



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Oktober-November 2021 - Nr.7



Tre generationer ved garagerne ved Viborg, hvor vores mangeårige medlem Bjørn Bertelsen bor. Fra venstre er det Alexander i MG T-type, Nicolai i Austin J40 og Bjørn i MG P-type. Det tegner godt for bilfremtiden i familien!



MGs berømte rekordforsøg

Året er 1959 og der er dækket op til forsøg på, at slå hastighedsrekorden med forsøgsbilen EX181. Det foregår på Bonneville Salt Flats med en vis Mr. (Inden han blev Sir) Stirling Moss. Læs den spændende historie inde på side 14-18



Helt ny el-dreven MGB

Vi har fortalt om det før, men nu er produktionen sat i system - hvis du altså har en donorbil. Se ind på side 6.

White Triblex Special



Læs på side 8-9 om dette monster på sølle 36 cylindre og 81088 ccm

MGD (!)



I 1994 gik der vedholdende rygter om en efterfølger for MGB, MGD var et bud. På side 7 kan du læse mere.



Reserve dele til kommende klassikere

Bob Copley fortsætter med at kigge på underskoven af leverandører af reserve dele til fremtidens klassikere. Kig ind på side 26

Min MGY skulle udstilles.....

Man oplever meget med sin klassiske MG. Palle Mødrup fik nogle erfaringer med sin MGY. Læs mere på side 28.





BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

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

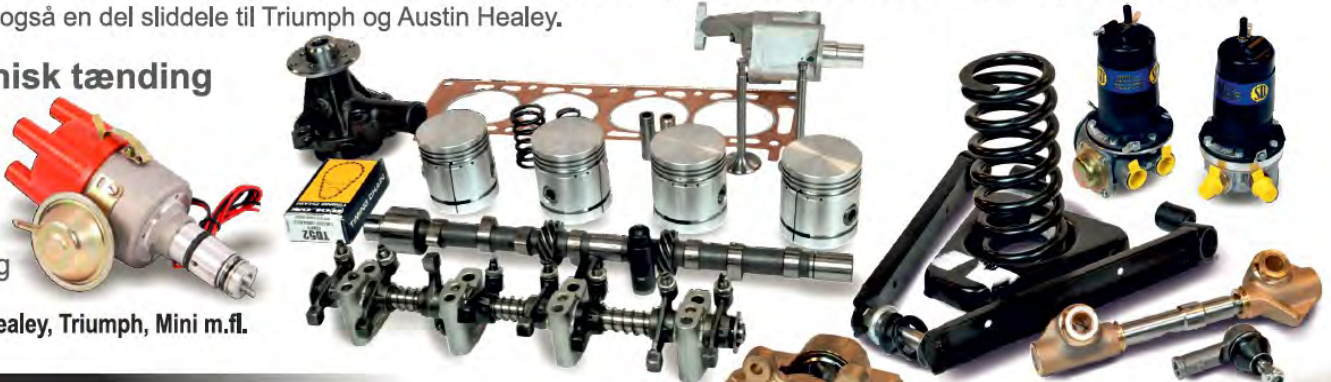
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

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



Så er vi kommet godt i gang med anden halvdel af sæsonen. De fleste har overstået deres ferie, og der er godt gang i aktiviteterne rundt omkring i afdelingerne.

I bestyrelsen er vi i fuld gang med at planlægge resten af året og det kommende år. Jesper har travlt med at planlægge sommerturen i 2022, som skal gå til solskinsøen Bornholm.

Gennemførte arrangementer:

Siden sidste blad har vi fået afholdt vores Copenhagen Historic Grand Prix på Bellahøj. Her havde Torben igen i år godt styr på det hele. Årets CHGP bød på hele to MG stande, vores egen og så MG Motors med de moderne MG modeller. MG Motors havde spurgt om de måtte låne to klassiske MG'er fra os til deres stand.

Vi har også fået afholdt vores årlige MGA-tur, som i år sluttede på Nyvang ved Holbæk. Poul Henning Olsen havde arrangeret turen. Her deltog 11 biler.

Jesper Eriksen stod for aftenkøreturen i det nordsjællandske. Turen startede fra Biltema i Roskilde, og der var et fint fremmøde på 20 biler.

I den Vestsjællandske afdeling havde Bo Damsgård arrangeret aftenkøreturen, men var noget uheldig med vejret, så fremmødet var begrænset til ni biler.

Sydsjælland, Lolland og Falster har været på besøg på Mjødgården i Haslev, det var en god oplevelse med 11 fremmødte medlemmer.

Efterårs arrangementer:

Oktober måned er tiden, hvor mange nok begynder, at stille deres biler i garage for vinteren, men her har vi da lige lidt på programmet inden vi alle går i vinter hi.

I Nærum har vi "Rædselskabinettet" på programmet i oktober. Her skal vi se, hvad man kan komme ud for af havarier på bilen, og hvordan stumper kan se ud når de går i stykker på grund af slitage.

Nat-orienteringsløb står også på programmet, hvor vi denne gang skal ud og køre i mørke. Det er det sidste af i alt tre orienteringsløb. Nat udgaven ligner dagsløbene, men er noget kortere, og så foregår det i mørke.

På Sydsjælland, Lolland og Falster vil Matthies Nissen underholde med et foredrag om ethanol i benzinen og karburatorer, noget der er blevet yderst aktuelt, så glæd dig!

På Vestsjælland vil Rikke U. Nissen underholde med fortællinger fra MG eventet i Schweiz i 2018.

Her deltager vi også:

- Møde i Englænder netværket, med udveksling af erfaringer og idéer.
- Generalforsamling i Motorhistorisk Samråd.
- Fælles europæisk MG kongres i Wien, med udveksling af erfaringer og idéer. Herunder også planlægning af EEOTY. Vi deltager med to personer.

Så vi går ind i et travlt efterår med mange MG aktiviteter både på klub- og bestyrelsesplan. Men herefter går de fleste MGere i vinterhi, så tiden nu kan på med at få kigget på vedligeholdelse af MGen.

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

Indtryk fra nogle af sommerens ture



Vores stand under CHGP

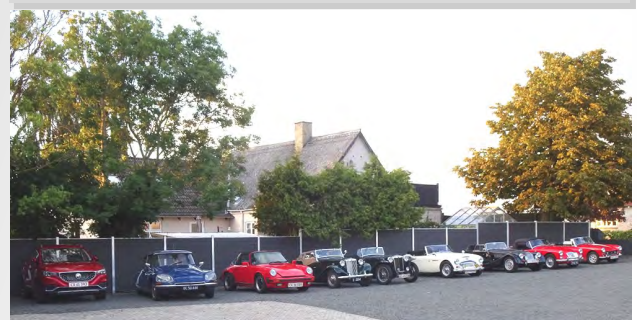


MGA turen



Mjød fremstilling

Køretur på Vestsjælland





Medlemsblad for



MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer 8 gange i 2021:

Ultimo i månederne: Januar, Marts, April, Maj, Juli, August, September, 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 gerne behjælpelig med eventuel opsætning.

Klubadresse og bankoplysninger:

Ved Gadekæret 16
3650 Ølstykke
Bankkonto: 9309-4572876123
CVR nr.: 35502777

Oplag:

700 stk.

Tryk:

Trykkeriloftet i Kvistgaard

FORSIDE:



Tre generationer mødes i hver deres foretrukne bil. Ikke alle tre biler kræve kørekort.

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Sommeren går på hæld, og tiden hvor MGen skal i garage nærmer sig. Vi kan glædes over en skøn sommer, hvor specielt juli bød på et fantastisk sommervejr.

Vi har samlet en cocktail af artikler i dette nummer af MG bladet, der viser bredden inden for vores store interesse. I midten af 1950'erne eksperimenterede MG med at slå hastighedsrekorder, hvor forsøgsbilen EX181 indgik. I den modsatte ende af tidskalenderen møder vi værkstedet RBW i England, som omdanner ædle klassikere, og herunder MGB, til rent eldrevne biler. Om det er respektfuldt overfor en ædel klassiker må den enkelte nok selv vurdere.

I den mere kuriøse ende har vi ladet os inspirere af en gammel artikel i Bil Magasinet, hvor de spekulerede i en eventuel kommende MGD, en model vi nu ved aldrig blev til noget. Men vi har prøvet at kigge nærmere på sagen.

Charlotte og Claus er endelig blevet færdige med restaureringen af deres lille Midget, som er opbygget til race. De håber at nå årets sidste løb, så de kan se hvad den dur til.

Er du til race er Jan Glad nu nået frem til året 1974 i sin glørværdige rallykarriere, et år hvor han skulle prøve kræfter med en 6 cylindret Opel Commodore GS/E 2.8 Coupé. En tung bil, men hurtigt nok til at følge med tidens populære rallybil BMW 2002 tii.

36 cylindre og 81088 ccm ! - Hvad er nu det ? - Det er ViaRetro, der har fundet en vanvittig historie om en vanvittig bil. Men det skulle være ganske vidst, tiden er lige før 2. verdenskrig, og mange bilproducenter higede efter at opnå tidens hastighedsrekorder,

Find også nogle spændene tal i nyhedsbrevet fra MhS sidst i MG bladet.

God læselyst

TANKER FRA BILVERDENEN

Som bil klassiker entusiast er der normalt altid et, eller måske to, bilmærker man særligt har forelsket sig i. Derudover kan der være nogle andre klassikere man har et vidst mål af veneration for. I alle tilfælde er det min påstand, at det er selve bilen, eller bilerne, der er midtpunkt for ens interesse, og ikke spekulationer i en mulig fortjeneste ved et kommende salg af bilen. Det er efter min mening den ægte glæde ved en klassisk bil der tæller.

Hvad så med spekulanten, der bidrager til at vedligeholde de dyrere klassiske biler ? - Har han/hun ikke den samme glæde for sin klassiker som vi andre har ? - Svaret er: Sandsynligvis ! Problemet er blot, at spekulanten i den grad er styret af gevinst, og dermed bidrager til at skævvride hele klassiker markedet, idet efterspørgslen, for folk med råd til det, stiger voldsomt på bestemte bilmærker. Herved forsvinder det jeg vil kalde den ægte entusiasts muligheder, idet han/hun ikke mere har råd til netop den klassiker, der for få år siden var til at betale.

Et rigtig godt eksempel er det klassiske "Rugbrød" fra VW, der så dagens lys i 1950 og nu er solgt i 13 mio. eksemplarer under lidt varierende navne gennem tiden. Men ophavet kendes i alle "Rugbrød" siden 1950.

Mange af de gamle Rugbrød fra 60-70'erne blev brugt til rejsebiler, hippie transport, håndværksbiler etc., og et utal blev skrottet. Dem der kunne køre kunne man købe for en slik.

Så kommer vi til 2010'erne, og fanden tager ved prisniveauet på disse biler. I dag er de først producerede Rugbrød ikke til at betale, så hvad skete der lige der?

Modefænomen ? - spekulation ? - eller andet ? - Jeg ved det ikke. Men jeg kan se, at et "Rugbrød" i hvert fald nu udelukkende er opnåelig for spekulanter, hvor den "ægte entusiast" må med at kigge langt efter et "Rugbrød".

Red.



Det bliver vanskeligere.....

Lidt fra England om brugte dele.

England har strammet voldsomt op overfor firmaer og personer, som adskiller gamle biler og sælger reservedele. Det gælder også selv om det drejer sig om få biler.

Nu skal disse firmaer / personer have en licens fra det offentlige, som indeholder krav om eksempelvis, at undgå forurening af området.

Sidste nyt er at myndighederne har fået en aftale med Ebay om at modtage oplysninger om udbydere, uden licens, af brugte autodele. Samtidig har Ebay indført at betaling skal ske direkte til dem og ikke via eksempelvis Paypal, hvorved de således anskaffer sig sælgers bankoplysninger.

Formålet er i sidste ende, at reducere forurening i forbindelse med ophug af biler, samt ved at gøre det vanskeligere på sigt, at købe brugte dele til ældre biler, for på den måde, at få dem væk fra landevejen.

For os med klassiske biler kan det blive et problem, hvis dele kun kan fremskaffes brugt, og typisk fra England.



Research Lars Thousig; Foto FDM.dk
Kilde: Rover Owners Club i DK

HAANING

collection

Det længe annoncerede nye bilmuseum i Bagsværd åbnede den 19.august 2021. De præsenterer en bred vifte af datidens som nutidens spændende bilmærker. Som firmaets ejer Erik Haaning begejstret *udtaler:*

"I mine øjne lever samlingen for alvor, når et nysgerrigt publikum betragter bilerne og samtidig undres, begejstres, inspireres og beriges. Den største fornøjelse for mig personligt er, når gæster vender tilbage for at opdage samlingen på ny med nye oplevelser og perspektiver på alt fra sædebetræk til samfundstendenser.

Åbningstider:

- ◆ Onsdag - Fredag kl. 10.00-19.00
- ◆ Lørdag - Søndag kl. 10.00-16.00

Adresse:

- ◆ Smørmosevej 16, Bagsværd

Vil du vide mere, så kig ind på:

www.haaningcollection.dk/

Valg som European MG Manager



Vivian Vleeshouwers

Det er på den tid, hvor MG klubben skal have valgt europæisk formand for den kommende to-årige periode 2022-23.

Den europæiske MG konference finder sted hvert andet år, og holdes denne gang i Wien i november 2021. Det er konferencen, hvor de europæiske MG klubber mødes, og der bliver udvekslet erfaringer og gode idéer på tværs af landegrænser.

Kandidater der ønsker at stille op skal indgive deres ansøgning senest den 30.september 2021, og her give nogle ord om sig selv. Det forventes at de enkelte kandidater er supporteret af deres hjemlands klubber.

Kandidatlisten meddeles MG klubbens Overseas Director den 31.oktober 2021, hvorefter den valgte kandidat offentliggøres på Wien konferencen,

Hvert land har én stemme, også moderklubben i UK.

Herover foto af vores nuværende European Manager fra Holland. Om hun genopstiller melder historien ikke noget om.

Pak MG'en ind i folie



Det kan måske lige være, at du står og tænker på, hvordan du nu skal få pakket en MG ind, som skal gives i gave til f.eks. din hustru?

Det kan også være, at du bare gerne vil være med på moden?

I begge tilfælde er her løsningen::

Som det ses på mange moderne biler, der slider på vores veje, er nogle moderne biler iklædt en speciel mat farve, som fortæller, at det yderste lag ikke er lak.

Nej, det er nemlig folie, en dille der er blevet populær, og ofte ses på Tesla 3, Taxa'er og "Boulevard racere". Så hvorfor ikke også på MGen?

Folie materialet der anvendes fås i et hav af farver, skulle efter sigende være nogenlunde at arbejde med, og hertil beskytter det lakken.

Udfører man arbejdet selv, kan det gøres for en billig penge. Men tør man ikke det, findes der gode firmaer, der er specialister i dette. Det er dog ikke helt billigt at få professionel hjælp, men da man skal hoste op med 16.000 - 17.000 kroner for en moderne bil, kan det vel udføres for en del mindre på en MG sportsvogn, da arealerne er en del mindre

God fornøjelse

Fotos:
folidekniven.dk



RBW Electric MGB

Tekst Allan Christensen
Inspiration fra Rover klubben
Kilde: <https://rbwevcars.com/>



RBW ELECTRIC CLASSIC ROADSTER

CLASSIC ELECTRIC SPORTS CARS
WITH RACE-WINNING EV ENGINEERING

Vores klassiske MGB som el-dreven bil ?

Det er en lidt vanskelig nød at knække, når man skal tage stilling til, om det nu er sagen ? - Er det ikke at drive vold på et klassisk bilmærke ?

Uanset hvad man måtte tænke, så er el-dreven klassiske biler blevet en ny virkelighed, uanset om man synes om det, eller ej.

Vi har tidligere skrevet om processen med opbygning af en el-dreven MGB, men nu ser det ud til, at der virkelig bliver satset på dette, som et muligt forretningsområde for RBW.

MGB er ikke den eneste klassiske sportsvogn, der som ny lægger chassis til en el-dreven bil. Der er flere eksempler på opbygning af el-drevne klassikere fra Jaguar, Triumph, Aston Martin, Morris Minor o.m.a.

Kig ind på RBWs hjemmeside og læs om de projekter de gerne indgår i.

www.rbwevcars.com/



Lige om hjørnet...

MGD



Af Allan Christensen
Kilde: Bil Magasinet, 1994

Det er sjove ting man falder over, når der kigges tilbage i MG historien, således også da redaktøren faldt over en lille og upåagtet artikel i Bil Magasinet, anno 1994, hvor de i en tilsyneladende føljeton over tidens daværende, som kommende sportsvogne, nævner en - på det tidspunkt - forventet efterfølger for MGB, som på det tidspunkt hævdedes at være lige på trapperne.

Den forventede MG model skulle angiveligt gå under betegnelsen MGD.

Det kommer noget bag på redaktøren, som netop har beskæftiget sig med udviklings processen af en efterfølger for MGB, og som førte frem til den endelige MGF model, som stod klar i 1995. Den var Rovers bud på en erklæret efterfølger for MGB modellen, som gik ud af produktion i 1980, og så lige blev efterfulgt af et sidste åndedræt i 1993 i form af den potente MG RV8, som vi beskrev i MG blad nr. 10 - December 2020.

Nok kendes til skitser og pre-prototyper på en efterfølger til MGB og MGC kaldet MGD, men det kom bag på mig, at der var produceret i hvert fald skitser til en så færdig model, som Bil Magasinet fremviser i deres blad tilbage i 1994, året før MGF kunne købes i UK.

En så færdig skitse eller foto af en MGD ser rigtig spændende ud, hvorfor jeg er meget interesseret i at høre om der skulle sidde et entusiastisk MG medlem med mere viden om denne MGD.

Viden om dette MGD projekt, som jeg vælger at kalde det, førte mig tilbage til tiden, hvor MG fabrikken havde igangsat en konkurrence om udfærdigelse af et design på en efterfølger for MGB. Dette resulterede i valg af tre udviklingsprojekter, som havde potentiale til at blive efterfølgeren for MGB. Projekt PR3 var det mest lovende, og skulle jfr. Bil Magasinet have været den direkte inspiration til denne MGD.



Som Bil Magasinet skriver:

"Rover arbejder indtil videre med projektet under kodenavnet PR3, men det er sandsynligt, at modellen kommer til at hedde MGD."

"Rover har ikke lagt skjul på, at bilen har været undervejs i flere år, men koncernen har hidtil holdt sig tilbage, fordi tiden ikke har været til introduktion af en sådan model. Nu mener Rover åbenbart, at tiden er inde, for MGD ventes salgsklar allerede i juni næste år (juni 1995/ red.)"

Det er på flere måder en tidstypisk reaktion fra de engelske ejere af MG mærket (Rover), som i flere år havde kæmpet med elendige regnskaber og evnen til slet ikke at kunne styre en bilproduktion, samt se mulighederne i et foranderligt bilmarked. Interne stridigheder og ledelsesmæssig uduelighed, sammen med evindelige strejker havde trukket al form for kreativitet og forretningsans ud af den britiske bilindustri.

Det der i sidste ende nok fik betydning for MG var, at de allerede i 1989 havde set den kæmpesucces Mazda havde fået med deres lille sportsvogn MX-5, en succes der også kom bag på Mazda, men som så herefter fik sat gang i markedet for små vævre sportsvogne. I kølvandet på Mazda succesen så man klassikere som: Alfa Spider, Fiat Spider og Mercedes-Benz SLK, alle modeller der i dag er eftertragtede klassikere.

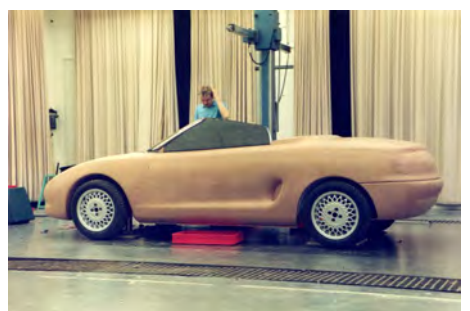
Ser vi tilbage på tiden i begyndelsen af 1990'erne, burde MG have forudset udviklingen, og herved bevaret deres forspring indenfor små sportsvogne, idet deres succes med bl.a. MGB og den tidligere MGA endnu blev husket i køberkredse.

At MGD ikke blev til virkelighed må vi konstatere, og vi kan ikke vide om den ville være blevet en succes. Det der så står tilbage er det endelige resultat for

efterfølgeren til MGB, som endte med at blive MGF, en model som i princippet er en videreudvikling af den MGD; der aldrig blev til noget. Det var det oprindelige PR3 projekt, der blev videreudviklet til den endelige MGF, som så dagens lys i efteråret 1995, og endte med at blive en pæn succes specielt i UK.

Men tænk hvis Rover havde været lidt hurtigere ved "havelågen", så kunne de måske have taget en større del af det på den tid lukrative marked for små sportsvogne.

MGF endte som bekendt med at få baghjulstræk, centermotor (den velkendte K-serie på 1.8 liter med indsprøjtning), foldebag m.v.



Herover: PR3 projektet i en full-size størrelse.

Herunder: PR3 som prototype



White Triplex Special



Tekst Søren Navntoft, ViaRetro, sep. 2015.
 Bragt med tilladelse af ViaRetro



Stort og størst: Sølle 36 cylindre og 81088 ccm

Jeg er pjattet med historierne om de mænd og deres køretøjer, der forsøgte at slå hastighedsrekorderne før Anden Verdenskrig. Det er så ekstreme begivenheder og udfordringer, at det næsten ikke er til at fatte. I dag vil jeg fortælle om en særlig vanvittig konstruktion, der var helt igennem ufornuftig på alle leder og kanter.

Hastighedsrekordernes guldalder lå i perioden mellem de to store verdenskrige. Folk fulgte entusiastisk med i aviserne som dækkede begivenhederne grundigt. Det var store øjeblikke i tyverne og trediverne, bilismen havde gjort sit indtog for alvor i de industrialiserede samfund og sportslige discipliner med biler var dén helt store underholdningstrend.

I slutningen af tyverne var et par af de største stjerner briterne Henry Segrave og Malcolm Campbell. Ville man helt til tops og slå hastighedsrekorder var det dem man skulle forbi, og det krævede sin mand og ikke mindst det rette "våben".

Den velhavende amerikaner Jim White siges at have været desperat i sin iver for at slå Segrave og Campbells rekorder og satte sig for at bygge en bil som kunne opfylde hans ambitioner. Han var klar over, at Campbells engelskproducerede Napier Lion var en formidabel maskine og skulle den slås måtte der noget ekstraordinært til.

Han kom frem til at en specialbygget bil med tre motorer nok kunne klare opgaven. Og sådan kom White i sin visdom frem til, at han skulle bruge tre styks 27-liters Liberty flymotorer. Det gav ham 36 cylindre med en samlet kubikstørrelse på 81 liter (81088 ccm) og i omegnen af 1500 hestekræfter. Det skulle være pas-

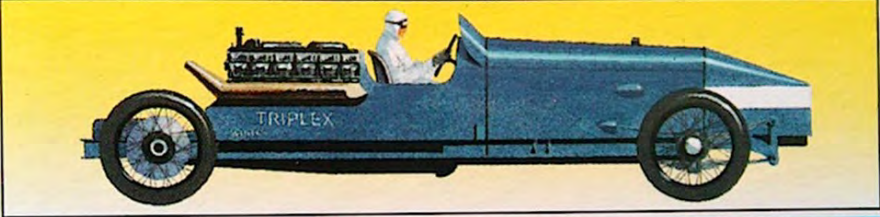
sende, mente White, og navnet for hans kreation skulle være Triplex med henvisning til princippet med de tre motorer.

Jim White var nok ambitiøs, og han havde en særlig evne til at være entreprenant, men nogen synderligt begavet ingeniør var han ikke, hvilket var tydeligt i opbygningen af hans Triplex.

Det var en uhyre simpel og nogen har sagt næsten barbarisk konstruktion. Triplex'en havde hverken kobling eller gearkasse og motorerne trak akslerne via et

fast gear. Når først motorerne var startet ved at skubbe dem igang, var der ingen kære mor og bilen var i konstant fremdrift. Kørerer sad i midten af bilen uden megen komfort og sikkerhed, omgivet af de tre prustende og stønnende motorer. Én foran, afskærmet nødtørftigt af aerodynamiske grunde og de to resterende bag uden nogen form for afskærmning.

Det simple design udfordrede i flere omgange de officials som sad i organisationen bag ved arrangøren af hastighedsrekorderne. Reglementet foreskrev, og

WHITE TRIPLEX SPECIAL				
				
Driver:	Ray Keech (USA)			
World Record:	39th World Record 28th April 1928			
Record Held For:	1 Year	Length:	5.85 m (approximate)	
Speed:	207.552 mph	Height:	1.56 m (approximate)	
Power Source:	81188 cc 3 American Liberty aircraft engines		Weight:	4068 kg
Power Output:	1500 bhp	Wheelbase:	4.31 m (approximate)	

krævede, at alle køretøjer skulle kunne køre baglæns ved egen hjælp og White Triplex'en havde på ingen måde et sådant arrangement. Derfor måtte man finde på noget brugbart.

Første løsning blev en lille elektrisk motor, som ved hjælp af en trykrulle blev aktiveret mod et af de store hjul når bilen skulle bakke. Løsningen, som kunne sammenlignes med en slags Velo Solex å la Il Tempo Gigante, fungerede ikke når de tre store motor gik i tomgang, og altså havde "fat" i akslerne og ikke kunne kobles ud. Den elektriske motor og trykrullen havde simpelthen ikke kræfter nok til at flytte bilen.

En anden løsning blev udført – og denne endnu tåbeligere end den første. Endnu en bagaksel blev monteret på køretøjet. Denne aksel kunne sænkes ved hjælp af et særligt håndtag når køretøjet skulle køre baglæns, idet akslen blev trukket af en separat kardanaksel. Dette specielle arrangement vakte opsigt, og der blev sået tvivl om systemet overhovedet var aktivt under rekordforsøgene, men systemet fik tilfredsstillet det behov som regelsætte foreskrev.

Jim White havde fundet en ung, men erfaren racerfører fra løb på Indianapolis – Ray Keech. Det siges, at han var en imponerende mand med flammende rødt hår, og han blev betalt en stor sum penge for at køre Whites Triplex i de første rekordforsøg på Daytona Beach. De første prøvekørsler viste sig at være, mildest talt, farlige – ingen chauffør havde nogensinde stået overfor SÅ mange kræfter, og i SÅ rå en form. Keech led under en del forbrændinger bag rattet under sine første testkørsler – først fra en sprængt kølerslange, derefter ved udstødningsflammer fra den forreste motor

Keech hastighedsrekord kom til at stå i næsten et år. Rivalen Henry Segrave svarede igen ved at sætte en ny rekord på Daytona Beach den 11. marts 1929 på over 369 km/t i hans berømte bil The Golden Arrow.

Jim White tog øjeblikkeligt handsken op for at svare igen. Ray Keech blev spurgt om han ville deltage i det kommende rekordforsøg, men han afviste bestemt tilbuddet med begrundelsen, at det var for farligt. White fandt en ny kører i form af en lokal mekaniker. Han hed Lee Bible og han havde en smule erfaring fra væddeløb på de ovale grusbaner. Han så en mulighed for et gennembrud som racerfører ved at stille op til et rekordforsøg i en bil, hvor en realistisk chance for succes var inden for rækkevidde.

Bibles rekordforsøg fandt sted onsdag 13. marts 1929. Hans første forsøg blev en tid langt under den forventede. På næste forsøg nåede han lige over 320 km/t, men lige efter slog bilen et pludseligt slag. De fleste tror i dag, at det var forårsaget af, at Bibles "slap" speederen for hurtigt og motoropbremsningen forår-

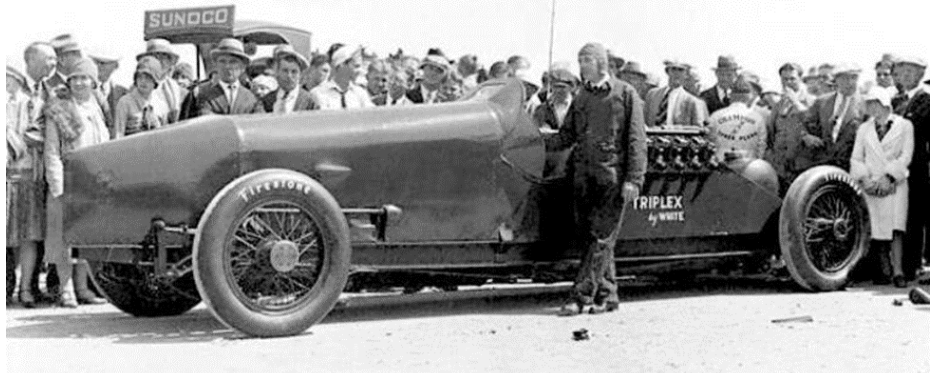
sagede, at han mistede kontrollen med bilen. Vognen styrtede ned i klitterne og Bibles' krop blev kastet ud af bilen. Den næsten flyvende Triplex havde på sin bane ramt en uheldig kameramand. Begge mænd blev dræbt øjeblikkeligt.

Rivalen Henry Segrave var til stede på Daytona Beach under Bibles skæbnesvangre rekordforsøg og hjalp til under panikken og det store kaos omkring ulykken. Segrave havde planlagt at forsøge

endnu et rekordforsøg kort tid efter. Men efter at have været vidne til tragedien ændrede Segrave mening og rettede sin opmærksomhed mod at erobre hastighedsrekorder på vand, som han opfattede som mindre farligt.

Kilder: 1928:
White Triplex driven by Ray Keech, selvedgeyard.com, bluebird-electric.net

Her ses White Triplex uden sin anden bagaksel.



Omkring 1928 – Ray Keech er her afbilledet på dagen hvor han slog hastighedsrekorden på Daytona Beach. På billedet ser man tydeligt den ekstra bagaksel, der blev tilføjet for at få køretøjet godkendt. – Foto © Bettmann / CORBIS



Den 22. april 1928 sætter Keech en ny hastighedsrekord i sin White Triplex med en topfart 332 km/t på Daytona Beach.



Florida Beach 1929. Billedet viser den forudlykkede White Triplex, som kostede Lee Bible og en kameramand livet. Foto © Bettmann/CORBIS

Projekt Midget

...et fælles projekt for "drene"

DEL 8 (Sidste afsnit)



En smuk nyrestaureret Midget, klar til race

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 —

Som nævnt i sidste artikel, havde vi bestilt prøveplader, så nu skulle den lille Midget bare ud og luftes. Det gik godt, og den kørte fint, trods et noget stramt styretøj, som krævede en efterfølgende justering. Bremserne virkede perfekt så ingen problemer der. Den havde endvidere den helt rigtige lyd af ægte racerbil.

Med den prøvetest var vi godt tilfredse, hvorefter bilen kom ind i garagen for at få monteret de sidste dele. Blandt andet en selvfremskiltet køler grill, idet vi måtte spare lidt på udgifterne, da sådan en temmelig dyr. Styretøj blev forsøgt justeret og det hjalp da også lidt, men det sidste lille nøk måtte vi overlade til værkstedet, da de har noget mere erfaring heri. Samtidig skulle karburatoren indstilles, en øvelse der kræver stor indsigt i Weber karburatorer, hvilket vi ikke havde. Bilen måtte herefter lige en ekstra

Her følger ottende 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.

tur ud på landevejen inden den skulle på værksted, noget der skulle vise sig at være en god idé.

På prøveturen kørte jeg en lidt længere tur, noget der fik bilen til at blive varm, faktisk så varm at kølevæsken sprøjtede ud. Jeg kontrollerede, at der ikke var luft i systemet, samt at termostaten virkede. Desværre viste det sig, at køleren kun var til skrot, så der var ingen vej udenom, der måtte investeres i en ny.

Nu begyndte tiden at blive knap, da jeg kun havde én uge med prøveplader. Jeg måtte derfor have fat i min reservedelsmand, som heldigvis havde en alu-køler på lager. Det endte så med ikke at blive den billigste løsning, men en opgradering af kølesystemet er nok at fortrække, når bilen nu skal bruges til manøvreprøver. Afsted efter den nye køler (bilen

Af Charlotte og Claus Poulsen

skulle afleveres på værkstedet samme dag, for at have tid til justering af det sidste, inden den skulle til syn før sommerferielukning på værkstedet). Jeg skyndte mig hjem for at få monteret den nye køler, efterfulgt af endnu en prøvekørsel. Heldigvis virkede det nu, så jeg tog straks afsted til værkstedet og afleverede bilen. Heldigvis tager det ikke så lang tid, at skifte køleren på en Midget.

Som tidligere omtalt har vi ikke gjort noget ved gearkassen, og den ser da heller ikke ud til at fejle noget efter prøvekørslerne, så det var positivt.

Som nævnt sidste gang, var frihøjden nærmest ikkeeksisterende. Vi har ikke helt luret hvorfor, men det endte med at vi måtte fjerne sænkingskittet bagpå, derved kom bilen op i en fin højde, dog stadig noget lav. Samtidig lavede vi lidt om på udstødningen, så den kom højere op, så der nu er ca. 5 cm frihøjde under udstødningen.

Bilen er nu blevet synet og har fået nummerplader på. Der er blevet monteret en hardtop, som mest til beskyttelse mod vejret under transport. Jeg var nemlig ikke sikker på, om jeg kunne sidde i bilen med hjelm på, men nu får vi at se.

Jeg har nu meldt os til den første manøvre



Donorbil, inden vi begyndte at tage de brugbare dele af.



Karossen, inden vi begyndte at fjerne maling og spartel.

reprøve, som er MG sport i den vestdanske klub. Det foregår i Kolding, så nu må vi håbe, at alt virker som det skal. Jeg forventer også at deltage i vores egne løb her på Sjælland, som der i skrivende stund (20/8-2021) stadig er et enkelt af i år.

Hvor har vi så handlet og hvem har hjulpet os?

- Min far har stået for alt pladearbejde.
- Pladedele er købt hos MOSS i England, MG Parts og service i Måløv samt hos Classic Center i Ålborg.
- Motorrenovering er fortaget af MG Parts og service, som også har stået for den sidste justering samt syn.
- Sæde og seler er fra Lindebjerg Racing i Måløv.
- Begge biler, samt andre løsdele, er fundet og købt privat.

Når vi nu kigger tilbage på processen, blev det en noget større omgang end forventet, og hertil tog det også noget længere tid end beregnet. Hvis man ser tilbage på projektet, så havde det nok været bedre at købe en kørende bil, og så bygge den om til en racerbil (?)

Renoveringen startede i slutningen af oktober 2020, og bilen blev synet august 2021. Jeg vil slet ikke komme ind på, hvad det har kostet, kun at det blev langt dyrere end budgetteret. Faktisk stoppede vi med at lægge udgifter sammen for noget tid siden.

Da vi indkøbte bilerne og startede projektet, var det planen, at det var et far/sønner projekt, og selvfølgelig suppleret med assistance fra farfar. Men vores ældste søn blev selv far midt under projektet og vores yngste søn flyttede hjemmefra, så det endte med et fa + /farfar projekt. Hvilket jo i sidste ende også er et far + søn projekt.

Nu bliver der ikke foreløbig flere nye MG projekter herfra, der bliver kun tale om vedligeholdelse – har fru'en fortalt mig, da "bilkontoen" nu er lukket!



Hjemmelavet grill. Sportsgitter i aluminium købt hos T.Hansen til kr. 229 og klippet til.



Så er den kørt til justering og syn. Holder her ved siden af Nikolaj E. Mortensens Midget. To skarpe Midgets, i hvert fald hvad farve angår.



Rally anekdoter

Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Opel Commodore GS/E 1974

Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu 8. del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rallyliv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nu nået til 1974, hvor en stor 6 cylindret rallybil i form af den flotte Opel Commodore GS/E 2.8 Coupé nu skulle sætte scenen for jagten på endnu et dansk mesterskab. Men kunne denne tunge Opel slå de lynhurtige BMW 2002 Tii ?

God læselyst.



Efter at have vundet DM for anden gang i 1973 i den store tunede klasse blev sponsorerne meget nemmere at tale med.

Jeg havde hørt at vi måske kunne forvente, at der var kommende deltagere, der ville stille op med en BMW 2002 Tii, dengang en meget hurtig og god rallybil. Det nævnte jeg for min lokale Opel forhandler og sponsor, og fremlagde på den baggrund, at vi med en Opel Commodore GS/E 2,8 Coupe burde kunne klare os mod disse BMW'er. Han reagerede prompte med anbefaling af et møde med GM Danmark, for at drøfte situationen.

Da vi under mødet fortalte om vores planer med den store Opel Commodore, kikkede de først på os, hvorefter de spurgte til, om det nu var sagen med en så stor og tung bil?

Det mente vi nu nok det var. Vi foreslog at bilen blev lakeret gul, hvorpå Marketingschefen for GM udtrykte forståelse for dette, idet der blev solgt rigtig mange gule Opel biler. Det var noget af en indrømmelse, når vi tænkte tilbage på, hvad han sagde året før, da vi skulle have Ascona'en: "Gule biler kunne man ikke sælge i Danmark!" - Ha ha.

Vi blev enige om en god pris, hvor Bent Tråger, Opel Kalundborg, tilbød at sætte penge i bilen, hvorefter vi så skulle deles om tabet, når den skulle sælges. Tabet efter 1974 sæsonen endte i øvrigt med, at blive på kr.1 600 til hver, efter 74 sæsonen. Det var da til at bære. Jeg mener



*Dansk Rally Clubs DAN-BLOCK PRIS 1974, blev for andet år i træk vundet af Jan Glad i Opel.
A/S Roulunds Fabriker ønsker tillykke.*

at huske at bilen kostede ca. kr.80.000.

Commodoren var homologeret i gr.I med tilladte ændringer som: differentialespær, lidt skrapere knastaksel, nedgearet bagtøj, andre støddæmpere og fjedre. Den præsterede 180 hk., noget der gav sved på panden, da knasten blev skiftet, idet den så ikke ville starte.

Bilen var med BOSCH elektronisk benzinindsprøjtning, noget kun meget få havde erfaringer med dengang. Men i løbet af aftenen fik jeg "liv" i den, og så kunne den køre, dog med en dårlig tomgang, men det skulle jeg jo heller ikke bruge. Det var i øvrigt knastakslen, der var årsagen til problemerne. Mit råd er derfor: behold altid standard knastakslen på jeres veteranbiler, det andet er KUN til race!

Men nu kunne Commodoren tage omdrejninger, og topfarten var over 200 km/t, så nu kunne de bare komme an med deres BMW'er!

I øvrigt var tiden præget af oliekrisen i 1973-74, så at købe en stor 6 cylindret bil var nok et særsyn. Men det klarede vi jo også!

Sæsonen 1974 kom endelig i gang.

Vi vandt klassen i årets første afdeling, og blev nr. 2 i generalklassementet foran Erik Berth i en BMW 2002 Tii.

2. afdeling vinder Erik Berth, hvor vi bliver nr.2 i vores Commodore GS/E 2.8 Coupé

3. afdeling er Sachs Rally Baltic i Danmark og Tyskland. Vi ender på en 2. plads i DM klassen og nr. 5 generelt. Erik Berth BMW vinder

4. afdeling vinder vi.

Med disse resultater stod vi lige med BMW'en i DM mesterskabet. Det kunne kun betyde, at sidste afdeling ville blive endog meget spændende.

5. afdeling. Efter 600 km rally vandt vi klassen med 17 sek. og bliver nr. 3 i generalklassementet. Vi vinder netop over Erik Berth i BMW 2002 Tii, og var dermed Danske Mestre for tredje gang, og så oven i købet i en bil ingen rigtig troede på.

Gennem året fik vi da så lige prøvet en OPEL Commodore GS/E 2,8, en stor og tung bil, med en dejlig 6 cylinder lyd.



Når vi "landede" efter et hop, med den tunge bil knagede det alle vegne, men bilen var meget stabil på grusveje p.g.a. bilens store akselafstand.

1974 sæsonen blev anderledes og spændende med denne lidt specielle bil, hvor det største problem viste sig at være nogle svage forreste støddæmpere, da der ikke var plads til nogle kraftigere, uden at man skulle ændre på fortøjet, og det måtte man ikke i gr.l. Hertil var det da også anderledes at køre med en tung

6 cylindret jernmotor.

I 1975 bliver det gruppe II igen. Det er der "gassen" brænder, og fordi der må tunes og foretages ændringer på rallybilen, således at den bliver hurtig, stabil og ikke mindst en vinderbil!

Mere om dette næste gang, hvor vi når til 1975, - og måske et DM mere?

PS. Mit værksted havde siden 1963 været LUCAS Serviceværksted, men da jeg ikke mente, at LUCAS var fulgt med tiden her i 1974, bl.a. med hensyn til ben-

zinindsprøjtning, mente jeg at nu var tiden kommet til at skifte til at blive et BOSCH SERVICE værksted. Lucas importøren (Ketner) indrømmede, at de måske nok ikke var fulgt med tiden, hvorpå de forærede mig min store skilttestander, som Ketner havde betalt tilbage i 1963. Jeg fik besked på, at passe på den, hvis jeg på et tidspunkt ville skifte tilbage igen. Et stort BOSCH skilt hængte der stadig, da jeg solgte værkstedet i 2006.



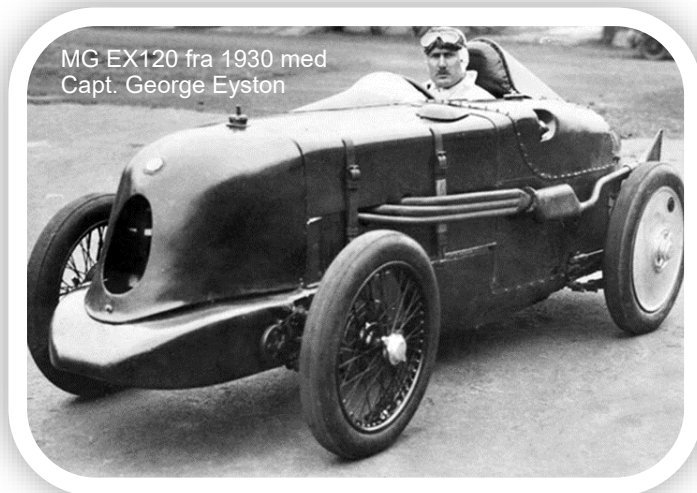
MGs berømte rekordforsøg

Af Peter Neal. Bragt i Safety Fast oktober.
Oversættelse Torben Olesen

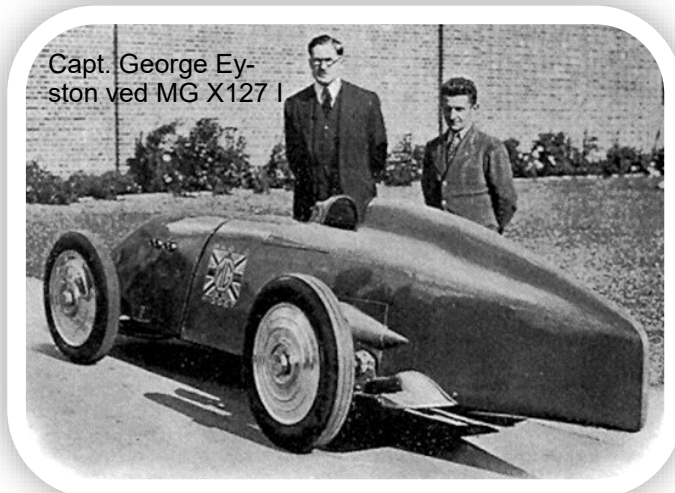


Stirling Moss ved
rekord bilen
MGEX 181 i 1957

Året 2019 markerer 60 års jubilæet for det måske nok mest berømte MG rekord forsøg med forsøgsbilen EX181 bedre kendt som The Roaring Teardrop. EX181 blev bestilt i 1954 af den kendte kaptajn G E T "George" Eyston.



MG EX120 fra 1930 med
Capt. George Eyston



Capt. George Eyston ved MG X127

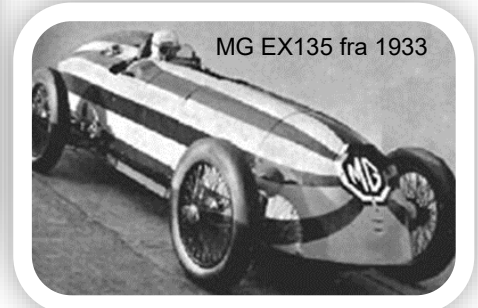
Indledning:

Vi har tidligere skrevet om disse hastighedsforsøg i en tid, hvor "mor var dreng". Men da Safety Fast fejrede 60 året for de væsentligste hastighedsforsøg med forsøgsbilen EX181, kørt af kaptajn George Eyston holdt vi os selvfølgelig ikke tilbage med, at bringe en nyoversat artikel om disse fantastiske rekordforsøg. Og hertil krydre artiklen med helt nyfundne billeder.

Kim og Goldie Gardnersammenligner noter i.f.m. Goldies 200 mph løb på German Autobahn i 1939



Goldie Gardner med MGs rekordbil i 1957



MG EX135 fra 1933

Rent faktisk var det Eyston, som havde overtalt MG til at begynde på deres rekord forsøg helt tilbage i 1930. Som kører forsøgsbilen EX120 blev han den første i historien til at opnå en hastighed på 100mph (160 km/t) i et køretøj med en motor på 750 ccm.

Talentfuld testkører kommer på banen.

Efter at have opnået flere hastighedsre-

korder for MG i de følgende år med både EX120 og dens efterfølger, EX127 (The Magic Midget) og EX135 (baseret på K3), bestemte han sig for, at søge andre udfordringer inden for landbaserede hastighedsrekorder. Samtidig overdrog han arbejdet med MGs hastighedsforsøg til en anden talentfuld testkører, oberst Goldie Gardner, som, bortset fra krigsårene 1940-45, fortsatte med at hente rekorder for MG stort set årligt helt frem

til 1952.

Helbredet tvang dog Gardner til at overlade det videre arbejde til George Eyston, som hermed vendte tilbage til Abingdon endnu en gang. Castrol Oil Company bidrog til udviklingen af en ny og mere tidssvarende forsøgsbil, som også kunne afspejle MG fabrikkens nu mere moderne filosofi. Resultatet af dette samarbejde blev en helt ny testbil, som gjorde brug af en MGA prototype med et karosseri meget lig den gamle EX135.

Ny designer hjælper Enever.

MGs cheffingeniør, Syd Enever, var på dette tidspunkt, stort set alene om udviklingen, især fordi hans eneste medarbejder var blevet indkaldt til militærtjeneste. Enever udbad sig assistance fra Cowley og fik nogle måneder hjælp af en ung entusiastisk designer ved navn Terry Mitchell.

Mitchell designede hurtigt et karosseri til den nye testbil, nu benævnt EX179, på basis af skitserne til EX135 og tilpassede disse til det nye chassis. Fabrikens snedker, Harry Herring, færdiggjorde Michells tegninger, som herefter blev sendt til firmaet Midland Sheet Metal, som ud fra tegningerne fremstillede et karosseri i aluminium. Det færdige karosseri blev nittet på en letvægts rørramme og sendt tilbage til Abingdon, hvor det blev lakeret og monteret på chassiset.

I et forsøg på at øge salget i USA blev XPEG motoren på 1500 ccm fra MGTF



Stirling Moss på plads i MG EX181 i 1957



EX181 fremvises umalet på pressefoto i 1957

valgt til den nye bil. Det er nok tvivlsomt, om dette narrede nogen, men det var en god undskyldning for igen at lave rekordforsøgene, og det hjalp med til at markedsføre MG navnet.

George Eyston vender tilbage.

Efter nogle få forsøg på en testbane i Nuneaton, blev bilen sendt til Utah Salt Flats i USA, hvor George Eyston sammen med sine ingeniører og mekanikere ventede på at komme til at klargøre bilen til deres første forsøg. Eyston skulle, sammen med Ken Miles, en ung englænder bosiddende i Californien, være testkører ved forsøgene. Ideen var mere at gøre opmærksom på XPEG motorens pålidelighed, end på dens ydeevne, i et forsøg på at skabe national såvel som international opmærksomhed omkring rekordforsøgene. Og selvom Eyston var tilfreds med succesen, var han endnu mere tilfreds med, at MG atter var tilbage med sine rekordforsøg. På dette tidspunkt var Eyston den eneste, som havde kørt hurtigere end 350 mph (560 km/t).

Turen i EX179 må have været som en søndagstur i sammenligning med.

Da MG's chef, John Thornley, fik godkendt oprettelse af en mindre designafdeling i Abingdon, med det formål at færdigudvikle MGA, var Terry Mitchell en af tre designere, som blev del af Syd Enevers udviklingshold.

Så snart han var vendt tilbage fra USA, begyndte George Eyston at bearbejde MG for endnu en rekordbil. Selvom EX179 havde vist sit værd på saltsletterne i Utah, var den ikke egnet til de hastigheder, man agtede at sigte efter.

Centermotoren gør sit indtog.

Reid Railton som havde designet karosseriet til Goldie Gardners bil, som i 1939 på Tysklands motorveje opnåede hastigheder over 204 mph (ca 327 km/t), blev konsulent på projektet. Han foreslog en bil med centermotor, som blev godkendt af udviklerne i Abingdon.

Denne konstruktion ville tillade den lavest mulige profil med lavest mulige

frontareal. Terry Mitchell blev øjeblikkeligt valgt til at arbejde på projektet, og med skitser fra flykonstruktioner, begyndte han at tegne udkast til et muligt karrosseri.

Med dette som udgangspunkt begyndte Harry Herring på modeller i skala 1:8 at udføre forsøg i vindtunnelen hos Armstrong Whitworth i Coventry. Det endelige design havde centermotor og baghjulstræk med køreren siddende helt fremme meget i stil med nutidens formel 1 biler.

Chassiset var et helt nyt design, hvor man tidligere havde anvendt modificerede chassis fra produktionsbiler. Ansvaret for udviklingen af den nye bil blev givet til Terry Mitchell, som dog fik at vide dette ikke måtte påvirke hans daglige arbejde! Med andre ord måtte han arbejde på projektet i sin fritid. Terry Mitchell brændte for det specielle og arbejdede allerede i sin fritid på sin egen topersoners sportsvogn. Denne havde et rørformet chassis med forreste affjedring meget lig MGA og de Dion ophæng bagerst.

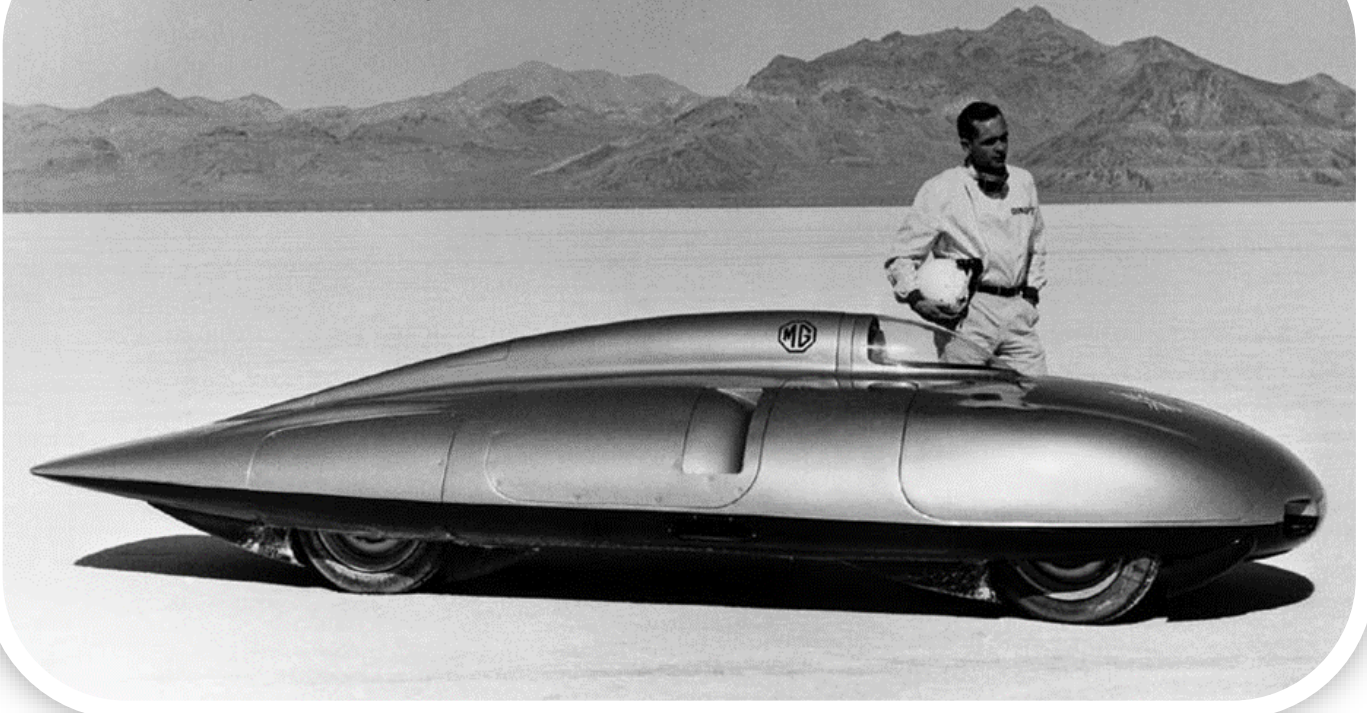
Terry Mitchell mente, han kunne bruge samme grundlæggende konstruktion til den nye EX181, som den nye forsøgsbil nu blev benævnt. Syd Enevers hovedkrav var, at rammen skulle konstrueres stærkest muligt, for at optimere kørerenes muligheder for overlevelse i tilfælde af uheld. Terry Mitchell gik efter et design med to langsliggende stålrør med en diameter på 3,5" (8,75cm) med tværvanger samt en styrbøjle bag køreren. Chassiset havde ligeledes en tværstiver monteret som support for forreste affjedring.

Bilen blev monteret med 15" hjul, der lige som dækkene, var specielt udviklet af Dunlop for størst mulig sikkerhed ved de hastigheder, som MG håbede på at opnå. De Dion affjedringen, som Terry Mitchell havde designet til EX181 var streng taget næppe nødvendig, men ikke desto mindre følte han, dette ville være en god mulighed for at teste systemet, som måske kunne anvendes i fremtidens MG



At Brize Norton Airfield for trial run; now painted and with...

I 1959 lykkedes det ved et nyt rekord forsøg Stirling Moos, at nå en hastighed på en "flying mile" på 254,91 mph



biler. Og da størstedelen af de nødvendige komponenter kunne fremstilles på egen fabrik, billigede Syd Enever Mitchell's valg.

Det blev opfattet som værende for farligt at udstyre bilen med bremses på forhjulene, og der var rent faktisk kun monteret en enkelt skivebremse på bilens bagaksel. Bilens bremse måtte i øvrigt kun anvendes ved hastigheder under 100 mph (160 km/t) for at undgå overophedning!

Stirling Moss stiller krav.

Stirling Moss, som skulle være kører ved forsøget, havde udbedt sig en brandsikker tank samt brandslukker som en del af bilens udstyr.

En standard 4-trins gearkasse blev anvendt, og man havde beregnet følgende hastigheder for gearskift:

- til 2. gear ved 59 mph (95 km/t)
- til 3. gear ved 103 mph (165 km/t)
- til 4. gear ved 159 mph (255 km/t)

Motoren valgt til forsøget var selvfølgelig den helt nye Twincam motor, som Morris udviklerne arbejdede på til MGA.

1955 var året, hvor MG med fire MGA med aluminiums karosseri deltog ved Le Mans 24 timers løb, hvilket overskyggede fabrikens hastighedsforsøg. Men ved årets slutning blev fabrikens motorsport bandlyst af BMC. Dette banede atter vejen for at genoptage hastighedsforsøgene. EX181 var ikke klar i 1956, så George Eyston havde ingen anden mulighed end at vende tilbage til Utahs

saltsletter med EX179, denne gang med en 1500 ccm Twincam motor uden kompressor.

Tilbage til Utahs saltsletter.

Rekorderne som holdet havde sat i 1954, var alle blevet slået det efterfølgende år, så Abingdon valgte at gå efter de samme rekorder i 1956. Denne gang med den nye motor og Ken Miles og Johnny Lockett som de to køreere. Planen var at opnå hastigheder betydeligt over

den daværende rekord i et forsøg på af afskrække andre fra at prøve at slå MG's rekord for en tid. Denne gang opnåede Johnny Lockett over en strækning på 10 miles (16 km) en hastighed på over 170 mph (272 km/t).

Tilbage fra USA var der ingen tvivl om, at al fokus blev koncentreret om den nye rekordbil EX181. Bilen blev fremvist for pressen på fabrikken i Abingdon i foråret 1957 og blev en øjeblikkelig sensation.

Stirling Moss fejrer sit succesrige rekordforsøg på saltsletten i 1957, da han nåede en hastighed på 245,11 mph.



Blandt de tilstedeværende fik den hurtigt navnet The Roaring Raindrop. Og selvom størstedelen af opmærksomheden på dagen var centreret omkring Stirling Moss, Syd Enever og John Thornley, ja så var Terry Mitchell, manden der havde brugt så megen af sin tid på projektet nok den stolteste af dem alle.

Stirling Moss effekten.

Formålet med denne fremvisning var at skabe interesse for projektet og udnytte Stirling Moss effekten. Tekniske data og detaljer omkring bilen ville først blive frigivet efter rekordforsøget, og først da afsløre den nye 1500 ccm Twincam motor med forstærket krumtap, som kunne håndtere trykket på 28 lb fra den monterede Shorrock kompressor.

Bilen blev nu malet lys metallic blå og i juli sendt med Queen Mary til New York, klar til sin debut på salt sletterne i august. EX179 var også med på turen, nu monteret med en A-serie motor som senere blev anvendt i Morris 1000. Denne skulle køres af David Ash og Tommy Wisdom.

John Thornley havde for en sikkerheds skyld hyret den amerikanske kører Phil Hill til at køre bilen, såfremt Stirling Moss ikke skulle være en mulighed. I de første testkørsler opnåede Phil Hill en hastighed på 250mph (400km/t), hvilket viste, hvad bilen var i stand til. John Thornley og George Eyston blev enige om at holde dette for sig selv indtil Stirling Moss havde fået en chance for at køre bilen, da de troede at hans navn ville generere større opmærksomhed omkring projektet.

Før Stirling Moss fik chancen for overhovedet at sidde i bilen, blev saltsletterne ramt af en voldsom storm, som efterlod banen under vand.

Efter en lang og nervøs venten på at saltsletten skulle tørre, gjorde Stirling



Moss den 23. august under langt fra optimale forhold et sidste forsøg. Denne beslutning betalte sig, idet tidtagerne kunne berette at Stirling Moss havde opnået en hastighed på over 245 mph (392 km/t). Hermed erklærede George Eyston forsøget for en succes.

Hastigheder på over 400 km/t.

Imens alt dette skete, havde John Thornley haft travlt med at oprette BMC Competition Department i Abingdon. Det var derfor under dette navn EX179 (nu med benævnelsen EX219 og navnet Austin Healey Sprite!) og EX181 igen i 1959 blev sendt til Bonneville Salt Flats for at vise, hvad de kunne.

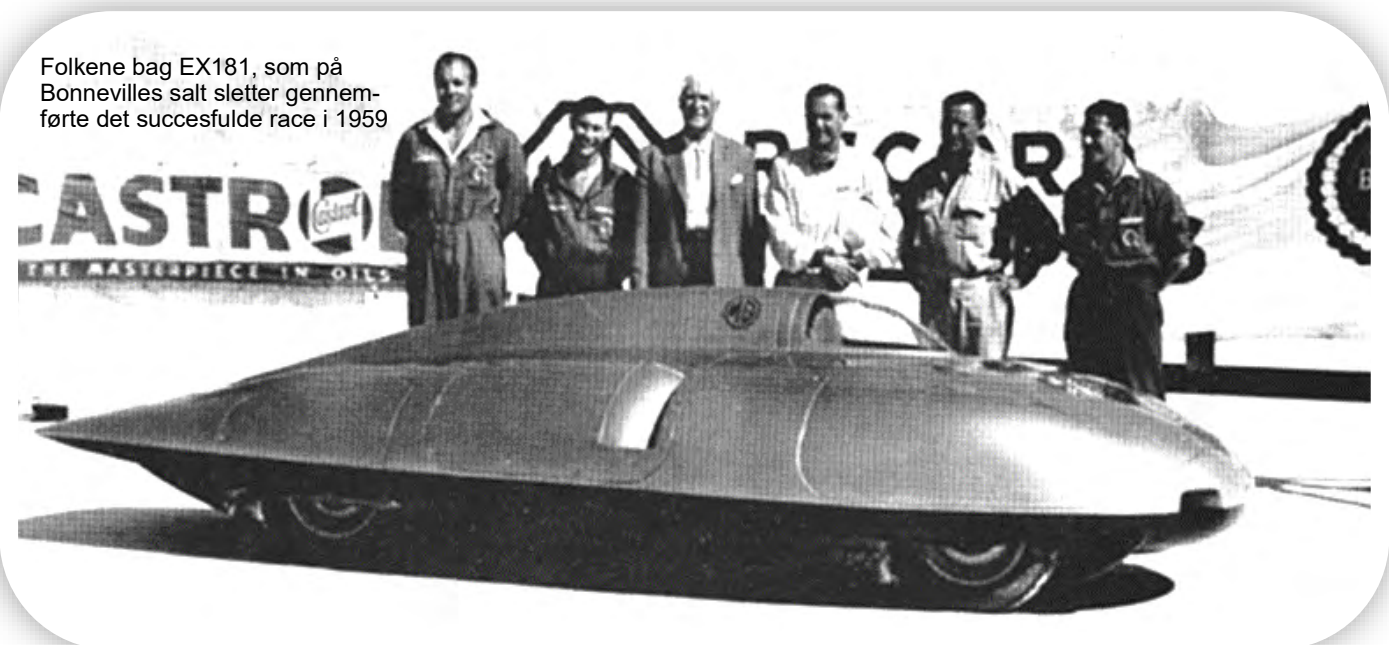
Denne gang agtede George Eyston og hans hold at opnå hastigheder over 250 mph (400 km/t) samt gøre et forsøg i klasse E for motorer på op til 2000 ccm. Man havde boret en motor op til 1506 ccm.

Endnu en gang var Stirling Moss og Phil Hill hyret til at køre, men det hele var plaget af regnvejr, og Stirling Moss så

ingen anden mulighed end at returnere til Europa for at deltage i andre arrangementer, og den udborede 1500 ccm motor blev monteret i bilen.

Så snart omstændighederne tillod det, kørte Phil Hill bilen ud på den endnu fugtige saltslette, og blev over en kilometer noteret for en hastighed på næsten 255 mph (410 km/t). Der er bred enighed om, at havde omstændighederne været optimale, ville en hastighed på over 260 mph (418 km/t) have været realistisk. Men det får vi aldrig bevis for, idet BMC efterfølgende besluttede, at det nu var at hvile på laurbærrerne, og MG stoppede dermed sine succesfulde hastighedsforsøg.

EX135, EX179 og EX181 er i dag udstillet på British Museum i Gaydon, hvor de materialiserer evnerne og opfindsomheden af de mænd, som designede og byggede dem. Lad os alle sikre, at denne vigtige del af MG's historie ikke bliver glemt.



Folkene bag EX181, som på Bonneville's salt sletter gennemførte det succesfulde race i 1959



Ovenpå et noget frustrerende coronaår var det en stor glæde, at kunne lukke op for posen igen, og nyde vore dejlige sportsvogne sammen med vores medlemmer, som absolut ikke ville gå glip af den traditionelle MGA-tur, som vi den 14. august 2021 kunne gennemføre uden restriktioner.

MGA-turen tilrettelægges altid med sigte på, at køre mest og gå mindst, og samtidig tilrettelægges dagen altid med håb om et herligt socialt sammenværd. Skulle der under vejs dukke noget spændende op, var dette naturligvis en glimrende begrundelse for, at alle skulle se, eller være sammen om dette.

Årets MGA hold på 11 tilmeldte og flotte MGA biler var fint, og antallet af deltagere drøftes altid med stor interesse, da klubben har registreret over 100 MGA biler blandt medlemmerne, og så var vi kun 11!

Forud for dagen fik alle 22 deltagere en meddelelse om, at man skulle komme til tiden, da programmet ellers kunne blive en smule presset, hvis nogen sløse

med mødetiden.

Med glæde kunne vi dog konstatere, at alle de flotte farvestrålende biler kørte ind i Henriks og Berits gård i Haslev inden kl. 09.00, hvor der ventede et dejligt morgenbord, og hvor snakken kunne gå mens vi nød den dejlige morgenmad.

Efter præsentationen af dagens køreprogram, fik vi udleveret et eksemplar. Vi startede med at køre fra Haslev mod nord ad de små snoede veje, hvor der undervejs var indlagt passende pauser.

Vi stoppede første gang ved Broksø Gods, og mens vi strakte ben, blev der kikket på omgivelserne, og hertil endda givet mulighed for en snak med godsejerrinden, som var vældig glad for vores besøg.

Herefter fortsatte turen mod Holbæk, hvor vi så nogle spændende kirker undervejs, og iøvrigt foretog et par stop inden vi i samlet flok ankom til Oplevelsescenteret Nyvang, der ligger lige udenfor Holbæk. For dem der ikke ved hvad dette sted er kan man roligt sige, at det

er en slags frilandsmuseum med gamle bondegårde, forretninger indrettet som "dengang", hestevogns museum o.m.a.

Vores biler tiltrak sig en del interesse fra stedets øvrige besøgende, idet vi havde fået VIP parkering. Vi parkerede i en rundkreds, således at alle kunne beskue vores biler.

Vi samledes og nød vores medbragte mad i de historiske omgivelser, inden MGA holdet begav sig ud på opdagelse i Nyvang Landsbyen.

Hen på dagen var klubben vært for en klassisk eftermiddagskaffe sammenkomst med "Madam Blå" kaffe og hertil et stykke af stedets lagkage. Stedet for eftermiddagssammenkomsten hed i øvrigt "Madam Blå".

Dagen sluttede i Nyvang, hvor vi i afskedens time takkede hinanden for dejligt selskab samt med påmindelse om, at ville deltage også til næste års MGA tur.

Næste års tur skulle endda byde på noget ganske særligt, hvilket der arbejdes på.



Endelig blev der race på Bellahøj Park igen efter aflysningen i 2020 (grundet det vi ikke taler om mere!).

Alt lignede "næsten" sig selv med masser af forventningsfulde tilskuere, spændte køreere, håbefulde bilforhandlere og ikke mindst de mange mærkeklubbens medlemmer, der var klar til at modtage besøgende på deres flotte stande.

Hvorfor kun "næsten"? - Det vender vi tilbage til..

Klassisk race

"Royal PRO/AM klassen" tiltrækker helt klart det største antal tilskuere på lægterne og tribunerne rundt om Bellahøj Parks rundbane. Konceptet med først 12 minutters race med en amatør bag rattet, efterfulgt af 12 minutter med en professionel bag rattet virker efter min mening rigtig godt, da de bedste professionelle køreere ofte evner at hente endda flere pladser, efter at amatørkøreeren i bilen måske har sat en del pladser til.

Årets PRO/AM version viste da også, at både Michelle Gatting og Tom Kristensen evnede at hente endda mange pladser i racet om lørdagen.

Søndagens race viste imidlertid noget andet, da amatørkøreeren i bilen med Tom Kristensen, Oscar Davidsen-Siesby satte sin Lotus Cortina i barrieren på sin sidste omgang, sådan at bilen ikke kunne fuldføre race-delen med Tom Kristensen ved rattet. Synd, idet han ellers lå på en 1.plads.

Far og søn: Jesper og Nicolai Sylvest løb med den samlede sejr i PRO/AM.

COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX

"65 klassen" også kaldet "SixtyFivers klassen" tiltrak sig også masser af opmærksomhed med sit store felt af spændende biler fra 1961-1965, biler der ydelsesmæssigt var meget forskellige. At se både en MGB køre i samme klasse som f.eks.: Ferrari Dino 206SP, Shelby Cobra 289 og Ford GT40 ses formentlig kun på Bellahøj Park. Men banen giver alle biler,



Herover: Bellahøj Park blev behørigt overvåget.

Herunder: Indgangsskilt til "SixtyFivers" pit område.



uanset motorstørrelse, muligheder for succes. Det sås bl.a. ved at en lille Austin Cooper S tog 2.pladsen i finalen.

Det er også denne klasse vort eget medlem Nicolaj E. Mortensen deltager i, og i øvrigt et meget aktivt medlem i "SixtyFivers". Han deltog i år med en spektakulær "Tuner GT" (se foto på næste side).

"71 klassen" har slået klasserne for biler med motorer op til 1300 cc og biler på over 1300 cc, sammen.

Det giver et sjovt felt med masser af god race, da banen i de mange sving tilgodeser de små biler og på langsiderne tilgodeser de store biler.

I denne klasse ses typisk Ford Escort, Porsche 911, BMW 2002 et par Alfa Romeo og en enkelt NSU 1200 TT. Feltet er stort og der vises virkelig spændende race, hvor der gås til stålet.

"90 klassen" er en nyhed på Bellahøj Park, men egentlig ganske velkommen efter min mening. Her ses spændende youngtimere med specielt en utrolig hurtig Ford Capri 3000 GT, indtil den i finalen måtte strække våben. Endvidere sås spændende youngtimere som: Lotus Esprit, DeTomaso Pantera, VW Scirocco og sågar en Volvo 240 Turbo. En sjov og spændende klasse.

"Formula Junior klassen" (klassen med bl.a. datidens Formel 1 "kravlegård" racere) er et sjovt indslag, men der er efterhånden for få deltagere, da ejere af disse biler måske p.g.a. alder efterhånden også falder bort. Feltet er for lille til opretholdelse af klassen på Bellahøj Park - efter min mening.



Copenhagen Historic Grand Prix



Nye tider

De klassiske race klasser begejstrer mig og store dele af publikum, men det er nye tider, så en udvikling af CHGP arrangementet måtte vel være forventet. Dog tillader jeg mig at stille spørgsmål til, hvad pokker opvisninger med moderne racere, der "drifter" rundt på banen i et øresønderrivende inferno af larm, har at gøre under et klassisk arrangement for bilrace ?

Hertil hører den nye TCR klasse med topmoderne racere efter min mening slet ikke hjemme. Her så jeg dem helst på de danske racerbaner, også fordi larmen er infernalsk fra disse raceres udstødninger hver gang automatgearkassen vælger at skifte.

MG standen

Nu skal det hele jo heller ikke være kritik, for der er fortsat meget at glæde sig over under dette arrangement. F.eks. havde Torben med team fået opstillet en meget flot MG stand, med masser af besøgende. Og vores gode gamle gearkasse tager kegler hver gang på Bellahøj Park.

Hertil var det lykkedes at få samlet en flot række af de klassiske MG modeller. Faktisk var samlingen så flot, at MG Motors, der havde udstillet de moderne MG SUV modeller: MG ZS EV og MG EHS på deres stand midt i infernoet af moderne biler, gerne ville have et par af vores klassiske MG modeller flyttet over på deres stand for at vise historiens vingesus omkring det klassiske MG mærke.

Så med både vores klassiske MG stand

og den nye fra MG Motors skal MG mærket nok forblive som et centralt bilmærke for alle aldre på CHGP.

Hvorfor "næsten".....?

Alt på Bellahøj Park lignede "næsten" sig selv.....!

Når ordet "næsten" har indsneget sig, er det fordi hele arrangementet efter min mening er ved at udvikle sig til et cirkus med tivollilignende aktiviteter for "legebørn" og "festaber". På inderkredsen er billedet domineret af bilforhandlere med deres moderne biler, boder med alskens fast food samt udsækningssteder. Og hertil leverandører af biltilhør, der ikke er domineret af det de rent faktisk sælger, men mere af de oceaner af mennesker de har inviteret indenfor til grill pølser og fadøl.

De klassiske bilmærke klubber er efterhånden henvist til pladser meget langt ude på de arealer, der ikke lige ligger tættest på banens epicentre.

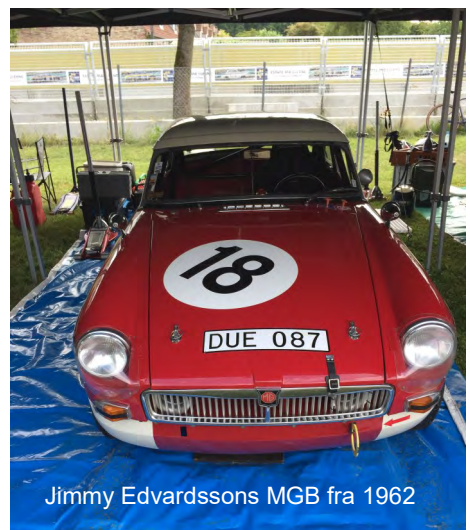
Indtrykket af et arrangement, der er ved at have mistet sit "Historic" i navnet, er efterhånden ved at være dominerende. Jeg underbygger min kritik ved, at de klasser der køres klassisk race i efterhånden har indskrænket sig til 2½ (klassen op til 1965, klassen op til 1971 og den nye klasse af youngtimere op til 1990). Den sidste er egentlig ok, men jeg savner virkelig de gamle klasser, hvor man kunne se f.eks. en MG T-type, en Citroën Traction Avant m.fl.. Men det er nok kun drømme, som ikke mere lader sig virkeliggøre - desværre !

Efterskrift

Området på Bellahøj er præget af en form for festival stemning, hvor musikken så bare består af meget larmende helt nye superbiler. Hertil hører åbenbart mængder af fadøl, burgere og grill pølser til det nye koncept, for køerne foran de utallige boder, der tilbyder disse varer var gennem hele lørdagen og søndagen meget lange. Synd at klassisk race trænges mere og mere i baggrunden!



Nikolaj E. Mortensens
Tuner Speedwell GT fra 1963



Jimmy Edvardssons MGB fra 1962



Karsten Rees Ford GT40 fra 1965





Det var som om midten af august indvarslede efterårets komme med masser af regn og blæst. På dagen for Vestsjællands køretur var der ikke bare risiko men decideret varsel om masser af regn. Fra Holbæk og østover kom der nogle gevaldige byger garneret med torden, så bilvalget var let. Lukket bil til aftenturen – hvis den da overhovedet kunne gennemføres.

Vi skulle mødes syd for Jyderup ved Bromølle over for kroen, og jeg var ikke kommet mange kilometer væk fra Holbæk, så var vejene tørre og solen skinne. Der var nok flere end mig, som havde kigget på himlen og skævet til vejrudsigten, for vi var kun ni biler og 12 personer. Det var ni forskellige biler og ikke med en eneste MGB iblandt. Til gengæld var der flere optimister med nedslåede kalecher...

Bo havde lagt en rute langs Åmosen og østover - hen mod de mørke skyer - og med slut i Holbæks sydlige udkant, hvor der skulle befinde sig en halv snes veterarbiler i meget fin stand i en hal.

Med MG 'ellerten' (mig) som førerhund – og med solen i ryggen - gik det ad de små veje. Her og der var der tydelige spor efter regnen med sten og jord, som var skyllet ud på de tørre veje. Da vi passerede de stejle skrænter ved Brorfelde kunne vi se, at en traktor eller andet havde været forbi og fjerne den eroderede jord fra vejbanen!

Vi kørte nærmere og nærmere mod den blygrå himmel, men uden at møde regn eller våde veje. Efter en times kørsel kørte vi ind på gårdspladsen hos Bjarne, som havde tilbudt os at kunne indtage picnickurvenes indhold indendørs. Vi havde selskab af en Ferrari Testarossa, en Nimbus med sidevogn og en Mini i det store lokale.

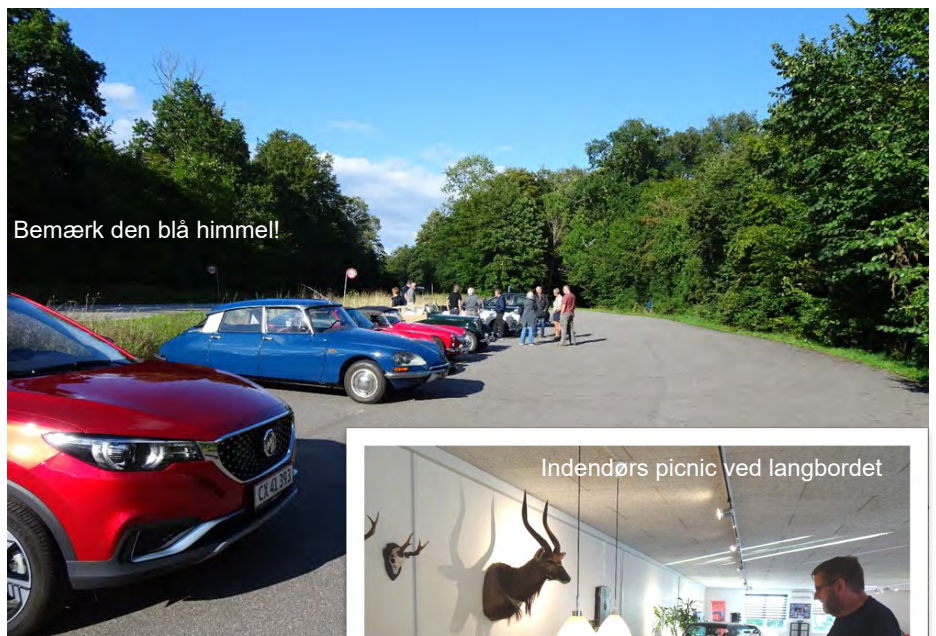
Efter mad og kaffe skridtede vi hen over gårdspladsen til en lys og flot hal, hvor Jan 'Produkt' har lejet sig ind med sin halve snes biler og ditto knallerter med Puch som foretrukket mærke blandt sidstnævnte. Hallen rummede bl.a. en helt original VW boble fra 1965, Volvo, Mustang m.v. og et engelsk bidrag i form af en Morris Minor og en Ford Cortina Mk1. Alle biler i meget flot stand, så man kunne mistænke, at de aldrig kommer ud. Men det gør de – Jan har nemlig høstet præmier for de fleste til diverse træf og møder.

Snakken gik livligt, og køretøjerne blev studeret. Henad solnedgangstid takkede vi pænt for kigget, og alle kørte hjemad i tørvejr. De sorte udsigter blev gjort til skamme. Vejret var med os – hele vejen!

Tak til Bo Damkjær for turen.



Ni forskellige køretøjer deltog på aftenture.



Bemærk den blå himmel!



Der studeres biler

Tirsdag, den 10. august 2021 var medlemsmødet for Sydsjælland, Lolland og Falster forlagt til Mjødgård i Dalby.

Vi var 11 medlemmer, der mødtes på gården, hvor vi fik en spændende og entusiastisk gennemgang af forløbet for fremstilling af gourmet mjød.

Thomas, der er uddannet som fri- og efterskolelærer og siden museumsformidler på Vikingeborgen Trelleborg, stod for aftenens arrangement. Han har siden 2018 ejet firmaet, Mjødgård, hvor han overtog det fra Odd Castmar i 2008 på Djursland. Først flyttede de det til Stevns og senere til Heerings historiske likørhaller i Dalby.

Om mjødfremstillingen fortalte han:

Der bruger ca 3-4 ton honning om året til fremstillingen, noget de primært modtager fra grønne biavlere på Østsjælland og Stevns.



Blandingen består af en 1/2 del honning og en 1/2 del vand, som tilsættes gær. Senere tilsættes blandingen smagsstoffer som f.eks. hyldeblomster, mjødurt, forskellige skovbær eller andre urter som hentes hos lokale frugtplantager og urtedyrkere.

Thomas har ca. 10 smagsnuancer i sit koncept, der er velegnet som dessertvin, velkomstdrink, cocktails, til ost, tapas, kage, kaffe eller andet.

Når mjøden har ligget på vinankre i ca. ét år bliver den tappet og hældt på flasker med efterfølgende etikette påsætning. Mjøden fås på flasker på 35 cl. og 75 cl. Efter aftapningen er der en del grumset "affald" tilbage, som Thomas i samarbejde med Oremandsgård Gindestilleri har fået destilleret. Her bliver det til 80% spiritus, som han vil forsøge at udnytte på en eller anden spændende måde. Alt bliver således udnyttet fuldt ud.

Der blev budt på smagsprøver af bl.a. Mjødurt, Hyldebjerg, ren mjød, skovmjød og tre forskellige Kongemjød, kiks og ost - alt i alt en rigtig hyggelig aften.

PS: Vi har ved et tidligere arrangement også besøgt Oremandsgård Gindestilleri



Hvad er mjød?

Mjød er kategoriseret som en vin, en honningvin kan man sige. Det er en klassisk forveksling at folk tror mjød er det samme som en øl, men lighederne er altså langt mere som vin. Både hvad angår brygge metoden, men også smagsmæssigt og måden man nyder den på. Mjød har mange variationer, der igen ligesom med vin, kan kategoriseres som tørre, moderate eller søde.

Til vin fremstilling bruges druer, til at udvinde sukkerstoffer, som bringes til gæring, for at man kan danne alkoholen. Med mjød er det altså honningen, som udgør hovedbestanddelen og er den man danner sin alkohol på. Derfor starter man også sin bryg med en solid sød base, men det er ikke enstydigt med at alle mjød ende op som søde drikke, der er mange bryggerier som har en tør mjødprofil. Der er ikke noget som er mere rigtigt end andet. Hos Mjødgård har vi valgt en moderat profil, med en tydelig honning dybde i vores bryg.



Nyhedsbrev september 2021

Af Lars Genild (Frivillig arbejdende vicepræsident FIVA)

Brugen af historiske køretøjer i Danmark, og i hele Europa

Som meddelt i nyhedsbrevet for juli 2021 har FIVA netop afsluttet deres Socioøkonomiske brugerundersøgelse for 2019. Den blev bevidst rykket et år bagud, for at gøre besvarelsene uafhængig af pandemien, så den derfor dækker det seneste normale år, vi har oplevet.

Over 55.000 entusiaster fra især Europa besvarede spørgeskemaerne, og fra Danmark kom der 1.516 besvarelser fra ejere af samlet 3.634 historiske køretøjer. Dette målt efter den internationalt anerkendte metode, som vi ligeledes har annekteret herhjemme.

Kigger vi på de danske køretøjer baseret på Motorstyrelsens database har vi følgende mængder: (Se Tabel 1)

De historiske køretøjer andrager med andre ord 37% af alle for motorcyklerne og kun 2% af alle biler, når vi måler på indregistrerede.

For Youngtimers, de køretøjer som om maksimalt ti år bliver til historiske køretøjer, er fordelingen herhjemme henholdsvis 23,5% for motorcykler og under 4% for bilerne. Desværre vil en del af især disse biler aldrig nå de magiske 30 år, men vil overgå til det evige genbrug af råmaterialer.

Motorcyklerne er derimod i langt højere grad et regulært hobbykøretøj (og til tider en form for figenblad fra ungdommen, for en del typisk hankønsvæsener), så de, motorcyklerne, har dermed en større tendens til at overleve til bedre tider.

Grundet det gode samarbejde vi, trods meningsudvekslinger og måske interesseforskelle, har med Motorstyrelsen, har vi har kunne skaffe disse konkrete data, ligesom vi har kunne få uddraget en top-20 af de historiske mærker i såvel mængde som procent af alle køretøjer. Ret spændende at se hvorledes der over årene sker et skifte i favoritterne, da mærker falder fra og andre dukker op.

Hvor ofte er disse historiske køretøjer så ude at rulle?

Lidt enkelt, men i gennemsnit 18 gange om året, på basis af disse besvarelser. Sammenligner vi dette med alle de 49.887 besvarelser med 115.293 køretøjer for hele Europa, er det ikke meget anderledes, da de i gennemsnit kun er ude og køre 15 gange om året

Danske køretøjer - medio 2021

Tabel 1

Type	Under 20 år	20-30 år (Youngtimers)	>30 år (Historisk køretøj)	I alt
MC	65.640	39.106	61.812	166.558
Biler	2.554.041	106.216	56.014	2.716.271



Hvor langt kører de så i gennemsnit om året?

Motorcyklerne kører 907 km/årligt, mens bilerne slæber sig op på hele 1.388 km årligt.

For hele Europa er tallene ikke meget anderledes, motorcyklerne kører en smule mindre og biler lidt mere

Hvad så med disse unge Youngtimers imellem 20 og 30 år?

De anvendes faktisk noget mere end de historiske, trods et gennemsnit på 25 år iblandt svarene, med 6.144 km årligt for bilerne og 2.054 km for motorcyklerne.

Desværre viser hele undersøgelsen også med al tydelighed, at der ikke automatisk følger en passende mængde fritimer med, ved hvert køb af et historisk køretøj. For selvom nogle har mange køretøjer, bliver det ikke til mere end 2.368 km per bilejer, blandt dem med to eller flere, uanset mængden af køretøjer, der kan vælges imellem.

Så ud fra rene økonomiske betragtninger, ville de fleste af os spare ved at tage en taxa, men nu er det gudskelov ikke et rent økonomiske tankespind, men i stedet glæden ved køretøjerne, der driver os.





En skattemæssig brugsværdi uden fæste i virkeligheden

Man kan jo alt andet lige kun køre i et veterankøretøj ad gangen, så hvis man har flere i samlingen, så må de øvrige samle støv.

I de sidste 30 år har der været skrevet meget om det man kalder "brugsværdien". Det er et begreb der er tæt knyttet til registreringsafgifterne på veterankøretøjer.

Brugsværdi-begrebet er opfundet af den daværende skattemyndighed, da man skulle fastlægge en lavere sats for registreringsafgifterne på veterankøretøjer, i modsætning til de almindelige afgifter ved brugt import. Historisk var det sådan, at de forskellige toldsteder i begyndelsen var i tvivl om den reelle procentsats, så nogle steder kunne man forhandle sig til en sats, og andre steder en anden. Et internt memo kunne senere kundgøre at satsen skulle være 40%.

Hvor kom de 40% fra?

Det er faktisk ganske enkelt, man antog nemlig, at et veterankøretøj kørte 40% af, hvad den almindelige gennemsnitlige hverdagsbil kørte. Myndighedernes oplysninger om veterankørsel den gang, var desværre bare ikke faktisk baseret, men indhentet fra forsikringssekskabernes maksimale årlige kilometer, spædet op med en portion gætværk.

Således kom det til i mange år at ligge fast, at "brugsværdien" på et veterankøretøj skulle være 40% af det afgiftsgrundlaget var for en almindelig import.

Sidenhen er der gennemført flere internationale, samt nationale, undersøgelser der påviser brugen af veterankøretøjer, senest den store FIVA undersøgelse der er offentliggjort her i juli måned, og som du kan læse mere om andetsteds i nyhedsbrevet. Igennem årene har det gennemsnitlige antal kørte kilometer for et veterankøretøj, vist sig at svinge nogle kilometer, men det har altid været meget få årlige kilometer.

Ny undersøgelse bekræfter tendensen

Som det fremgår af Lars Genilds artikel om FIVA undersøgelsens punkter vedr. veterankøretøjers årlige kilometer, så er de årlige gennemsnitlige kørte kilometer meget begrænsede. Faktisk kører vi kun ud 18 gange om året, og samlet bliver det kun til 1.388 km årligt, at en veteranbil den kører (MC blot 908 km årligt). Undersøgelsen viser også at en veteranbilsejer kun kører 2.368 km årligt, uanset hvor mange køretøjer vedkommende ejer.

Men hvor meget kører danskerne så i deres hverdagsbil? Ved FDMs årlige AutoIndex undersøgelse i 2020 deltog 23.000 personer. Med det store antal deltagende må det derfor antages, at deres gennemsnit må være rimeligt nøjagtigt for den danske bilpark. FDM-undersøgelsen viser, at man i gennemsnit kører 21.433 km årligt. Med de ovenstående tal kan vi altså regnes os frem til at brugsværdien som den gennemsnitlige veteranejer får ud af veterankørslen, er ret præcis 11%. Da det enkelte køretøj kører endnu færre kilometer årligt, vil brugsværdien af køretøjet i sig selv være endnu lavere.

Det der burde være mindre, er nu blevet større

Det kommer ikke som nogen overraskelse for Motorhistorisk Samråd, at fordelingen i lovgivningen er skæv. Vi har påpeget denne ubalance i brugsværdien på 40% flere gange. Det bliver derfor også desværre kun mere urimeligt, når

vi ser på vedtagelsen af Bilpakken 2021, den der er trådt i kraft her per 1. juni. Der har man besluttet at hæve brugsværdien på veterankøretøjer, i stedet for det korrekte at sænke den til den rigtige værdi.

Brugsværdien i registreringsafgiftsmæssig sammenhæng er nu 75%, og på vægtafgiften er den stadig 25%, en vægtafgift der oven i købet vil stige i kroner og ører, frem mod 2026.

Ud over at satserne i lovgivningen ikke står mål med virkeligheden, så har forøgelsen af brugsværdiandelen også den konsekvens at de nyeste veteraner, og dyreste, de stiger i registreringsafgift, hvilket er til skade for den generelle fremtidige interesse i veterankøretøjer, og vores fælles rullende kulturarv som de køretøjer jo også er en del af.

I Motorhistorisk Samråd vil derfor glæde os til at bruge informationerne fra FIVA undersøgelsen, når vi drøfter de generelle vilkår for motorhistorien i Danmark med de danske politikere.



Nye reservedele til fremtidens klassiske biler såsom MGF/MGTF

Tekst Kirsten og Bob Cobley
Foto og kilder: Se næste side

Bob Cobley fortsætter serien om underskoven af leverandører af reservedele til fremtidens klassikere. De opstod for at udfylde det vakuum, der blev skabt efter produktionen af OEM leverandører til fremtidens klassikere ophørte.



Foto 1

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 tilbage i september 1962, fik MGF en meget positiv modtagelse i Genève.

Årsagen er nok den, at der ved flere vejtests i 1995 blev konstateret, at MGF overgik sine konkurrenter på flere vigtige punkter. MGF var Mazda MX-5 og BMW Z3 overlegen i vejgreb, præstation og funktionalitet. Men i MGFs barndom gav motordesignet uventede problemer.

En af disse efterhånden meget kendte svagheder i MGFs K4 motor design var de pakninger, der blev brugt i en K4 motorblok sandwichkonstruktion.

Ved hjælp af nydesignede, kraftigere pakninger og med korrekt moment skulle de gennemgående strækbolte holde motorblokken tæt for olie, udstødningsgas og kølervæske.

Et eksempel (Se foto 1 øverst på siden);

På denne danskejede MGF Trophy 160 fra 2002 var knastakseldækslet utæt, motorolien dryppede ud, og efter 19 års tro tjeneste var det måske på tide at pakningen skulle udskiftes.

Løsningen var en ny, forbedret pakning



til knastakseldækning. For at undgå forvridninger i dækslet er det absolut nødvendigt, at dets bolte løsnes i sekvens. Til gør-det-selv folk og deres mekanikere: se foto 2 af de bolte (markeret med rødt), der skal løsnes og diagrammet over sekvensen til højre.

Korrekt moment for nye strækbolte er 9 Nm, ifølge The T.Bar.com (se "Kilder" og T. bars trin for trin guide).

Dele til at holde MGFs undervogn stram var oprindeligt fremstillet af blødt stål, som efterhånden rustet og derfor har en begrænset levetid.

De nye dele (Foto 4 og 5 på næste side) er fremstillet af rustfrit stål (tv), som også kan leveres i pulverlakeret stand, der matcher bilens farve. "Monter og glem" ifølge leverandøren: **MGFnTFBitz**

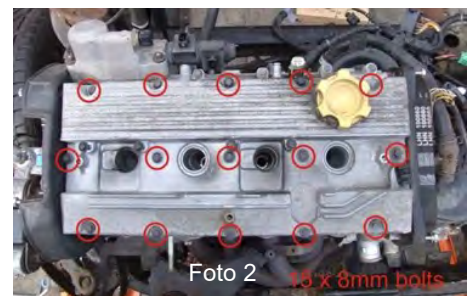
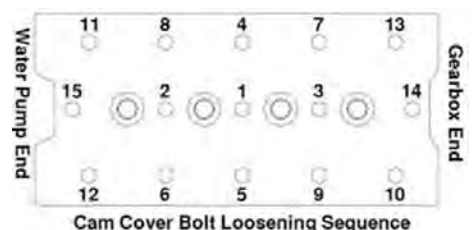


Foto 2 13 x 8mm bolts



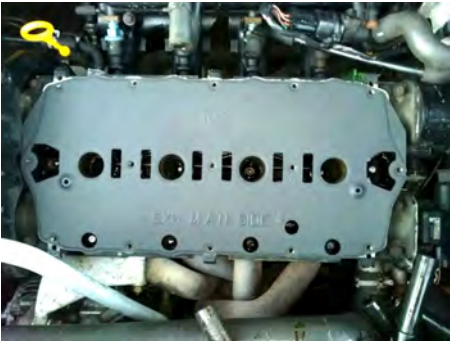


Foto 3: En ny forbedret pakning fra MGFnBitz er på plads



Foto 4



Foto 5

En 4-pots AP bremsekaliper til MGF/TF (fotokilde: MGFnTFbitz) og andre pulverlakerede undervognsdele, kan bestilles i flere farver. (Se foto 7 og 8)

Takket være den underskov af leverandører af nye og forbedrede dele til MGF/TF, kan nuværende og kommende ejere være sikre på, at en relativt billigt indkøbt sportsvogn kan opgraderes, moderniseres og holdes godt og sikkert kørende i mange år fremover.

Konklusion:

De første MGF og senere MGTF bliver MG klassikere.

Kilder:

www.MG-Rover.org,

billeder tilsendt af: www.MGFnTFbitz.co.uk/shop,

<https://www.the-t-bar.com/forum/22-cjj-s-guides/86913-cam-shaft-cover-seal-replacement-how-to>

(trin for trin - anbefalet for både Gør det Selv folk og mekanikere),

Steen Ølbye (ejer af den flotte gule MGF Trophy 160 fra 2002).

En særlig tak til Martin Hansen, Værkstedschef, Au2vest i Køge



Foto 6: Undervognsstiver på en MGF/TF



Foto 7



Foto 8

MG oplevelser



Tekst og foto af Palle Møldrup

Min MGY skulle udstilles - Men ?

Rikke og jeg var fredag den 6. august på vej til CHGP og MG klubbens stand for at udstille vores lysegrønne MGY.

Men turen endte desværre på landevejen mellem Roskilde og Hedehusene, idet det venstre forhjul blokerede og blev hertil meget varmt. Vi kunne ikke køre videre og valgte at lade bilen blive transportere tilbage til Fyn.

Da vi kom hjem efter en god weekend på både MG klubbens stand og på Bellahøj Park gik vi igang med at skille venstre forhjul ad.

Med venstre forhjul adskilt viste det sig ikke at være forhjulslejet, der var skyld i miseren. Det var derimod den ene bremsebakke, der havde revet sig løs, og dertil kilet sig ind mellem tromle og den anden bremsebakke.

Årsag til dette: Styre tappen som bremsebakken kan bevæge sig omkring var knækket.

På baggrund af dette har jeg nu skilt det hele ad, og fået svejset styretappen. Hertil har jeg bestilt nye pakninger til hjul bremse cylinder (brændt) og sendt bremsetromler og bremsebakker til renovering. Så håber vi snart at kunne køre igen.



T-selskabet

Tekst Arne Sørensen. Foto af fotograf for fire sjællandske dagblade
(Foto er givet til MGCC Danish Centre)



Navnet er opstået fordi de MG modeller vi kører i er fra MGs "T" serie med T-modeller fra perioden: 1945 til 1955.

Modelerne omfatter:

- TC (1945 – 1949),
- TD (1949 – 1954)
- TF (1954 – 1955).

De ture vi kører hver tirsdag (hvis vejret tillader det) er planlagt af en af de ni deltagere, og gerne med en tur i området: Nordsjælland, ned til Køge og Roskilde.

Turen, hvor billedet (herover) stammer fra, startede i Farum for dem der kommer fra Nordsjælland og så til Ledøje, hvor resten støtte til. Herefter gik turen til Jyllinge lystbådehavn ad små snoede

veje.

Sidste stop var Marbjerg ved Ny Fløng hvor vi så en istandsat MG TC fra 1945.

Billedet herover blev taget af en professionel fotograf, der repræsenterede Sjællandske dagblade (så vidt redaktøren husker)



Vidste du at.....



Idé og input Matthies Nissen



MG Y typen i 1947 var den første MG med uafhængigt forhjulsophæng og tandstangsstyring. Ophænget var konstrueret af Alec Issigonis. Han var en innovativ og nytænkende konstruktør, mest kendt for sin konstruktion af Minien (i Danmark markedsført som Morris Mascot og Austin Partner) i 1959. Han havde tidligere konstrueret Morris Minor i 1948. Y-typens forhjulsophæng blev, med små ændringer, anvendt i alle MG typer indtil produktionen af MGB ophørte i 1980.

Foto t.v.:

Forhjulsophæng og tandstangsstyring på MGY. (MGCC Y-type reg.)

Støt klubben,
hver gang du tanker



OK

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 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 – 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

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**



Besked fra redaktionen



Berigtigelse - Vi beklager

"En tragisk ulykke"

Under denne titel bragte vi en artikel i MG blad nr. 6 - September 2021.

Desværre havde vi fået byttet rundt på artiklens forfatter og researcher, idet det rettelig er Matthies Nissen, der står for denne



Vi beklager selvfølgelig dette, og undskylder overfor Matthies.

Fra Matthies har vi i øvrigt modtaget en begrebs berigtigelse omkring lokomotiver og vogne:

"Det i artiklen omtalte ekspresttog hed ikke 'Silver Fox' – det var navnet på lokomotivet. Et tog består af et lokomotiv og nogle togvogne. Togføreren (ham / hende med fløjten) er 'kaptajn' på toget. Lokoføreren er 'maskinmesteren' og styrer lokomotivet."



AUGUST MÅNEDS VINDER FOTO



Tre generationer ved garagerne ved Viborg, hvor vores mangeårige medlem Bjørn Bertelsen bor. Fra venstre er det Alexander i MG T-type, Nicolai i Austin J40 og Bjørn i MG P-type. Det tegner godt for bilfremtiden i familien!

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

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

Natorienteringsløb

Lørdag den 16. oktober 2021 Kl. 18.30 - 23.00

Mødested og mål:

Ved Gadekæret 16,
3650 Ølstykke

Aftenens program:

Kl. 18.30: Vi starter med en kort orientering om aftenens løb. Er det første gang du skal til O-løb eller bare lang tid siden sidst, vil der også være en mere detaljeret information til nybegyndere.

Kl. 19.00: Løbet sættes i gang, hvor den første bil sendes afsted. Alle starter med et par minutters mellemrum.

Tilmelding:

Claus og Charlotte på:

mail c.c.poulsen@post.tele.dk, eller
sms på tlf. 29 99 42 45

med angivelse af navn på kører og navigatør, samt biltype.

Tilmeldingsfrist senest den 10. oktober 2021.

På gensyn

Charlotte og Claus



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 Midtsjælland.

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 5. oktober 2021 kl. 19.00

Mødested:

Sommers Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

"Det fand'me uhyggeligt, du!"

'Det fand'me uhyggeligt, du!'- Velkommen til rædselskabinetet. Medbring gerne ting fra dit eget rædselskabinet. Vi har også taget en kasse med defekte og skæve MG stumper med.

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

På gensyn Preben og Torben



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 12. oktober 2021 kl.19.00

Mødested:

Hos Henrik

Levetoftevej 2, 4690 Haslev

Ethanolholdig benzin

Aftenens program er faktisk vældig interessant og bør interessere alle MG-ejere med ældre biler, som er 'født' før der var noget der hed ethanolholdig benzin.

Den benzin du kan købe i dag, har et lavere kogepunkt end da bilen blev bygget. Det øger tendensen til dampplommer i en varm karburator med ujævn kørsel til følge. Endnu en udfordring er, at nutiden benzin har en langsommere forbrændings-hastighed, hvilket påvirker tændingstidspunktet og dermed ydelse og forbrug.

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

I forbindelse med sit studie i engelsk litteratur omkring denne benzin-udfordring, er Matthies stødt på en alternativ måde at justere SU-karburatorer på. Lidt skeptisk gik Matthies i gang med at efterprøve teorien i praksis, og resultatet har vist sig mere end positivt, på grænsen til fantastisk.

Kom og hør om disse to vigtige emner.

På gensyn
Bent og Matthies

VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 19. oktober 2021 kl.19.00

Mødested:

VSA (Vestsjællands Autodele),

Industrivej 14, 4450 Jyderup

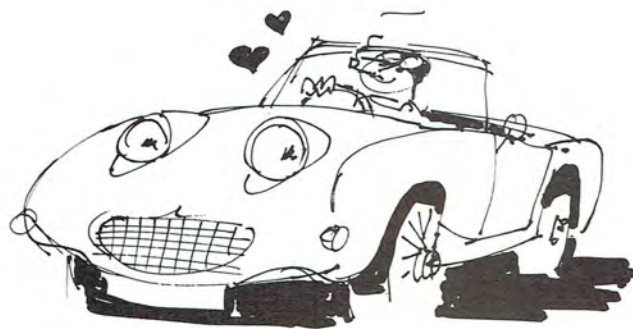
Foredrag EEOTY 2018

Rejseforedrag om MG European Event i Schweiz i 2018.

Rikke Nissen fortæller om det seneste internationale European Event of the Year, som fandt sted i Schweiz i 2018 med over 200 MG'er.

Hør om hvordan det er at tage biltoget, lidt om Bodensøen og Zeppelinere, bjergkørsel og bilvask i Schweiz?! og afslutningsvis en tur til Alsace, før turen gik med biltoget hjemover.

På gensyn
Bo og Rikke



Tænk ! - 60 år !

Glæd dig til årets sidste nummer af MG bladet.

Her forventer vi at kunne bringe endnu en spændende artikel om Midget, idet vi regner med at kunne præsentere læserne for en beskrivelse af den lille Midget som racerbil.

På den måde får vi slået en knude på fejringen af Midgets 60 års jubilæum her i 2021

I 2022 vender vi stærkt tilbage med jubilæumsfejringerne, idet selveste MGB kan fejre sit 60 års jubilæum



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 & forsikringskader. 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 2. november 2021 kl. 19.00

Mødested:

Sommers Automobile Museum
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Ethanolholdig benzin

Aftenens program er faktisk vældig interessant og bør interessere alle MG-ejere med ældre biler, som er 'født' før der var noget der hed ethanolholdig benzin.

Den benzin du kan købe i dag, har et lavere kogepunkt end da bilen blev bygget. Det øger tendensen til dampplommer i en varm karburator med ujævn kørsel til følge. Endnu en udfordring er, at nutiden benzin har en langsommere forbrændings-hastighed, hvilket påvirker tændingstidspunktet og dermed ydelse og forbrug.

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

I forbindelse med sit studie i engelsk litteratur omkring denne benzin-udfordring, er Matthies stødt på en alternativ måde at justere SU-karburatorer på. Lidt skeptisk gik Matthies i gang med at efterprøve teorien i praksis, og resultatet har vist sig mere end positivt, på grænsen til fantastisk.

Kom og hør om disse to vigtige emner.

På gensyn
Torben og Matthies

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 9. november 2021 kl. 19.00

Mødested:

Hos Henrik,
Levetoftevej 2, 4690 Haslev
"Foredrag EEOY 2018"

Rejseforedrag om MG European Event i Schweiz i 2018. Rikke Nissen fortæller om det seneste internationale European Event of the Year, som fandt sted i Schweiz i 2018 med over 200 MG'er.

Hør om hvordan det er at tage biltoget, lidt om Bodensøen og Zeppelinere, bjergkørsel og bilvask i Schweiz?! og afslutningsvis en tur til Alsace, før turen gik med biltoget hjemover.

På gensyn

Bent og
Rikke



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 16. november 2021 kl. 18.00

Mødested:

BIN2BIL
Asienvej 3, 4200 Slagelse
Virksomhedsbesøg



Vi skal på virksomhedsbesøg hos BIN2BIL i Slagelse, som er en stor moderne virksomhed med flere bilmærker, bl.a. Ford.

Vi skal se, hvad et moderne bilværksted indeholder.

På gensyn
Hans og Bo

Bin2Bil – kærlighed til biler

**"Din kompetente bilforhandler i Holbæk, Slagelse & Kalundborg
Bin2Bil forhandler brugte og nye biler i højeste kvalitet. Vi brænder
for biler og du vil hurtigt mærke at kundeservice i førersædet – både i
vores salgsafdeling og eftermarked."**

KLUBMØDER I DECEMBER

2021

NÆRUM

Tirsdag den 7. december
(Julemøde)



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 14. december
(Julemøde)



VESTSJÆLLAND

Intet møde

HUSK:

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

NYHED !



MP Autolakering



JL har pr 1/6-21 købt MP Autolakering i Kvistgård!

MP Autolakering er nu en afdeling i JL gruppen, med alt indenfor autolakering, speciallakeringer mv. Vi har ansat den for de fleste i branchen, velkendte autolakerer Erling Haagerup, som værktøjer i afdelingen, og er med det helt fremme og bedst muligt rustet til alle de spændende opgaver med biler, især klassiske biler og veteranbiler for at nævne de helt særlige.

Vi glæder os til at byde alle velkommen!

L A R S B O R S I G



C L A S S I C M G



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

L A R S B O R S I G



C L A S S I C M G

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

SÆLGES

Mota Lita rat

Mota Lita læderrat til MGB kr. 600,-.



Peter Madsen
Tlf.: 2241 1238

E-mail: kontakt@holmegaard-service.dk

MGA manifold

MGA udstødnings manifold med Y-stykke. Nypris hos Moss kr. 5.500,- Min pris: kr. 2.500,-. Kan afhentes efter aftale 2970 Hørsholm



Jens Clausen
Tlf.: 3122 0120

E-mail: jc@altecmedico.com

MGB/C kaleche stativ

MGB/C Kaleche foldestativ nyt. Nypris Moss kr. 1.700,- Min pris kr. 500,-. Kan afhentes efter aftale 2970 Hørsholm



Jens Clausen
Tlf.: 3122 0120

E-mail: jc@altecmedico.com

SÆLGES

MGB/C dørsider

MGB/C dørsider. Nye (fejlkøb). Nypris Moss kr. 1.280,- Min pris: kr.450,- for begge sider. Kan afhentes efter aftale 2970 Hørsholm



Jens Clausen
Tlf.: 3122 0120

E-mail: jc@altecmedico.com

MGA kaleche stativ

MGA brugt Kaleche stativ – kr. 250,-. Kan afhentes efter aftale 2970 Hørsholm



Jens Clausen
Tlf.: 3122 0120

E-mail: jc@altecmedico.com

KØBES

Servo

Servo til styretøj til MGF årg. 2002 (den er elektrisk) søges.

Gorm Beck
Tlf.: 2121 4422

E-mail: gorm@beckville.dk

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 Mobil 29 22 68 21.





www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



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

**Særlige regler gælder*



British Sportscars

- REPARATION
- SERVICE
- RESTAURERING
- RESERVEDELE
- KØB / SALG
- KOMMISSION
- SHOWROOM

Forhandler af:
 CASTROL OIL &
 EVANS WATERLESS COOLANT



Herringvej 5A - 4800 Nykøbing Falster - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk - Tlf: 40 72 31 35



BESTYRELSE



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



NÆSTFORMAND
Rikke U. Nissen
Rådhusvej 14, 4300 Holbæk
Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk



BESTYRELSESMEDLEM
Jesper Dan Eriksen
Fasanvej 22, 3660 Stenløse
Tlf.: 29 22 68 21
E-mail: jesper@zoie.dk



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



BESTYRELSESMEDLEM
Torben Olesen
Karlstrupvej 99, 2680 Solrød Strand
Tlf.: 20 22 00 61
E-mail: torbenolesen55@gmail.com



BESTYRELSESMEDLEM
Claus Gammelgaard
Hjorthøj 10, 4400 Kalundborg
Tlf.: 60 90 24 80
E-mail: clga@live.se

KASSERER



Wiggo Madsen
Friisvej 14, 2635 Ishøj
Tlf.: 20 29 15 08
E-mail: wiggo.madsen@sol.dk

HJEMMESIDEN

WEBMASTER:
Rikke U. Nissen
Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk

KØB & SALG:
Anlis Nissen
Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: moganissen@gmail.com

DASU

LICENSBESTILLING:
Anlis Nissen
Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

MG REGISTRE



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



MGA
Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: poul.olsen6@gmail.com



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



SPRIDGET
Dirch Glad,
Fuglebakken 33, 4291 Ruds Vedby
Tlf. 20 84 89 40
E-mail: dirchglad@gmail.com



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



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

BLAD & MEDLEMMER



REDAKTØR:
Allan Christensen
Ralphs Vænge 47, 2950 Vedbæk
Tlf.: 42 44 53 93
E-mail: mgccredaktion@gmail.com

INDLÆG TIL BLADET:
Sendes til:
E-mail: mgccredaktion@gmail.com
(Se deadlines på side 4)

MEDLEMSREGISTRERING:
Anlis Nissen
Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

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

ANNONCER:
Allan Christensen
Tlf.: 42 44 53 93
E-mail: mgccredaktion@gmail.com



Autohallen
v/Th Rasmussen

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

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

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

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

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



Se eksempler på www.facebook.com/Cirasvintageshop/

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one



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



**Rustreparation af
veteranbiler
Pladedele fremstilles**

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

**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.*

MG er tilbage. 100% elektrisk.

Rækkevidde op til 263 km.

Fra 199.999,-

ZS EV Comfort



ZS EV Luxury



Recharge yourself

→ 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. ladestander, 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.