto:mgccredaktion@gmail.com)

### INDLÆG TIL BLADET:

**Sendes til:**  
E-mail: [mgccredaktion@gmail.com](mailto:mgccredaktion@gmail.com)  
(Se deadlines på side 4)

### MEDLEMSREGISTRERING:

**Anlis Nissen**  
Tlf.: 22 41 57 06  
E-mail: [medlemmgklub@gmail.com](mailto:medlemmgklub@gmail.com)

### OBS:

Har du *ikke* modtaget bladet senest den 1. i de måneder  
MG bladet udkommer, så kontakt Anlis Nissen

### ANNONCER:

**Peter Clausen**  
Tlf.: 20 84 67 86  
E-mail: [petermgtd@gmail.com](mailto:petermgtd@gmail.com)

## LM AUTO KØB-SALG-SERVICE

Lars Madsen  
Langemosevej 7  
4100 Ringsted

Telefon: 23745101  
CVR: 28437951



*Mit speciale:  
Få din bil lavet lørdag-søndag,  
så har jeg den køreklar til dig  
mandag morgen!  
Ring for aftale.*



## Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

v/Bo Kjer  
**40 45 88 82**  
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse  
[www.veteransmeden.dk](http://www.veteransmeden.dk)

## M.P. Autolakering Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B  
3490 Kvistgård  
Tlf. 49138309



[www.mp-autolakering.dk](http://www.mp-autolakering.dk)  
E-mail: [Poul-erik@mp-autolakering.dk](mailto:Poul-erik@mp-autolakering.dk)

# MG er tilbage. 100% elektrisk.

Rækkevidde op til 263 km.

Fra 199.999,-

**ZS EV Comfort**



**ZS EV Luxury**



→ [mgmotors.dk](https://mgmotors.dk)

MG ZS EV forbrug ved blandet kørsel: rækkevidde op til 263 km - CO2: 0 g/km under kørsel, iht. WLTP. Mulighed for DC hurtigopladning op til 80 kW op til 80% på 40 min. (ladehastighed afhænger af flere omstændigheder, bl.a. ladestand, strømforsyning til denne, udendørstemperatur etc.).  
7 års fabriksgaranti dog maks. km 150.000. Prisen er ekskl. eventuelt farvetillæg. Der kan forekomme omkostninger til ladeløsning og installation heraf.