



# MG CAR CLUB

## Danish Centre

Medlemsblad for  
MGCC Danish Centre

December 2021 - Nr.8



September stemning med solnedgang over startbanen på Flyvestation Værløse.

Foto Jakob Sinding

### MG Midgets 60 jubilæum

Vi afslutter historien om MG Midget med denne artikel, hvor Nikolaj Mortensen kigger nærmere på de Midgets han kender fra racerbanerne, og som er i hans eje. Kig ind på side 7-9



### Den første MG - eller?



I artiklen prøves der på at finde ud af, hvornår den første bil, der kunne kaldes en MG så dagens lys. Kig ind på side 10-13

### Goodwood 2021



Lars deltog i årets Goodwood, og fik lidt af en oplevelse. Kig ind på side 14-17



### Ny MG ? Tja!

Et aktuelt studie hos SAIC er resulteret i et bud på fremtidens bil design, og måske endda en ? - Se resultatet på side 6.

### Julegaveidéer ?

Kig ind på den jyske klubs hjemmeside. Her er masser af MG idéer til juleindkøbene. Se mere på side 17



### Teknisk nørderi

Har du problemer med benzindryp, så kig ind på side 32, og få et af Jan Glads tip.





# 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

**NYT FRA BESTYRELSEN**



**Så kom vi i gang med efterårets aktiviteter.**

I august havde vi vores årlige weekendtur, som i år gik til Stevns. Vi havde ikke helt vejret med os, men en god weekend med 49 tilmeldte biler, så der var god opbakning til arrangementet. Atter skal der herfra lyde en tak til Jan, Peter og Lars for det fine arrangement.

Valg af Årets MG i Nærum startede i år ud fra Nærum, hvor turen gik til den gamle flyvestation Værløse. Her havde vi aftalt med Museum Hangar, at vi kunne parkere alle biler ved hangaren. Vejret var med os, noget der havde lokket hele 49 biler med til arrangementet. Tak til Lars for det fine arrangement.

Mange har nok fulgt med i mit, og familiens, projekt Midget. Bilen står nu helt klar, og har endda allerede deltaget i de første manøvreprøver. Første gang var i den jyske klubs løb i Kolding, hvor det blev til en 3.plads i standardklassen (begynder) så det var da en fin start. Alt ser ud til at fungere på bilen, så nu er det kun chaufføren, der skal have lidt øvelse. På et tidspunkt vil jeg få sammensat et foredrag omkring projektet, et foredrag jeg tænker at besøge vores tre centre med.

Vi fik også gennemført vores sidste søndagstur i år (den 12.9.21), der denne gang foregik i det nordvestsjællandske område nærmere bestemt en tur fra Jyderup op gennem Hornsherred og med afslutning i Havneby. Vejret var med os, noget de 22 fremmødte biler nød. Tak til Rikke for en flot tur.

Årets sidste manøvreprøve den 19.9.21 i Skælskør, bød på en dejlig racedag med højt til himmelen. 15 biler var tilmeldt, og de kom alle gennem ruten uden buler. En stor tak til Trine, Henning og Søren.

Anden afdeling af vores orienteringsløb, som denne gang var arrangeret af Søren Thousig, blev gennemført den 26.9.2021. Vi startede ved Ledreborg slot og sluttede i Holbæk med kaffe og kage, der var 11 O-løb deltagere og én picnictur deltager. Tak til Søren og hjælpere.

Jesper og jeg deltog i Englændernetværkets møde den 9.10.2021. Et netværk der består af bilklubber med rødder i den klassiske engelske bilæra. På mødet, som denne gang blev arrangeret af Rover Owners Club, var der et indlæg fra skattestyrelsen omkring moms og told på importbiler fra England. MhS deltog også på mødet med et indlæg vedrørende deres arbejde. Her er der fokus på bl.a. den politiske dagsorden og f.eks. sorte nummerplader. Vi vil senere prøve at få arrangeret et foredrag af MhS i klubben. Der var også et indlæg omkring rettigheder til brug af fotos hentet på Internet, hos andre bilblade etc., hvor det er yderst vigtigt, at sørge for tilladelse til brug af kopierede fotos. Derudover orienterede de deltagende medlemsklubber om deres arbejde i klubregi, hvor alle kunne orientere om de mange aflysninger sidste år.

Det så traditionsrige natorienteringsløb, måtte vi desværre aflyse i år, da der var alt for få tilmeldte. Selv efter en påmindelse lykkedes det ikke at samle flere. Set i lyset af det store arbejde, der udføres ved planlægning af sådan et løb, valgte vi derfor at aflyse årets løb, og så gemme løbet til næste år, med forhåbentlig en del flere tilmeldte.

De fleste har nu kørt bilen i garage, og aktiviteterne er derfor rykket indendørs. Men der er stadig gang i klublivet. Følg derfor med både i MG bladet og på hjemmesiden.

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



**Indtryk fra efterårets arrangementer**



Årets MG skal vælges ved arrangementet i Flyvestation Værløse



Søndagsturen.  
 T.v.: Røgeri i Havneby  
 Herunder: Havnsø stop



En flot 3.plads til Claus i sin Midget





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:



Stemningsfuldt billede taget ud for Hangar 4 på Flyvestation Værløse under Nærum arrangementet "Årets MG" den 7.sep.2021.

## REDAKTØRENS HJØRNE

### Kære læser !

Den mørke tid varsler tid til at få puslet om MG'en i garagen, og er du ejer af en ny SUV MG skal du nu indstille dig på, at skulle oplade batteriet lidt oftere grundet den koldere tid. Sådan har vi som MG ejere så mange forskellige vigtige gøremål omkring vores biler, når vinteren står for døren.

Når du så slænger dig i sofaen efter endt arbejde håber vi du vil fornøje dig med det nyeste MG blad, hvor vi i anledning af den tilstundende jul har udvidet dette nummer til 44 sider.

Vi har derfor sørget for, at du kan fornøje dig med sidste del af føljetonen om Midget, som i 2021 kunne fejre 60 års jubilæum. Og fra den moderne verden præsenterer vi dig for et sprit nyt MG design studie kaldet: MG MAZE Concept.

Denne gang kan vi endvidere præsentere et større antal oplevelsesartikler i form af hele seks Set&Sket oplevelser fra et arrangementsmæssigt aktivt efterår. Og i tillæg til disse oplevelser beretter Lars Thousig fra Goodwood i England, hvor han fik et væld af interessante oplevelser, lige fra klassisk race på banen over den tidstypiske dress-code under arrangementet, til de legendariske "blå"- og "røde" piger

Vi har også en historie om den første MG, som har kunnet fejre 100 år - eller kan den nu også det ? - Se om du kan finde et svar i artiklen inde i bladet. Denne artikel er i øvrigt optakten til en føljeton, som Matthies Nissen arbejder på, under titlen: "Fortællingen om MG", hvor vi bringer første del i årets første MG blad, der udkommer i slutningen af januar 2022.

Ud over ovenstående er der en masse andre artikler, som du kan glæde dig til, og selvfølgelig også endnu en Nørd artikel fra Jan Glad.

Redaktionen ønsker Jer alle en rigtig glædelig jul og et godt nytår !



## TANKER OM BILVERDENEN

Igen i dette MG blad kan du læse om nogle af de moderne MG modeller, der i en efterhånden lind strøm dukker op. Og herunder ser vi allerede et facelift på MG ZS EV, idet den præsenteres med bl.a. et større batteri og ny front.

Omkring de nye MG modeller er MG Motors i Danmark meget imødekommende, når vi beder om at måtte prøvekøre de nye MG modeller. Således glæder vi os til, at skulle prøvekøre den kommende eldrevne model Marvel R.

Strømmen af nye MG modeller vil helt sikkert fortsætte, noget vi forventer efter at vi har set resultatet af hele to offentliggjorte design studier fra MG Motors. I april 2021 så vi MG Cyberster (se MG blad nr.4-2021), og senest det futuristiske MG MAZE Concept, som du kan læse mere om på side 6.

Mange husker nok også den meget flotte prototype MG E-Motion EV sportsvogn fra 2017, MGs bud på en el-dreven sportsvogn. Planen var at den skulle i produktion i 2020, hvilket dog ikke skete. Men nu sker der måske noget, da vi har set foto på den forventede og endelige produktionsbil. Disse foto viser, at produktionsbilen ser ud til, at lægge sig tæt op ad prototypen. Det bliver spændende med disse nye MG modeller, og specielt, hvis vi igen kan blive præsenteret for en ægte MG sportsvogn.

Trods dette, så man (red.) med en fornemmelse af, at være blevet taget på sengen. Kan de nye og store SUV MG modeller virkelig bære MG navnet? - Vores MG dna siger jo noget andet, nemlig: en MG skal være en sportsvogn med iboende ægte MG dna.

På redaktionen er vi klar over, at dette ret voldsomme skifte i opfattelsen af, hvad en MG er, kræver stillingtagen til bl.a. fremtidens MG blad, hvor vi skal finde nøglen til, at kunne håndtere denne udvikling, noget vi selvfølgelig allerede er i fuld gang med. Bidrag meget gerne med synspunkter?

Red.



## EEOTY 2022



**(Den 26. juni - den 1. juli 2022)**

2022 EEOTY affoldes i Newport, Belgien, hvor der er reserveret to hoteller med værelser og havudsigt.

Registreringen er allerede påbegyndt, idet den startede den 6. november 2021, hvilket fremgår af vores hjemmeside. Princippet med tilmelding følger modellen "Først til mølle....".

Vil du vide mere, så kig ind på hjemmesiden:

<https://eeoty2022.mgcarclub.be/>

## Forbedret MG ZS EV



MG Motor har løftet sløret for den reviderede udgave af MG ZS EV, - den 100% elektriske MG. Bilen rammer det engelske marked i december 2021, men det er uvist hvornår den kommer til Danmark.

Den primære ændring er en ny større 72 kWh batteripakke, som giver en betydelig forøgelse af rækkevidden fra 260 km til 436 km. I 2022 tilbydes også en model med et 51 kWh batteri, og en rækkevidden på 316 km.

Rent stylingmæssigt får den nye MG ZS EV en ændret front som forbedrer aerodynamikken og en ny opladningsport i siden. Det dristige nye ansigt modsvares af LED-forlygter og markante køreløys. Bilen får også en nydesignet bagkofanger og nye fælge.

Af andre ændringer kan nævnes at skærmen får ny grafik og forbedret funktionalitet.

En opdatering som kunne forventes med stadig forbedring af rækkevidden og lidt typiske facelift detaljer både fysisk og elektronisk.

Af Lars Thousig



## Ny MG forretning i Aalborg



mgmotor.dk pressefoto

"Siden MG blev relanceret i Danmark sidste sommer, er det gået stærkt – både med efterspørgslen og lanceringen af nye elektrificerede MG modeller. Nu er tiden inde til at få MG på kortet i det nordjyske."

I juni 2020 introduceres MG ZS EV, og i januar 2021 blev MG PHEV lanceret. Nu venter vi på det nyeste skud på stammen i form af Marvel R Electric, som angiveligt skulle være i Danmark sidst på året, og hertil allerede efterspurgt af køberne.

De danske bilkøbere har taget godt imod de foreløbigt to MG modeller, som frem til primo september var solgt i 930 eksemplarer

Kig ind på:

[mgmotors.dk](http://mgmotors.dk)

Kilde:

MG Motors Danmark



mgmotor.dk pressefoto

## Årets bil 2022



Kilde. Foto: Danske Motorjournalister / Lars Krogsgaard.

Af årets 27 bilnyheder er der fundet syv finalister. Måske overraskende er det, at hele fem af disse finalister er rene el-biler, og de to sidste er plugin-hybrid biler. Det er gået stærkt siden sidste års kåring, men ifølge FDM er det et ret præcist billede af "vores tid". Den grønne omstilling er virkelig slået igennem på bilfronten.

Nu skal 23 medlemmer af Danske Motorjournalister finde den endelige vinder, noget der finder sted den 30. november 2021

Finalisterne er (fra venstre på foto herover):

- Audi Q4 E-tron,
- Hyundai Ioniq 5,
- Kia EV6,
- Mercedes-Benz C-klasse,
- Peugeot 308,
- Polestar 2,
- Tesla Model Y.

Kilde FDM.dk

# MG MAZE Concept



Kilde MG Motors / SAIC og MGCC UK  
Bearbejdelse Lars Thousen & Allan Christensen

**V**i har lov til at blive overrasket, og det blev vi i den grad, da SAIC Design den 24. september 2021 offentliggjorde deres vision for fremtidens bymobilitet, materialiseret i et bil-design studio **MG MAZE**.

Er det en mulig fremtidig MG iklædt fremtidens sportslige udtryk ?

Måske virker det nye design studio lige så futuristisk på os nu, som MG EX-E konceptet tilbage i 1980'erne gjorde. Fint at traditionen holdes i live med disse design studier, for måske ses elementer af designet i fremtidens MG design.

Som SAIC skriver:

*MG MAZE henvender sig til den næste generation af bilbrugere, udforsker bytransportens fremtid og bringer den sjove pionerånd, der altid har defineret MG, ind i det 21. århundrede.*

*Konceptet, der er bygget op omkring taglinjen for 'Get Out & Play', samler mobilitet og spil, drevet af forbrugernes appetit på noget friskt, modigt og spændende.*

*"Med MAZE ville vi afprøve, hvordan fremtiden for et bilfællesskab kan se ud, bygget på MG's fanskare og følgere. Skiftet til det digitale er ustoppeligt, så vi ville skabe et koncept, der forbandt det digitale område med det fysiske, noget der giver os den virkelige glæde ved at køre bil", siger Carl Gotham, Advanced Design Director, og fortsætter:*

*"Konceptet er en reaktion på vores liv i de seneste måneder, hvor vi er blevet mødt med restriktioner og begrænsninger i vores muligheder for at bevæge os rundt og interagere. Da vi udforskede ideen om 'mobilspil', brugte vi MAZE som platform for folk til at komme ud og genopdage deres omgivelser på en ny og relevant måde og åbne nye oplevelser med deres by."*

Bilens spilaspekt afspejler et ønske om at opdage og nå nye præstationer via et pointbaseret belønningssystem. Bilen hjælper brugere med at genopdage deres by og deres verden, ved at søge spændende digital gadekunst, der spiller sammen med strukturer, bygninger og vartegn.

MG MAZE er en kompakt to-personers bybil, der kan yde den største smidighed og funktionalitet i travle bymiljøer. Kernefokus er højteknologi og følelsesmæssigt design.

Ydersiden har en gennemsigtig skal, der efterligner high-end gaming pc'ere med udsatte komponenter. Dens ydre overflade er flydende og dynamisk og viser aspekter af chassiset og interiøret, der ellers er skjult.

Indvendigt er flydende sæder og brugeroplevelsesteknologi blevet udviklet, hvilket forstærker spilaspektet ved at give en sjov og behagelig køreoplevelse, mens styring ikke sker med et traditionelt rat, men via førerens smartphone.

— o o o —

Der er vidst ingen tvivl om, at bilfabrikerne med alle midler prøver at kigge ind i fremtiden, og i det arbejde kigger de selvfølgelig på mulighederne i den teknologiske udvikling, samt hvordan de kommende generationer tænker og lever med teknologien.





Del 4

# Historien om MG Midget – 60 år

Tekst og foto Nikolaj Mortensen

I vores fejring af 60 års jubilæet for MG Midget her i 2021, er vi nu nået til 4. og sidste del af historien. Her fortæller Nikolaj Mortensen om sine oplevelser med denne skønne sportsvogn, som han kender særdeles godt, og ikke mindst som en særdeles velegnet sportsvogn til race. Af artiklen fremgår at Nikolaj har endog meget stor erfaring med adskillige af Midget modellerne, hvoraf han ejer en stor samling. Læs mere om dette herunder.

## Indledning

Jeg er født og opvokset med denne skønne model, og har med sikkerhed overtaget interessen fra min far, der er indehaver af det førende Skandinaviske MG firma: MG Parts & Service i Måløv. Jeg selv er indehaver af firmaet NM Consulting Historic Racing, hvor jeg beskæftiger mig med optimering, opsætning og køb & salg af historiske racerbiler mm.

Jeg har altid ment, at en MGA er den flotteste MG, en MGB er den mest praktiske, en T-Type er til amish-folket og en Midget er den absolut sjoveste!

Jeg kørte mit første race i en Midget i 2010 under CHGP, og har siden da kørt 87 løb i forskellige MG Midget modeller.

Dette har givet et utal af pokaler og to danske mesterskaber, samt store oplevelser fra bl.a. Formel 1-banen Spa Francorchamps i Belgien.

MG fabrikkens intention med Midget modellen var, at udvikle en bil, der kunne deltage i motorsport, noget tiden og det engagement BMC-fabrikken også vidnede om via deres deltagelse i masser af motorløb gennem tiden.

Jeg vil i denne artikel beskrive modellen som Spridget, en simpel sammentrækning af MG Midget og søsterbilen Austin Healey Sprite.

En Spridget behøver nok ikke den store præstation i dette blad, da dens præstationer gennem årtier nok er kendt og hertil taler sit klare sprog. Den kan flutte sig

med sin deltagelse i Sebring 12-timers race i 1963 med Graham Hill bag rattet, Nürburgring 1000 km løbet i 1964, Reine Wisell på Roskilde Ring i 1965 og John Sprinzel, der i 1968 deltog i London-to-Sydney-rally i hans MG Midget mk3. Disse løb er bare et lille udpluk af den række af succesfulde race en Spridget har præsteret på den store scene. Den har således igennem alle 60 år været en af de mest brugte bilmodeller til race i alle afskygninger. Hertil er der fortsat her i 2021 en race-klasse i England KUN for Spridgets.

Jeg kan selv servere en bred vifte af forskellige Spridget-modeller, som jeg efterfølgende vil komme nærmere ind på.

Nikolaj Mortensen

## 1957 Austin A35



Til højre herover ses "kødbollen" under Copenhagen Historic Grand Prix, 2019.

Modellen tilhører den britiske Saloon familie, der er fundamentet for alle efterfølgende Spridget modeller.

De britiske Saloon cars var de biler, der blev valgt til at agere udlånere af dele til den første Spridget "Frogeye". Fortøjet er helt basalt identisk med svingarme, bremses osv.

Motoren er den velkendte og meget populære BMC A-serie motor, som i både A35 og Frogeye var på 948 ccm, og den

tilhørende Smooth Case gearkasse samt det meget brugte differentiale, der sidder i mange biler såsom Ginetta, Lotus, Turner, MG, Diva, Marcos, Elva, Mallock osv.

Tænk, at denne lille Austin A35, som fik kælenavnet "kødbollen" skulle være donorpatient for en hel stribe sportsvogne. A35'eren har ikke styreegenskaber som en Spridget, men der kan til gengæld sidde fire personer i bilen. Denne A35 er min forlovedes og min søndagsbil – altså den bil man tager, hvis det hele skal gå meget roligt og hyggeligt, og man helst ikke skal have for travlt.

## 1958 Austin Healey Sprite Frogeye

Meget tidlig årgang 58-model med et kun 3-cifret stelnummer.

Frogeyen var den første Spridget-model og dermed i dag også den mest eftertragtede, og det kan ses på prisen. Der er - måske netop derfor (?) - mange Midgets, der bliver bygget om til Frogeye, da det bærende af karrassen er identisk med Midget. Frogeye er også den Spridget med mest racerhistorie, hvor jeg varmt kan anbefale bøgerne:

Herunder Austin Healey Sprite Frogeye set ovenfra



"Spritely Years" og "Lucky John" af John Sprinzel. Her beskriver han alle sine rally-eventyr, deltagelse på Sebring, Nürburgring og Le Mans for bare at nævne nogle stykker.

## 1961 Austin Healey Sprite MK2

Bilen kørte i 1963 under bommene i Checkpoint Charlie i Berlin.

Bilen er en af de tidligste AH Sprite MK2'ere, der er tilbage i verden. Den har en unik historie, da den med den østrigske officer Heinz Meixner kørte under

bommen fra Østtyskland til Vesttyskland ved Checkpoint Charlie. Kørslen blev gennemført uden forrude, så Heintz kunne få sin partner og mor med over på den anden side.

Bilen blev forsøgt destrueret med ildpåsættelse – dog uden held, og i 2008 blev den fuldt restaureret.

I 2018 drog min forlovede og jeg til Italien i 16 dage, hvor vi havde glæde af bilen hele vejen frem og tilbage. Turen bød bl.a. på et besøg på Monza-banen i Milano, lange ture i bjerglandskabet, en smuk tur omkring Gardasøen. Hertil mange andre dejlige seværdigheder.

Bilen tilbagelagde 11.000 km på de 16 dage. Og med et telt i bagagerummet er det langt i en Spridget, men det var en tur vi aldrig glemmer.



Italien, 2018. Bilen er bygget af NM Consulting / MG Parts & Service

## 1962 Austin Healey Sprite MK2 "The Real Deal"



Billede fra Bridgehampton Race Circuit

Original fabriksleveret racerbil med alle de opgraderinger man dengang udførte på fabriksbilerne, såsom:

- Girling Skivebremser foran,
- 995cc XSP BMC A-Serie motor med 2 x H4 SU-karburatorer,
- dobbelt bremsekonsol med separate hovedcylindre til hhv. kobling og bremser,
- krængningsstabilisator,
- Speedwell bananmanifold,
- Speedwell-ur
- og andre fine detaljer.

Bilen står urørt med fire racerløb på sit CV. Den har aldrig været indregistreret, så der er her tale om en ren racerbil fra Austin Healey-fabrikken.

Bilen har i 1963 deltaget på Daytona,

Laguna Seca, Bridgehampton og Watkins Glen, som alle er baner i USA. Den blev leveret til Carriage Motors Glencove New York, som var BMC-forhandler og her blev den brugt som reklamebil på racerbanerne. Jeg købte bilen på Long Island lidt uden for New York i 2016, og det er en bil jeg forhåbentlig kan bringe tilbage på racerbanerne meget snart.

## 1962 Austin Healey Speedwell Sprite GT

Specialbygget Healey Sprite som tuningsfirmaet Speedwell byggede biler i 60'erne. Hertil en håndlavet karosseri i 60erne. Hertil en håndlavet karosseri i 0,9 mm aluminium, hvor underdelen af bilen er standard Spridget i stål.

Bilen har en totalvægt på 520 kg og det



Copenhagen Historic Grand Prix, 2021. Bilen er bygget af NM Consulting / MG Parts & Service

skyldes udelukkende karosseriet.

Den kører med en special 1071ccm Formula Junior BMC A-Serie motor, der blev lavet som XSP motorer i perioden til Formel Junior biler, samt diverse fabriksracerer som f.eks. de tre Sebring Sprites, som kørte med Stirling Moss, Steve McQueen og Pedro Rodriguez.

Motoren yder cirka 125 hk, som gør den lette bil yderst sjov og hurtig.

Al mekanik i bilen er BMC og det er nok den ypperste Spridget, man kan komme i nærheden af – og så er der kun bygget én i verden!

Bilen kører som GTP2 / Historic Special, da der kun er bygget denne ene, og det giver den ringe chancer for at vinde, da den konkurrerer mod Ford GT40, Ginetta G4R m.fl.

Bilen blev i 2021 nr. 3 i det danske mesterskab og nr. 2 i sin division.

## 1963 MG Midget MK1 bygget som historisk racerbil under FIA reglement.

Denne bil er min første bil og dermed også min første Midget.

Jeg fik den som et rustent vrage, men med hjælp fra gode venner og familie fik vi i sidste ende en bil ud af det.

Den er stadig ikke et glansbillede, og 10 fulde racesæsoner sætter også sit præg på både maling og i form af "battle scars".

Jeg vandt mit første danske mesterskab i

bilen i 2015 med bare få point ned til nr.2, en hvid og grøn Lotus Cortina. Bilen er en 1963 MK1 MG Midget med den udskældte BMC 1098 ccm, som er eneste motor, man kan bruge i en Midget i 65 klassen.

Bilen kører med skivebremser foran, som kom på 63-modellen, de tidlige kvart-elliptiske bagfjedre, for/bagklap i aluminium, døre samt dørhængsler og inder skærme, som fabriksbilerne havde det.

Den vejer 611 kg og har godt og vel 95 hk, som bliver fodret af en 45 mm Weber.

Det er en utrolig let kørt bil, som alligevel kan bide fra sig i klassen pre-65 division 2 og endda følge med nogle langt større og hurtigere biler.



Ring Knutstorp, 2018. Bilen er bygget af NM Consulting / MG Parts & Service

Jeg deltog bl.a. med bilen til Night Race på Padborg Park, hvor det blev til en overraskende 2. plads i det 50 minutters lange race i den sønderjyske skumring. En Ford GT40 vandt og en Ginetta G4 blev nr. 3 efterfulgt af en Lotus Elan og en Chevrolet Corvette.

Den lille Midget Mk 1 er i dag stadig at finde på de danske racerbaner - dog med min far bag rattet. Han nyder timerne i den lille velkørende racer.

## 1969 MG Midget MK3 bygget som historisk racerbil under FIA-reglementet.

MG fabrikkens engagement i motorsport aftog kraftigt i 1965/66 og man fokuserede mere på salg af gadebiler.

Det betød, at den lille MG Midget MK3 til 71-klassen så blev knapt så attraktiv at benytte til race, da den er forholdsvis tung med sine 690 kg og de for race klassen eneste tilladte 13x5-hjul.

Dens konkurrenter i klassen under 1300ccm er biler som Ford Escort, NSU TT og Mini Cooper S, biler der alle er væsentlig bedre homologiseret, og netop derfor et langt oftere syn end den lille racer-Spridgets i Periode G "1966-1971".

Jeg valgte dog at gøre et forsøg og byggede denne Jägermeister Midget, som tidligere bar bemalingen og temaet "London to Sydney".

På trods af sine ulemper viste bilen sig at være konkurrencedygtig og vandt Copenhagen Historic Grand Prix 2018 og



**Classic Race Aarhus 2018.**

Bilen var desværre involveret i et stort uheld i 2019 med undertegnede som kører, hvor det originale 1-kreds bremse-system fejlede. Bilen blev genopbygget, og fik sig en ny, frisk orange Jägermeister bemaling.

Den kører med en 1293ccm motor med cirka 135 hk og har nogle specielle detaljer såsom Split Weber-setup, hvor man bruger to weberkarburatorer, men kun den ene port i hver karburator, for at få et bedre flow. Bilen kører med de nyere halvelliptiske bagfjedre, som i teorien burde være bedre end de gamle kvartelliptiske fjedre, men jeg finder den gamle type bedre, eftersom de giver en mere vandrede fjedring og dermed en mere kontrollerbar bagvogn.

Bilen har vist sig at være yderst konkurrencedygtig i 71-klassen, men man skal virkelig køre bilen til grænsen på de små hjul og det knap så gode vægt/effektforhold.

For interesserede er der nu en unik mulighed for at købe bilen, da jeg har valgt at sætte den til salg. Den har rundt regnet kostet kr.250.000 at bygge, så for den rimelige pris af kr. 215.000 for denne konkurrencedygtige racervogn, kan den blive din. Hertil følger naturligvis hjælp og vejledning med i købet!



Bilen, da den fik en flot tredjeplads ved Copenhagen Historic Grand Prix 2021 i 71-klassen u.1300ccm.

Bilen er bygget af NM Consulting / MG Parts & Service

**Efterskrift**

Til sidst vil jeg godt have lov til at ære mindet om en af de største – hvis ikke DEN største – Spridget-legende John Sprinzel, som desværre forlod os i maj måned 2021.

John var stifter og ejer af tuningsfirmaet Speedwell, der stod for den største udvikling af tuningsudstyr til BMC-bilerne i 60'erne. John var stor motorsportsentusiast og gjorde sig bemærket i både Rally og banesport, hvor han opnåede adskillige sejre og ikke mindst deltagelse ved de helt store løb.

Jeg havde fornøjelsen af en tæt kontakt med John de sidste seks år, hvor han hjalp med information og synspunkter på min karriere med Spridgets modellerne.

John udviklede den ikoniske Sebring Sprite, som efter min mening stadig er

den smukkeste Spridget, der nogensinde er lavet.

Min egne Speedwell Aluracer er bygget med John på sidelinjen. Han så et stort lys i de små teams, som selv prøvede at udvikle sine biler fremfor de store fabriksteams med enorme midler.

Det er et stort tab for alle i motorsportsverdenen, at John er gået bort. John Sprinzel er overgået til historiebøgerne som et ikon, en legende, der har formået at leve sit liv på den måde han ønskede det – nemlig med racerbiler. Æret være hans minde. Født oktober 1930, død maj 2021.



Nikolaj E. Mortensen / Indehaver NM Consulting Historic Racing



John Sprinzel  
Foto Pinterest.com



Min personlige samling



# Den første MG

- fejrer 100 år -



## Men hvornår er det?

Tekst Peter Cook, Overseas Director i MG Car Club UK  
(Den 1.okt.2019)  
Oversat og bearbejdet af Lars Thousig

Hvornår den første bil, der kunne kaldes en MG, står klar, er lidt uvist. Men Morris Oxford "Bullnose", som var en populær bil i start tyverne, har formentlig stået som en overgangsmodel til MG 14/28 fra 1924. (Se foto herover, hvor det er en 1925 model MG Morris Oxford 4-seater tourer)

Her ses også MG navnet påført som del af badge tekst på køleren af en MG 14/28. (Se foto af badge herover) MG oktagon emblemet kom til verden umiddelbart efter.

*Red.*

### 1923 eller 1924?

I mange år har der været adskillige spekulationer om det eksakte tidspunkt, hvor den første MG blev produceret og solgt. De fleste MG klubber var overbeviste om at årstallet var 1923.

I lang tid var den engelske moderklubs opfattelse, som støttede sig til BMC/BL/Rover Groups informationer, at den første MG blev solgt i 1924 og var af typen 14/28, og 1924 var året hvor det ottekanterede MG mærke blev registreret som varemærke.

Det er nok rimeligt at hævde, at de forskellige virksomheder, som gennem tiderne stod bag MG mærket, var mere interesseret i markedsføring end i historisk nøjagtighed. Måske var det MG klubbens tætte samarbejde med producenterne, der medførte at 1924 blev fastholdt.

I 2019, hvor tidspunktet for 100 års fejringen nærmere sig i 2023 / 2024, genovervejede MG klubben sagen, og efter at have gennemgået såvel ældre som nyere fakta blev året ændret til 1923, som trods alt var det korrekte år.

### Beviserne

Nøglen til ændringen til 1923 findes i

seks biler kendt som "Raworths", som lederen af Morris Garage i Oxford – Cecil Kimber – havde ombygget. Han brugte et chassis fra en Morris Cowley, et noget anderledes karosseri og hertil yderligere modificeringer. Kimber ledte efter noget nyt og anderledes, skønt datidens 2-personers Morris Chummy var populær, dels fordi den var billig, dels fordi den var et forstadium til det vi senere betegnede som en sportsvogn. Det vil sige udpræget design omkring kun to sæder og overlegne køreegenskaber.

Det var begrænset hvad Cecil Kimber kunne foretage af ændringer af chassiset uden at komme i konflikt med Morris Motors garantier, så der blev lagt vægt på udseende af især karosseriet.

Med en væsentlig undtagelse er der nu enighed om, at den første MG blev indregistreret og solgt i 1923, nu er opgaven at finde den specifikke dato for registreringen.

Men først og fremmest undtagelsen: SAIC, den nuværende kinesiske ejer af MG-mærket, har besluttet sig for året 1924. Deres beslutning er tilsyneladende baseret på registrering af varemærket, men ligesom det meste med MG er det ikke så enkelt. Varemærkerne blev faktisk registreret i april 1928 og januar

1929, men gjaldt med tilbagevirkende kraft fra 1. maj 1924. Varemærkerne blev registreret efter MG-fabrikken i Edmund Road kom i gang i september 1927.

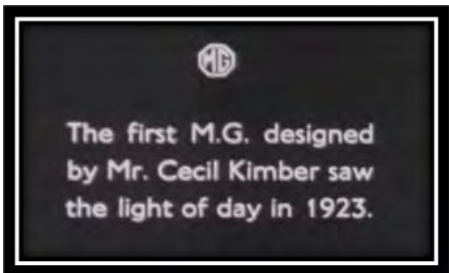
Oplysninger om hvornår det ottekanterede mærke blev brugt og hvornår det blev registreret som varemærke, er et noget upålideligt grundlag for at fastlægge startdatoen for MG. Bilerne fortæller en mere præcis historie.

Det har naturligvis ikke den store betydning at den nuværende producent har en anden holdning end mange i MG-verdenen. Men en MG entusiast som tager en prøvetur i en helt ny MG vil måske blive overrasket over, at bilens display ved start ser ordene "Siden 1924". Jeg har også set andre nye MG modeller, som ikke viser ordene "siden 1924" ved opstart, hvilket viser at det lidt som var MG, nu er skåret helt væk.

Cecil Kimber, grundlæggeren af MG, var ikke i tvivl om at det rigtige år var 1923. I en stumfilm optaget til fabrikken af Paramount, Gaumont og Movietone, medens Kimber var leder af fabrikken, skiltes tydeligt med året 1923. Var det ikke korrekt ville Cecil nok have grebet ind, da han sandsynligvis var kilden til informationen på skiltet.



Filmen kan ses her:  
<https://www.youtube.com/watch?v=leo1zUwUe1s>



**Et tidligt vidne**

Et jubilæum for et bilmærke kan virke enkelt, men tilfældet MG er langt fra enkelt. Der er ingen officiel entydig dokumentation. Hverken William Morris eller hans medarbejder Cecil Kimber var interesserede i datoen for hvornår den første MG blev registreret, og hvornår mærket blev offentliggjort. Vi er nødt til at gøre det bedste vi kan ud fra de tilgængelige beviser.

Erfaringen fortæller os, at historien ofte er rodet og langt fra klar. T.S. Eliot skrev, at "historien er svøbt i mørke", hvilket også gælder i forhold til at identificere den første MG

Nogle har den opfattelse, at historien er mere pålidelig, jo tættere den er på levende vidner. Dette er tvivlsomt, og hvis det er sandt, ville der være meget lidt historie. Hundreder af levende vidner så mordet på Kennedy i 1963, og de blev efterfølgende grundigt interviewet. Alligevel er skolebogsdepartementet og Grass-ly Knoll-teoriene blandt andre - at han stadig er i live hos mange.

Forvirringen og tvetydigheden omkring den første MG er godt illustreret af udtalelsen fra Mr. Cecil Cousins. Han arbejdede for Morris Garages siden sin ungdom, herunder på Alfred Lane- fabrikken/værkstedet, hvor de seks Raworth MG'er blev fremstillet, og senere udviklingen af den succesrige 14/28'ere (1923-24). I Phil Jennings interview i sin bog "Early MG", udtalte Cecil Cousins at: "På dette tidspunkt (1923) blev seks særlige karosserier med to sæder designet og fremstillet af Raworth's i Oxford. Dette var virkelig den første M.G. Sport" (s.208).

Et par sider længere fremme beskriver han dagen fem år senere i 1928, hvor William Morris sagde ja til at producere 18/80 i 1928, hvor han sagde:

"Et stort øjeblik i vores historie er nu indtruffet - ville Sir William Morris give os lov til at bygge denne bil som vi har skabt, eller skal vi fortsætte med at sætte smukke karosserier på et modificeret chassis? Der blev indgået en aftale om at Sir William skulle se bilen og chassiset på Morris fabrikken. Da de vendte tilbage fra besigtigelsen, var Sir William et stort smil, og vi gættede at vi havde vundet den første runde. Dette viste sig korrekt, og vi begyndte at producere denne model, som var den første rigtige M.G. bil" (s. 212).

Ovenstående illustrerer tvetydigheden i begrebet "MG". Diskussionerne fortsætter stadig i MG-verdenen: hvad er en 'ægte' MG? - Tæller MG biler bygget på Longbridge fabrikken i Birmingham? - Var den sidste 'ægte' MG en TF fra 1955 med sin traditionelle MG køler? - Hvad med saloon-modellerne? - Som MGCC-præsident John Day - dengang ejer af et Bainton Road, Oxford-bygget 18/80 – i spøg fortalte publikum til et MG foredrag at:

"Alle de biler der er produceret i Abingdon er ikke ægte MG'er, kun de biler som er bygget i Oxford er det! Så – ejere af MMM'er, 'T'er, MGA'er, MGB'er - glem det, - jeres bil er ikke en 'ægte' MG!" Bifald og latter var normalt salens reaktion.

Før vi går videre, vil jeg takke "Early MG Society" og forfatterne Philip Jennings og afdøde Robin Barraclough, hvis omfattende forskning i de tidlige MG-dage (Oxford til Abingdon) har været afgørende input til denne artikel. Phil Jennings bog 'Early MG' har også været værdifuld. Også tak til personalet i Oxfordshire History Center, St. Luke's kirke, Cowley, Oxford.

**Octagonen – det ottekantede mærke**

Når jeg hævder at Octagon-designet har sin begrænsning i at fastslå dels hvad der er en MG, og dels hvornår MG faktisk begyndte, er det nødvendigt at grave lidt dybere. Vi må koncentrere os om bilerne, som mest pålidelige indikator for MG. Selv om logoet i alle årene har prydet MG bilerne, siger det ikke meget om selve MG mærkets historie, men giver lejlighedsvis et understøttende bevis.

Ottekantens oprindelse kan sandsynligvis tillægges Edmund Lee fra Oxford og var ansat i Morris Garages i de tidlige 1920'ere, ifølge Jonathan Wood i sin bog 'MG: Fra A til Z'. Lee designede MG mærket i begyndelsen af 1923, og det blev ofte brugt som et generisk design. Første gang ottekanten blev brugt vises nedenfor. Det dukkede op 2. marts 1923 i Oxford Times, omtrent et år efter Kimber blev manager, og før den første Raworth MG blev solgt.

Selvom Morris i 1923 var veletableret som producent af biler, fortsatte Morris Garages med at være agenter for andre mærker, herunder Sunbeam, Humber og



Fig 1

Dodge. Disse mærker vises i annoncer omkranset af ottekantdesignet. Det var senere, da Edmund Road-fabrikken blev etableret i 1927, at ottekantdesignet næsten blev eksklusivt for MG-modellerne, og blev patenteret som sådan i 1928 og 1929. Dog er det forvirrende, at mens Edmund Road-fabrikken producerede 'MG's', indeholdt en annonce for Wolseley-biler i Oxford Times i juni 1928 en ottekant (Octagon). En annonce for MG 14/28 i bladet 'Morris Owner' fra marts 1926 indeholdt ingen Octagon, ligesom i annoncen fra 1925 i bladet 'Tatler'.

Ligesom bilerne udviklede sig under Kimbers ledelse, udvikledes også brugen af MG-octagonen i en vis udstrækning. På et tidspunkt anvendte Kimber aktivt "brand management" begrebet, hvor MG-octagonen til sidst udelukkende blev relateret til MG. Det er imidlertid klart, at MG-octagonen ikke altid har været et eksklusivt MG-designlogo, og er et meget upålideligt grundlag til fastlæggelse af, hvad der var den første MG. Det er derfor bilerne vi er nødsaget til at fokusere på.

**Bilerne: De første MG'er.**

Charles Raworth and Sons byggede de første karosserier til William Morris 'Bullnose' biler fra 1913 og byggede efterfølgende 'specials' til Morris og karosserier til Cecil Kimber, leder af Morris Garages i Oxford. De seks MG Sports



Fig 2



**The M.G. Super Sports Models**  
—They are W. R. Morris production—

**The M.G. Super Sports Four-Seater**  
... £360

**The M.G. Super Sports Two-Seater**  
... £345

**The M.G. Sporting Saloonette**  
... £450

**The Morris Garages**  
Oxford

Fig 3.

**Highest Standard of Quality.**

Windscreens, Hoods, Coachbuilders' Fittings, Torpedo Two-Seaters and Side Entrance.

**LANDAULETTES AND CABRIOLETS A SPECIALITY.**

**CHARLES RAWORTH & SON,**  
Offices & Showrooms: 79 & 80, ST. ALDATE'S ST.  
Works: SPEEDWELL STREET, OXFORD.

**The MORRIS GARAGE**  
Long Wall Street, OXFORD.  
W. R. MORRIS, Proprietor.

**BEST ACCOMMODATION IN THE PROVINCES.**  
Electric Light and Hot Water Heated.

LADIES' AND GENTLEMEN'S WAITING ROOMS AND LAVATORIES.  
DRIVERS' READING AND SMOKING ROOM.

LARGE WORKSHOPS COMPLETE WITH EVERY APPLIANCE FOR MOTOR WORK.

Largest Tyre and Accessory Stock in the County.  
ACCUMULATOR CHARGING AND VULCANIZING.

Cars for Hire.

**MOTOR CYCLE GARAGE** (Separate from Car Garage).

Fig 4.

Cowleys fra 1923/4 var med Raworth karosseri. Raworth-familien havde været involveret i biler siden bilernes tidlige barndom. Charles Raworths far, Alfred, etablerede sig som karosseribygger i Bridgewater, Somerset, og stod for karosseriet på Bridgewater bilen. Den blev produceret i perioden 1905-1908, og det vides ikke om en eller flere eksisterer i dag. Charles Raworth i Oxford havde sin virksomhed indtil 1944, hvor Lord Nuffield købte den. Desværre har Oxfordshire History Center ingen optegnelser om Raworth virksomheden, hvilket måske kunne give en bedre idé om specifikationerne af de første seks MG'er.

Dagens MG-entusiaster er vant til at det, der gør en bil til en MG, ikke kun er em-

blemet på motorhjælmen, men at den har en overlegen ydelse med hensyn til motorkraft, bremseevne og vejgreb. Dette synspunkt er især berettiget, når vi tænker på de mange MG'er under BMC / BL-fanen, der ofte var udskældt som 'badge-engineering'. Med et grundlæggende fælles karosseri, blev de alligevel i god tro opfattet som ægte MG biler, og accepteret af forskellige MGCC-registre og klubber, da de har bedre egenskaber sammenlignet med deres generiske staldkammerater. Tilgangen beskrevet som "karosseriet er det samme, men alt andet forskelligt", gjaldt især for de forhjulstrukne MG modeller, inklusive Farina designede MG'er, er faktisk modsat af MG Mærkets oprindelse, som meget forenklet var: "Karosseriet er forskelligt, alt andet det samme". Årsagerne hertil er som følger.

Morris distributionssystem sikrede lokalt monopol til de 114 hovedforhandlere i hele Storbritannien. Monopolerne omfattede fabriksproducerede komplette biler eller chassis. Monopolerne dækkede ikke karosserier til biler, hvor der kun var leveret chassis, motor mv. Cecil Kimber som var leder af forretningen i Oxford, var forhindret i at sælge Morris-chassis og komplette biler uden for det udpegede område.

Han måtte ikke ændre chassis opbygningen uden tilladelse fra Morris Motors, da det betød at fabriksgarantien blev ugyldig. Der var også spørgsmålet om det gratis første års forsikring, som Morris Motors tilbød på alle sine biler. Også dette kunne blive ugyldigt, hvis der blev foretaget væsentlige mekaniske ændringer. Hvad Kimber havde plads til var kun et karakteristisk karosseri. Han og andre forhandlere havde frihed med hensyn til udformning og pris på deres egne karosserier. Et attraktivt designet karosseri på et garanteret Morris-chassis havde potentiale til at give en langt større fortjeneste end standarden på 17½ % tilladt af Morris Motors. Udvikling på den ene eller anden måde var vejen frem rent økonomisk - ikke mindst for Cecil Kimber!

De to væsentlige ændringer i chassiset,

som Morris Motors godkendte, var flytningen af beslaget, som holdt styrehuset og dermed fik sænket ratstammen, samt sænkning af de bageste fjedre. Ændringerne var ikke væsentlige med hensyn til chassiset - dermed blev garantien fastholdt, men de var vigtige for karosseriets bredde og dermed design og hele bilens udseende. En synlig ændring, som kan ses nedenfor, er den 'trekantede' effekt, med den skrå forrude. Chaufføren sad nu længere bagud og lavere. Kimber brugte bredden til at fremstille en bil, der så anderledes ud end en Morris og derfor kunne betinge en højere salgspris og større fortjeneste pr. bil.

Ingen af Raworths bilerne har overlevet, men der er tilgængelige annoncer og fotografier. Det første foto er en 1923 Raworth, sandsynligvis udenfor Alfred Lane Mew's værksted i Oxford.

Vi er meget afhængige af annoncerne om, hvad der gjorde disse biler anderledes end en Morris 'Chummy'. En kritisk og måske uventet baggrundsfaktor er en berømt retssag fra 1892. Sagen kan den dag i dag læses i retslitteraturen, og både Morris og Kimber har sandsynligvis været meget opmærksomme på den, i betragtning af betydningen for virksomhederne.

Sagen "Carlyle mod Carbolic Smoke Ball Company" fastslog - eller i det mindste bekræftede - at en køber, der reflekterede på en annonce, faktisk indgik et kontraktforhold med sælgeren i mangel af anden klar dokumentation for det modsatte. (D.v.s. annoncen er aftalegrundlaget mellem sælger og køber. / Red.)

Domstolen foretog en klar sondring mellem reklamens subjektive udsagn og objektive udsagn. Subjektive udsagn illustreres i ovenstående Raworth-annonce figur 6: "Reel komfort, reel hastighed, udmærket udseende" osv. Ingen af disse udsagn kan tilbagevises, fordi de er subjektive og faktisk meningsløse.

I MG annoncen figur 7 fastslås, at Raworth kan køre 60 miles i timen på flad vej, har fået ændret styring og af-

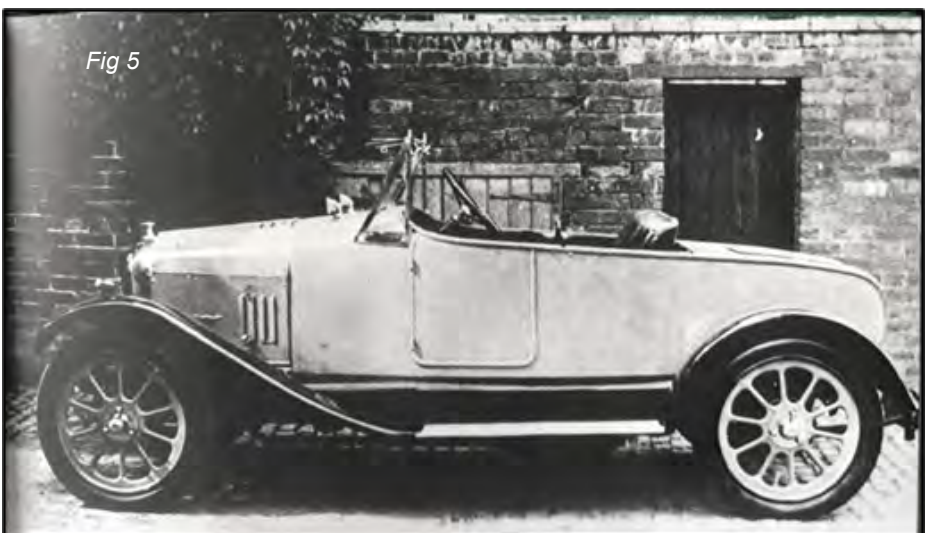


Fig 5

De to annoncer herunder blev bragt i studenterbladet "Isis" i december 1923, og i bladet "the Morris Owner" i maj 1924, begge for Raworths modeller



Fig. 6. Subjektiv MG annonce



Fig. 7. Annonce med objektive fakta

Triumph, Enfield, Scott og bilmærkerne: Morgan, Wolseley, Chevrolet, Gwynne, Humber, New Carden, Alvis, en Hispano-Suiza og naturligvis adskillige Morrises.

Den dårlige gengivelse af de originale dokumenter forstærkes af manglende chassis- og motornumre, unøjagtig registrering af farven eller andre markante egenskaber og svært læselig håndskrift. Fire tydelige håndskrifter kan ses herunder, desværre er den mindst læsbare den hyppigste, og vedkommende stod for registrering af den første MG. Alle fotos er forbedret fra originalen.

**Den korte historie og konklusion, forkortet af Lars Thousig**

Peter Cook gennemgår i sin artikel en række biler indregistreret i 1923 og 1924, og konkluderer, at der ikke kan være tale om den første MG sportsvogn. Dem vil jeg udelade her. Peter afslutter sin artikel med følgende:

Det fortælles, at Cecil Kimber har sagt: "En sportsvogn skal se hurtig ud, selv

fjedring (sammenlignet med Morris Chummy). Så står det nu til troende?. Hvis ikke, vil det få økonomiske konsekvenser. Udsagn der kan anfægtes, skal være sande for at undgå retssager.

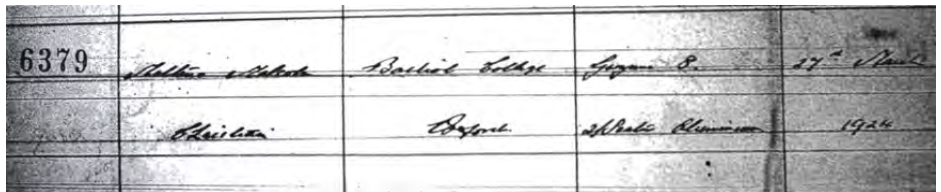
Den højre annonce i figur 7 beskriver de ændringer, der er foretaget på Cowley-chassiset, og de matcher samme beskrivelse af Raworths efterfølger: MG 14/28 det følgende år, og hvor eksemplarer stadig eksisterer. Så logisk nok, hvis MG 14/28 anerkendes som ægte MG, så skal Raworths også anerkendes som en ægte MG.

**Identificering af den første MG**

Raworth bilerne fra 1923/24 var Kimbers første forsøg på noget nyt og anderledes. Seks biler blev produceret og solgt, men salget tog omkring et år. Modellen havde et attraktive udseende og var prissat til £ 350, mens en næsten teknisk identisk Morris 'Chummy' kunne købes for kun £ 268.

Den eneste ejer som vi ved har udtalt sig om en Raworth er Oliver John Arkell fra Arkell-bryggerfamilien. Han blev interviewet af Wilson McComb, som har været MGCCs generalsekretær og forfatter til bogen "MG by McComb", og som mange anser for den definitive beskrivelse af MG. John Arkells Raworth blev indregistreret den 16. august 1923. Han oplyste, at han betalte 300 £ i stedet for £ 350, som han senere fandt ud af var listepriisen.

Den lavere pris kan skyldes at Arkell var den første køber af en Raworth, og at Kimber enten havde glemt den oprindelige prissætning eller det dårlige salg førte til, at han sænkede prisen for at stimulere salget. Arkell oplyste, at han var gået ind i forretningen i Queen Street for at se på en Morris Chummy, men at Raworth "... ikke var meget dyrere end en Chum-



my", så han købte den. I figur 8 ses John Arkell i sin Raworth.

Filosoffen Friedrich Nietzsche konkluderede, at hvad angår studiet af historie: "Der er ingen kendsgerninger, kun fortolkninger". Og det gælder også forsøget med at dokumentere registreringsdatoen for den første MG. MGCC har valgt reg. nr FC 5581, der blev registreret den 1. juni 1923, som den første MG. Tilfældigt og måske ad en anden kanal er "Early MG Society's" historiker Chris Keevil nået til nøjagtigt samme bil og dato, som offentliggjort i bladet "Enjoying MG" i januar 2018. Ingen har leveret et stærkt bevis på vores påstand, så i næste afsnit forsøger jeg at gøre det.

**Registreringsregistret**

De originale registreringsoptegnelser forsvandt for mange år siden fra Oxfordarkiverne. Hvad der er tilgængeligt i dag, er mikrofilmkopier af ringe kvalitet optaget i 1960'erne eller 1970'erne. Den kopi, der omfatter Raworth-perioden, går fra november 1922 til august 1924 katalogiseret som FC 4951 til FC 6950. Optegnelserne omfatter en lang række af velkendte mærker og domineres af motorcykler: James, AJS, Matchless,

når den står stille". I betragtning af at Raworths var baseret på et standard Morris-chassis og -motor, er det sandsynligt, at de, der leverede beskrivelserne til beskatningsansættelserne og embedsmændene selv, indså, at de registrerede noget mere end en standard Morris men med en anden krop. Efter Nietzsche igen, beviser ovenstående ikke, at FC 5581 kan defineres som den første MG, men ud fra de sparsomme data, der er til rådighed, er det mest sandsynligt at FC 5581 var den første MG, der blev solgt og registreret den 1. juni 1923. Donald Jewson var første ejer, og må have troet, at han kørte en sportsvogn, for i ugen efter registrering blev han tiltalt for at have kørt hastigt i centrum af Oxford. Som jurastudent troede han måske, at han kunne argumentere for sin sag over for politiet - han mislykkedes. Bøde £ 3.

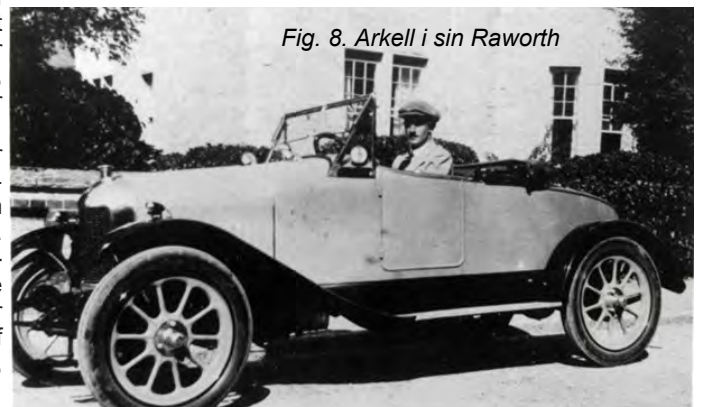


Fig. 8. Arkell i sin Raworth

# Goodwood Revival Meeting 2021 en øjenvidneskildring



Tekst og foto Lars Thousig

## Så kom vi endelig afsted....

Efter et langt tilløb med forhindringer pga. den svingende Corona situation i England, kom vi afsted torsdag den 18. september. Turen var igen arrangeret af DVK ved Dorte Stadil og Niels Nørgaard som har med tjek på det hele. Vi skulle blot møde i Kastrup efter hjemmefra at have udfyldt et større skema til de engelske myndigheder om vores sundhedstilstand. Et lidt kryptisk skema på engelsk, og ved mindste fejl afvisning ved check-in i Kastrup. Med fælles hjælp kom alle igennem og afsted.

Programmets forside var et dukketeater, og er lidt sigende om den vej Goodwood bevæger sig. Race med klassiske biler er stadig et af omdrejningspunkterne, mange spændende udstillingsstande med biler, olie, bilrenovering mv, samt hundredvis af salgsstande med især tidstypisk tøj, klassiske bilting, automobilia mv. Det hele krydret med musik, dans, smukke piger og optræden til glæde for de mange, som møder op i tidstypisk tøj. Egentlig kan det betegnes som et totalteater.

Goodwood skriver, at de går efter et arrangement for hele familien, dvs. børn, unge, voksne og ældre.



Det er om at starte tidligt

Der er noget for enhver aldersgruppe, også selv om racet ikke har interesse for alle. Lidt stereotyp: "mænd ser race, kvinder og børn ser på tøj og forlystelser."

Løbsprogrammet startede fredag med tidtagning for de mange klasser, og sluttede med et aftenløb "Stirling Moss Memorial Trophy" over 60 minutter. Hver bil havde to kørere, en amatør og en mere professionel. Deltagende biler var af GT typen med lukket cockpit, som havde kørt race før 1963. Det var biler som Jaguar E, Aston Martin DB4GT, Ferrari 250 GT, AC Cobra og en enkelt, synes jeg "fejlplaceret" Chevrolet Corvette C1.



Felt kun med Cooper S viste forskellen mellem kørerens evner.



Trængsel efter starten er gået

Lørdag og søndag blev der afviklet seks løb hver dag med biler lige fra MG K3 til Ford GT 40. I hvert heat stod ca. 30 racere klar på startgrid'en, og brølet af de mange gamle hestekræfter var enormt, da Union Jack blev sænket fra dommerpodiet.

Banen bød ikke udelukkende på race, idet der mellem løbene blev budt på andre arrangementer. Fredag bød således bl.a. på en parade med ikke mindre end 60 af de biler Stirling Moss har kørt i gennem sin lange karriere. Lørdag bød på en parade med 39 BRM (British Racing Motors) racerbiler fra starten af 50'erne. Og søndag bød på en meget stor parade i anledning af 75 året for den store sejrparade i London i 1946. Hendes majestæt dronningen havde sendt sin kendte garde fra Buckingham Castle, og et regiment skotter, begge med fuld musik, efterfulgt af ca. 150 militære køretøjer af alle slags inklusiv kørende tanks.

Den mere race interesserede det af publikum kunne måske synes, der kunne være lidt langt mellem race "snapsene". Men det betød så blot, at der var tid til at besøge ølboderne og toiletterne.

Vejret bød på sol og 20 gr. fredag og lørdag, mens søndag var en overskyet dag med byger. Det var til gengæld noget der gav ekstra spænding på banen. Her kunne deltagerne køre ud i græsset uden de store skader. Ingen betonnægge her, som lægger en dæmper på aggressiviteten i angrebene!

Goodwood – et totalteater – kan du opleve hjemme i stuen på YouTube. Søg: "Goodwood Revival 2021".

Alle løbene vises i fuld udstrækning samt giver indtryk af alt det, der sker rundt om banen. Det hele kan opleves kvit og frit. Selv har jeg stor glæde af gensynet, der hjælper med at få de mange detaljer på plads. Og gensynets glæde er altid stor, når der er tale om en positiv oplevelse. Det kan anbefales.

Vil du til Goodwood en dag, vil jeg anbefale, at kontakte en af de tidligere deltagere og få nogle praktiske tips og råd for at få mest mulig ud af turen.

På DVK's tur i år var der mange kvindelige co-drivere med, og de hyggede sig.

Fredag tog de fleste på shopping i den

historiske by Arundel, og blev om eftermiddagen kørt op til Goodwood i den gamle todækker bus, vi havde til rådighed på hele turen.



Er der mon tilskuere der kan være i tvivl ?

De blå piger!



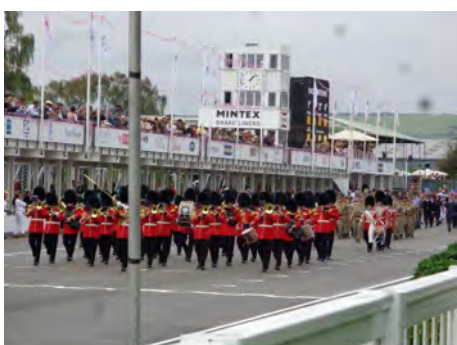
De røde piger





**Foto på denne side:**

1. Væk - starten er gået.
2. Næste løb gør sig klar til start
3. MG Magnette, startede sidst men arbejdede sig op i feltet.
4. Katalogets forside illustrerede det totalteater som Goodwood er.
5. Paraden som fejrede 75 året for fredsparaden i London 1946
6. Banen og arealet er stort.
7. Du kan købe en klassisk bil med hjem.
8. Fly er blev grounded medens der var tilskuere.
9. Tre med stil!
10. Hundredevis af boder med klassisk tøj, automobilia mv.
11. Påklædning blev kontrollere af en særlig politi enhed





# Fra den Jyske klub

Du kan handle i den vstdanske MG klub's shop.

## Klubshoppen – har du købt julegaven til dig selv?

Af Rikke U. Nissen

Husk, at vore gode venner i det vstdanske har en meget vel-assorteret klubshop med både tøj, bøger, modelbiler, metals-kilte m.m.m.

Mogens Appelt, som står for beklædning, tager med glæde imod bestilling på klubtøj med vores MG logo på.

Så har du ikke fundet gaven til din co-driver eller til dig selv, så kig ind på:

<https://mgcc.dk/elementor-392/>

(der er også et link fra vores hjemmeside under menupunkt Regalia)

eller bestil direkte hos Mogens på:

[mogens@mgcc.dk](mailto:mogens@mgcc.dk)



Herover ses Mogens fotograferet med et udpluk af MG Shoppens udvalg (foto fra Bilmesse og Brugtmarked i Fredericia i oktober 2021).

## Udpluk af klubshoppens tilbud



Efter et større forarbejde kunne de tre arrangører byde ikke mindre end 96 deltagere i 49 biler velkommen til årets klubweekend i Rødvig. Et kiks i forarbejdet var dog vejret lørdag, der desværre ikke bød på sol, som vi ellers havde planlagt med. Klage er opsendt!

Idéen med weekenden var dels, at give deltagerne et par smukke køreture, en kulturel oplevelse samt ikke mindst hyggeligt samvær med andre MG tosser. Umiddelbart synes vi det lykkedes.

Fredag eftermiddag ankom deltagerne til Hotel Klinten i Rødvig. Den fine strand ved hotellet lokkede de første vandhunde, nok kommende vinterbadere, ud i bølgen blå. Der blev som lovet serveret husmandskost, som hotellet havde valgt, og som var sammensat af en rejcocktail efterfulgt af stegt flæsk. Så har vi også oplevet den variant!

Efter middagen fortalte H. C. Stigaard fra OK Benzin om den sponsoraftale, klubben har indgået med OK. Det er sket på baggrund af spørgeskemaerne på klubweekenden i 2020, hvor 43% var positive overfor at oprette et OK benzinkort og købe 100 oktan til MG'en. Og gerne også brændstof til hverdagsbilen. Vi er kommet fra start i foråret med oprettelse af 39 kort og en indtægt på 1.250 kr. til klubben. Efter sit indlæg kunne H. C. på stedet udstede ni kort, hvorefter vi håber og tror på en positiv udvikling fremover. Økonomisk er fidusen, at hvis et nyt udstedt kort de første 365 dage køber 500 l brændstof (benzin/diesel) får vi en bonus på 200 kr. ud over de 5 øre pr. liter.

Lørdag tog vi Stevns og Svend Gønges Jungs Hoved i nærmere øjesyn. Lokalpatrioterne Jan og Peter stod for ruten, som gik gennem det smukke, men regnfulde landskab. Heldigvis var der et ophold i regnen, da de medbragte klemmer blev indtaget i Stege under åben himmel.

Frokost i det tørre ved Samlermuseet



Goddag igen - deltagerne hilser på hinanden.



Fredag, vandret rejcocktail og stegt



# Klub week-end 2021



Let quicklunch søndag

Vel hjemme på hotellet samledes vi om en 3-retters festmiddag, med blandt andet én skive rødt kød til hver. Men hvilken skive! De færreste kunne spise op, så det kan der ikke klages over. Aftens underholdning bestod af fælles-sang under ledelse af John Milland. Først MG sangen hvor Per og Minna havde forfattet et nyt vers og dekoreret med aktuelle tegninger. Herefter fra arkivet MG pigens sang om co-drivers problemer med MG-tosserne. Aftenen sluttede med den pakkeleg vi blev snydt for i december på grund af Corona. Det løftede støjniveauet betragteligt i lokalet.

Søndag stod i kulturens tegn, hvor vi i to hold var på guidet tur på Gjorslev Slot, som er Danmarks ældste middelalder-slot. Spændende rundviser som var inde i tingene og meget entusiastisk. Dagen sluttede ved den nedstyrede kirke i Højerup med en let frokost i traktørstedet. For nogle endda meget let, da kommunikationen mellem traktørstedet og os ikke fungerede mht. hvor mange kalorier man kunne nå at indtage. Men, - bunden var heldigvis lagt med oksestegen lørdag aften, så det gik alligevel.

Opmarch foran Gjorslev, et flot syn!



*Arrangørerne Jan Carlsen, Peter Friemann og Lars Thousig takker deltagerne for god ro, orden og opførsel hele tiden.*



Mona og Niels lod sig ikke slå ud af vejret.



Guiden, Jesper Jørgensen, blæste os et smukt stykke.



Nogle blev overrasket, da julenisserne lancerede forsinket pakkeleg.



Den suveræne vinder: Gitte Vilhelmsen ved sin flotte skinnende sorte MGA MK II  
Indsat foto: Peter Clausen og Lars Thousig ved overrækkelsen af vinderpræmien.  
(Er der ikke et eller andet galt ved Lars' kasket ?)

Endelig kunne vi en september aften kåre "det forsømte forårs" MG i Nærum. Det var absolut ikke 49 forsømte MG'er, som satte hinanden stævne ved Hangar 2, på den gamle flyvestation Værløse. Cirka halvdelen startede kl.18.00 fra klublokalet i Nærum og kørte en lille tur i det smukke sensommervejr til Værløse.

Claus Poulsen sørgede for at bilerne, efterhånden som de ankom, blev stillet flot op foran Hangar 2, med en flot baggrund af tidstypiske danske jagerfly. Mange af deltagerne kendte ikke Hangar 2, og vil vende tilbage evt med børnebørn, som kan blive jagerpiloter for en kort bemærkning. Se åbningstider på [www.historiskhangar.dk](http://www.historiskhangar.dk)

Afstemningen om Årets MG skulle foregå efter gældende standard, som betyder, at alle kan stemme på de to MG'er de personligt syntes bedst om.

Mens dette stod på blev deltagerne trakteret på en flot servering med lidt vådt til ganen. De er aktive de folk, der står bag Hangar 2.

Solnedgang over

God plads til to Schnauzere i en MGB



MG og tidstypiske jagerfly



# Årets MG i Nærum



I takt med at deltagerne havde fundet de to MG'er de ville stemme på, var der mulighed for at gå på opdagelse i hangaren og beundrede de gamle fly. Enkelte tog plads i cockpittet og tog en imaginær "flyvetur" - det smager da lidt af virkelighed!

Den alvorlige del af arrangementet nærmede sig. Nu var det tid til optælling af stemmer, noget Peter Clausen helt efter traditionen stod for. Han havde dog fundet assistance hos undertegnede jfr. tidligere års tradition. Der viste sig ved gennemgangen af stemmerne hurtigt en vinder, mens der var kamp om andenpladsen, en kamp der stod på helt hen til sidste stemmeseddel..

Vinder, med overbevisende 22 stemmer, blev Gitte Vilhelmsen, MGA MK II

Runner up, nr. 2 med 13 stemmer blev Linda Kronsted MGA MK I

Tillykke til de stolte vindere, som i år tillige fik understreget, at spindesiden også kan være suverænt!



Nr. 2 og Runner-up blev Linda Kronsted ved sin flotte MGA MK I

er startbanen



Afstemning i gang, et svært valg



Line up på forpladsen

**Septembers himmel er så grå  
dens byger er så stride  
men lydt vi lader motoren gå  
som før ved forårstide...**



**E**n lettere omskrivning af Otto Mortensen og Alex Garffs smukke efterårsang.

Indrømmet, vejret var faktisk OK med enkelte solkig, da vi mødtes 20 MG på parkeringspladsen over for Bromølle Kro søndag den 12. september, men flere fik en byge undervejs til mødestedet, og det var bestemt heller ikke vindstille.

Dagens rute gik via Jyderupskoven over Vesterlyng og Havnsø, op i bakkerne ved Veddinge og Høve, inden vi kørte ned ad igen og nordover med en afstikker mod øst via Højby for at fortsætte videre til Lumsås, Ebbeløkke og sluttelig Havnebyen på Sjællands Odde. I alt 75 km i kuperet terræn.

Flere af dagens deltagere kendte kun Odsherred og Odden fra rute 21 mod færgen til Jylland, og de blev positivt overrasket over det flotte landskab skabt af istiden.

Ruten var lagt an på, at man selv kunne beslutte, hvornår man ville holde kaffepause. De fleste fulgte førerbilen og drejede efter en times kørsel ind på parkeringspladsen ved Sanddobberne til en strækken-ben pause og en kaffetår inden turen gik op i 'Bjergene'. Næste års 'Tour de France' felt bliver sendt gennem dette



Tekst Rikke U. Nissen. Foto Peter Glitten og Rikke U. Nissen

# Søndagstur i september



område, og der er også pænt kuperet med stigninger på op til 10%. Sådanne buler på vejen er ikke noget problem for en MG, tværtimod.

Undervejs kom solen frem og fortrængte de mørke skyer. På nær en enkelt deltager med ladeproblemer nåede alle frem til slutdestinationen – røgeriet på Odden. En af deltagerne, Hans fra Højby, holdt på slutdestinationen et kort foredrag om arkitekten Arne Jacobsen – ja, *den* Arne Jacobsen, som havde tegnet røgeriet, der ligger højt hævet over Kattegat med den smukkeste udsigt. Røgeriet er ikke i drift mere, så der var fin plads at parkere på.

En kort byge gled henover Odden netop som alle havde fået picnicurven pakket ud, men det blev heldigvis også de eneste dråber fra oven på turen.

Vi sluttede af med chokoladekage, som klubben var vært ved. Herefter var der kun tilbage at vende bilerne i retning hjemover, hvilket for nogle betød en tur med færgen Rørvig-Hundested og for andre en mindre dagsrejse sydøst over til Stevns.

Tak til deltagerne for at bakke op om årets sidste søndagstur i klubregi.





Otte Drivere efter køreturene, hvor de varme pølser fra pølsevognen ventede





# Køretur fra Fugleparken



Til glæde for de glade og imødekommne borgere og personale på plejehjemmet Fugleparken fik vi igen i år arrangeret køreture med dem i vores sportsvogne en onsdag sidst i august.

Jeg blev allerede i maj måned kontakttet af lederen af plejehjemmet, hvor de kunne fortælle, at de nu var KLAR til de skønne, efter at coronaen havde sluppet sit kvælende tag i os. Vi aftalte således datoen i august, ganske som vi plejede før coronaen satte en stopper for løjnerne. Men nu skulle det altså være igen, og de glædede sig !!!

Jeg kørte hjemmefra i tørvej, men på vej til Fuglebjerg begyndte det at regne, hvilket så blot betød, at vi begyndte dagens arrangement med lidt kaffe og kage indendørs, inden vejret viste sig fra sin lidt bedre side. Det var således tid til at besætte de fremmødte biler med driver og co-driver, hvor personalet assisterede med at få sat de ældre co-drivere godt ned i deres sæde. Under denne proces viste solen sig, og vi kunne glædes over tørvej.

Til dagens festligheder blev borgere og personale budt velkommen af bilmærkerne: MGB, Midget, MGA og en enkelt Morgan. I alt var vi otte biler klar til køreturene.

Erik Stænger havde lavet et rigtig godt kort at køre efter, hvor vi kom forbi Tystrup Bavelse Søerne og over land hjem. Erik gav udtryk for vigtigheden af, at borgerne sad på 1.parket mod søerne, når vi defilerede forbi i det bakkede terræn.

Under køreturene kunne vi nyde at være sammen med de meget snaksalige borgere, noget vi havde erfaret fra tidligere år. Skønt med sådan en livlig ældre generation.

Vi fik gennem dagen kørt nogle ture med de ældre borgere, hvor de alle gav udtryk for deres begejstring over arrangementet, og måske typisk for denne generation, var de meget taknemmelige over, at vi ville bruge så meget tid på arrangementet

Da sidste tur var kørt blev vi atter i år budt på lidt at spise og drikke. I år bød de således på pøler serveret direkte fra en pølsevogn, og dertil køligt fadøl. Dagens arrangement blev således en rigtig succes. Hertil blev vi ved afskeden overrasket med en lille gave, mod at vi lovede at komme igen til næste år, hvilket vi selvfølgelig lovede de glade borgere og personale på at køre hjem på Fugleparken.





Til klubmødet på Sydsjælland og Lolland Falster den 12. oktober 2021, der denne gang blev afholdt i Haslev, var Matthies Nissen inviteret for, at fortælle om sine erfaringer med anvendelse af ethanolholdig benzin, hvor der kan være en række ulemper for veterarbiler. Hertil kom Matthies også ind på justering af S.U. karburatorer.

Oplevelsen af aftenens emne var glimrende, idet Matthies kom ind på alle de væsentligste punkter, der samlet gav et fyldestgørende indblik omkring anvendelse af den moderne benzin contra anvendelse af den gamle benzin, noget der viste sig at have stor indflydelse på de gamle biler. Indlægget vedrørende S.U. karburatorer var ligeledes glimrende, da vi alle fik et godt indblik i måden at justere disse på.

Der var mødt 16 interesserede medlemmer op, som spurgte livligt ind til aftenens emner, hvilket gav en hyggelig stemning, denne aften hos Henrik på Levetoftvej.

Stor tak til Anlis og Matthies, fordi de ville kære helt herved til os i Haslev denne kulsort efterårsaften.

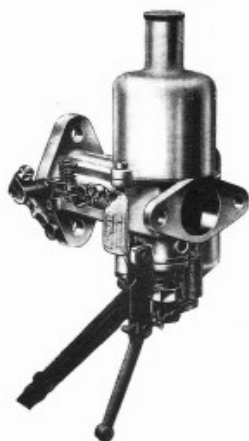


I tillæg til aftenens emne om ethanolholdig benzin, kom Matthies Nissen også ind på S.U. karburatoren.

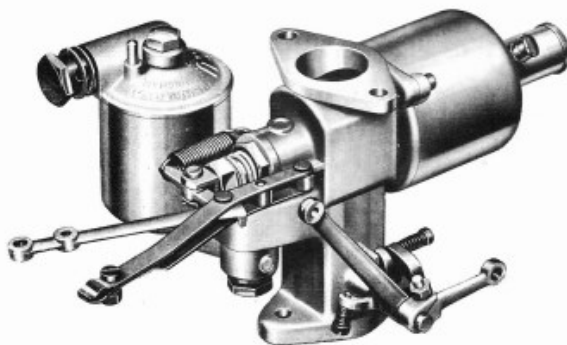
Hvis du har lyst til at få en grundig gennemgang af S.U. karburatoren, hvor der herunder er gengivet tre tegninger, kan det anbefales at kigge ind på:

<https://www.morrisregister.dk/morrisregister/index.html>

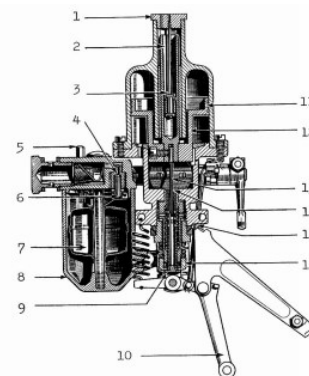
Her finder du en meget lang og detaljeret artikel om emnet. Artiklen har en del år på bagen, men mon ikke den kan bruges?



SU karburator, almindelig type



SU karburator, down draught



SU karburatoren.

- |                 |  |
|-----------------|--|
| 1. Olieprop     | 9. Strålerørshoved                       |
| 2. Styreaksel   | 10. Chokerarm                            |
| 3. Dæmpestenpel | 11. Sugeplade                            |
| 4. Ventilsele   | 12. Stempel                              |
| 5. Tipper       | 13. Konisk nål                           |
| 6. Nåleventil   | 14. Strålerøråbning                      |
| 7. Svingmer     | 15. Forbindelseled til Choker og gaspæld |
| 8. Svingmerhus  | 16. Indstillingemetrik                   |



Det andet og sidste dagsorienteringsløb blev afholdt søndag den 26. september med elleve mandskåber + et par biler til picnictur. Løbet var arrangeret af Søren Thousig og Kenneth Agerskov. De havde tilrettelagt et godt og meget udfordrende løb med start i Lejre og med mål i Holbæk. Det betød at vi var lidt på hjemmebane, hvilket vi dog ikke følte hjalp os meget. Som foreskrevet i reglerne består løbet af tre etaper. To tulipanetaper, som ikke gav anledning til de store problemer.



Klar til førerprøven .....

**F**ørste etape startede fra P-pladsen ved Ledreborg Allé og gik gennem Lejre, Kisserup, Kirke Såby, Hvalsø og sluttede ved P-plads på Sonnerup Gods.

Anden etape – kortetapen – er derimod lidt af en udfordring. Til dem, der ikke har prøvet det før, er her en kort beskrivelse af opgaven. Ved start får man sammen med løbsbeskrivelsen udleveret et kort over området. På kortet er der angivet nogle punkter, der skal gennemkøres i en bestemt rækkefølge. Herudover er der nogle veje der ikke må benyttes, markeret med et rødt kryds. Det gælder nu om at køre den korteste vej. Men her er det sværeste at finde den korteste vej på kortet. Kortet er ikke ret stort så det kræver et godt syn! Det næste problem er, at der ikke er påført et målestoksforhold på kortet, så man må sjusse sig til afstandene i modsætning til tulipanetapen, hvor der er opgivet nøjagtig udmålte afstande.

Det valgte område til kortetapen var omkring den forholdsvis nyanlagte dobbeltsporede jernbane til Holbæk. Ved anlæggelsen af denne er mange af de gamle veje blevet afbrudt/lukket lige ved den nye jernbane. Det er svært at se på kortet, men her kom vores lokalkendskab os til gavn, lidt uretfærdigt over for de ikke lokalkendte. Heldigvis havde Søren ikke sparet på kontrolbogstaverne på ruten, så i korte øjeblikke følte vi os sikre på at vi var på rette vej. Med lidt held, hvilket er en absolut nødvendighed, lykkedes det os at køre ruten fejlfrit igennem.

Etapen startede ved Sonnerup Gods og fortsatte gennem/forbi Soderup, Kvarmløse, Lunderød, Tølløse, Aastrup kloster, lige forbi Tadre Mølle, Soderup igen, Lunderød igen, Nyby og slut samt indtagelse af den medbragte frokost ved Observatoriet i Brorfelde.

Tredje etape startede ved Brorfelde og gik forbi Ugerløse, Jonstrup, Østrup, Undløse, Mogenstrup, Sdr. Jernløse,

Snævre, Nr. Jernløse, Sdr. Asmindrup, Vallestrup med slut og måltagning i Holbæk.

Efter måltagning var der den obligatoriske test af deltagernes kundskaber på noget, der ikke minder ret meget om orienteringsløb. Og dog – denne gang skulle man bedømme sin MG's nøjagtige længde ved at markere en afstand til bilens bageste punkt på asfalten og herefter køre frem til en streg, der markerede bilens forreste punkt. En difference i forhold til den korrekte afstand blev opmålt og talte til ugunst for deltageren.

At det er nødvendigt med denne øvelse, viste sig da også, idet der var fire, der havde opnået en tredjeplads. Det hold med det bedste resultat i afstandsbedømmelse fik tredjepladsen – lidt synd for de andre tre, men hvordan skal man ellers kunne udpege det hold, der skal have de to MG krus, der udgør præmien? En trøst er det måske, at det opnåede antal point, tæller med i det samlede klubmesterskab. Tilsvarende for de to hold, der havde en delt førsteplads. Her var vi igen heldige, idet vores afstandsbedømmelse var den bedste.

Stor tak til Søren og Kenneth for et meget veltilrettelagt løb.

Nr. 1 Matthias Nissen og Anlis Nissen

Nr. 2 Jesper Eriksen og Mads Eriksen

Nr. 3 Geert Borch-Jensen og Bo Jarmer

Resultatlisten kan ses på hjemmesiden under Klubmesterskab – Orienteringsløb

Fra venstre Kenneth Agerskov, Søren Thousig, Geert Borch-Jensen, Bo Jarmer, Matthias Nissen, Anlis Nissen, Jesper Eriksen, Mads Eriksen.



# Sådan kan det gå !

Tekst af  
Foto af



Noter og foto Peer Moth  
Redigeret af Allan Christensen

**E**nhver bilejers mareridt. Og er det så oven i købet klassikeren, man går og plejer dag og nat året rundt, gør det ekstra ondt. Og man plejer da altid at køre stille og roligt i den, ikke ?

Dette scenarium var ikke blot noget, der opstod som et mareridt i drømme for vort medlem Peer Moth, men derimod som en hændelse i den virkelige verden, da han en fugtig og glat oktoberdag mistede herredømmet over bilen, og havnede i midterrabatten, hvor der desværre også stod en lygtepæl i vejen. Og det skete så oven i købet på en vej han har kørt "100 gange" før, en vej der byder på masser af sving, men lige netop dette sving ville ikke som Peer denne dag. Så selv om man kender en vej ned i detaljen kan det gå galt. ØV !

Uheldet skete i øvrigt på Peers sædvanlige vej ind til byen, i krydset Kirkebakken - Frederikssundsvej i Veksø.

Desværre betød uheldet at bilen blev totalskadet, så nu forestår en drøftelse med forsikringsselskabet om erstatningens størrelse, så det skal nok give endnu et par grå hår til samlingen.

Dobbelt ærgerligt er det, at den fine MGB oven i købet er Peers hustrus. Men hun viste sin sande kærlighed til Peer ved først og fremmest at fokusere på, om Peer nu "var hel" (?) - Heldigvis var det tilfældet, så nu er det alene bilens fremtid, eller mangel på samme, der bekymrer familien.

Dette til advarel for alle medlemmer. Så se nu at få MG'en parkeret indendørs.



Nyhedsbrev oktober & november 2021

## Er svensk miljøpolitik på vej til Danmark?



Rygterne svirrer, Facebook koger og alle undrer sig over hvilken forbandelse, der vælter ned over vort broderfolk i øst, når det gælder import, eksport eller bare transport af historiske køretøjer.

Desværre er det ikke det hele der er det rene Facebook lir, og man kæmper reelt en noget kedelig kamp i Sverige med miljømyndighedernes opfattelse af ældre køretøjer, som ikke er indregistreret.

### Den Svenske definition på affald:

Vil man gerne have et restaureringsobjekt ud ad Sverige efter at man har betalt sine surt sammenspændte penge for køretøjet, bør man for tiden nok hente køretøjet i en lukket varevogn snarere end på en autotrailer. Bliver man stoppet af den svenske pendant til Miljøstyrelsen, er det ikke sikkert de tillader at køretøjet føres ud ad landet.

Dette gør de fordi det nuværende skrotningsdirektiv som sådan ikke er tindrende klar hvad angår definitionen på affald og dermed på ophugningsklart køretøj.

Definitionen lyder i 2008/98/CE:

**Avfall: ämne eller föremål som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med"**

Eller lidt enklere, på dansk:

**"Affald: ethvert stof eller enhver genstand, som indehaveren skiller sig af med eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med"**

Der står faktisk tre scenarier, men myndighederne har alene haft fokus på den ene, hvor der står "er forpligtet til" ("er skyldig att göra"). Hvilket myndighederne ser som deres ret til at definere hvornår noget er affald.

### Den danske kommunale tolkning:

Men før vi udråber samtlige svenskere som paragrafryttere og jubelidioter, skal man måske lige kaste et blik i de tilsvarende danske regler.

Der er oversættelsen som angivet ovenfor, og dette er beviseligt herhjemme også tolket som hvis man for eksempel ser definitionen i en pjece om "Information om Skrotbiler" fra en helt almindelig danske kommune:

- "En skrotbil (udtjent bil) er en bil, der efter kommunens skøn:
- Ikke er økonomisk reparerbar.
- Ikke kan registreres uden forudgående syn (synsrapport).
- Har været uindregistreret (afmeldt fra motorkontoret) i mere end 6 måneder, og hvor der ikke er tegn på, at istandsættelse er påbegyndt.
- Er påbegyndt til ophugning (en bil betragtes "påbegyndt til ophugning", hvis bilen ikke længere er komplet, og hvis man ikke senest 2 måneder efter en inspektion overfor kommunen kan dokumentere, at bilen igen er blevet indregistreret).
- Er overtaget fra sidste registrerede ejer med henblik på ophugning.
- Er afleveret til affaldshåndtering på en registreret ophugningsvirksomhed.

Fremtidens veteranaffald i EU:

FIVA arbejder for tiden med input til revideringen af "End of Life Directive", hvorfra det danske og svenske materiale omkring køretøjer har sit udspring.

EU Parlamentet har udpeget en gruppe, der for tiden har en spørgeskemaundersøgelse ude i ønsket om nye input og her vil vi, med så mange stemmer som muligt fremhæve den uhyre vigtige præmis: **"At det alene er ejeren af et køretøj, som kan definere om et køretøj er tjenlig til restaurering eller skrotning"**.

Helt enkelt en fremhævelse af de to første parametre **"Et køretøj som indehaveren skiller sig af med eller agter at skille sig af med"** I øvrigt generelt en lidt kluntet formulering, da der hvert eneste år er tusindvis af danskere, som ønsker at skille sig af med et køretøj, uden at dette af samme grund er klar til skrotning – det kunne jo være at man bare ønsker at sælge det. Vi regner med at få dette med i rettelserne til direktivet.

Lars Genild

MhS-bestyrelsesmedlem &  
Præsident for FIVAs Legislation Commission

— o O o —

## Udfordringerne med DMR fremlagt for Motorstyrelsen

Forkortelsen DMR, dækker over statens digitale motorregister, en database der indeholder tekniske og afgiftsmæssige oplysninger om registrerede køretøjer i Danmark.

De data, der gennem tiden er indtastet i DMR, har en særdeles svingende kvalitet. I bund og grund stammer DMR's standardværdier fra konverteringen af oplysningerne fra det gamle Centralregister for Motorkøretøjer (CRM), der mest var et papirarkiv. Konverteringen til en digital database blev gennemført i 2012, men her i 2021 må vi konstatere, at der stadig er store mangler og mange fejl i DMR.

Udfordringen med DMR er, helt kort fortalt, at der i princippet ofte mangler vigtige oplysninger om køretøjerne. Oplysninger der i flere tilfælde ikke kan genskabes, da store mængder data er destrueret efter konverteringen fra CRM til DMR. Myndighedernes nuværende - manglende - data, vil skulle danne grundlag for blandt andet spørgsmål til og afgørelser om ID-tab.

Onsdag, den 25. august havde Motorstyrelsen (MS) inviteret repræsentanter fra Motorhistorisk Samråd til en drøftelse af problemerne vi syntes, der er med det digitale motorregister (DMR). Det var Forretning & Data, der stod for arrangementet og mødet var en udløber af det samarbejde MhS har med Motorstyrelsen om dataforbedring.

Fra Motorstyrelsen deltog:

- Morten Fly, Kontorchef, Forretning og Data
- Flemming Winther, Forretning og Data
- Betina Kruse, Forretning og Data
- Og fra Motorhistorisk Samråd deltog:
- Steen Rode-Møller, Formand
- Michael Deichmann, Bestyrelsesmedlem
- Johnny B. Rasmussen, sekretariatet

Efter en præsentation og gensidig forventningsafstemning foregik samtalerne i en særdeles åbenhjertelig tone, hvor en stor mængde problemområder blev fremlagt fra begge sider. Fra MhS' side var de primære områder: Begge typer af data i Motorregisteret, såvel køretøjsdetaljer, herunder tekniske data etc., som de afgiftsmæssige data:

- Datatilgangen – Hvordan opstår data i DMR?
- Udfordringerne med DMR
- Totale data i DMR
- Sletning af data i DMR
- Pladsproblemer i DMR
- Private forespørgsler til indholdet i databasen
- Opdatering af databasen

Yderligere fremsendte vi et par spørgsmål i relation til oversigten til nummerplader, og adgangen til at se de forskellige nummerpladeserier mv.

Afslutningsvis fremkom Motorhistorisk Samråd med to konkrete løsningsforslag, til at afhjælpe de endeløse mangler i DMR angående de respektive køretøjer, der er ældre end 35 år. Vores løsningsforslag er senere formelt fremsendt til Motorstyrelsen, og vil fremtidigt indgå i det videre arbejde med at forbedre datakvaliteten i DMR. Forespørgslen angående nummerpladerne vil blive undersøgt og MhS vil få besked om dette snarest muligt.

Vi er meget glade for den lydhørhed og vilje til dialog, vi hver gang møder i Motorstyrelsen. Vi er blevet lovet at blive holdt orienteret, efterhånden som skridtene tages hen mod en forbedring af datakvaliteten

Steen Rode-Møller  
 Formand  
 Motorhistorisk Samråd

— o O o —

## Totalskadet Kulturarv



Med indførelsen af den meget omtalte omlægning af registreringsafgifterne, kaldet Bilpakken 2021, skete der også en ændring af de regler, der er omkring veterankøretøjers grænse for totalskade. Dette indlæg til vores nyhedsbrev vil beskrive hvilke drastiske konsekvenser vi imødeser det vil få for den motorhistoriske rullende kulturarv i fremtiden.

I mange år har der i den danske registreringsafgiftslov været en totalskadegrænse. Den kan være lidt forskellig, men

typisk er den 75% af køretøjets værdi. Hvis et køretøj, der er skadet, opgøres til at udgiften til reparation af skaden er mere end 75% af køretøjets værdi, så bortfalder registreringsafgiften. Køretøjet bliver derefter solgt på en lukket auktion til skrothandlere, og vil kun kunne indregistreres igen ved samtidig betaling af ny registreringsafgift på samme vis, som var det en frisk importbil. Hidtil har denne totalskadegrænse ikke været gældende for veterankøretøjer ældre end 35 år.

Som FIVA undersøgelsen påviser (se dette nyhedsbrevs anden artikel), så sker der ikke mange uheld med veterankøretøjer om året, men hvert enkelt uheld der ender i totalskade og en skrotning der ikke bringer køretøjet tilbage igen, er et tab for kulturarven af uoprettelige dimensioner. Det hjælper os ikke meget, når det så sker alene grundet uhensigtsmæssigheder i lovgivningen. I dag er de lave forsikringspræmier for veterankøretøjerne et gode vi har som ejer af veterankøretøjer. Dem har vi som naturlig konsekvens af, at der sker så få skader.

### Opgørelsesmetode betyder afgiftstab

Det er beskrevet i lovgivningen hvordan en skade på en bil skal opgøres. Den metode har helt særlige græse konsekvenser for veterankøretøjerne i modsætning til nyere biler. Forsikringsselskaberne skal opgøre en skade ved brug af priserne på nye reservedele. Man må sådan set godt benytte brugte dele til reparationen, men selve skadens omfang i forhold til de 75% af værdien, skal opgøres som hvis der indkøbes nye reservedele.

Alene der går lovgivningen galt i byen. Det er jo langt fra altid muligt at finde nye dele til en veteranbil. I visse tilfælde kan det lade sig gøre at finde brugte og nyere sliddele, men det er jo typisk ikke dem der går i stykker ved et færdselsuheld. Der skades mest kromdele og karrosseridele, der oftest er sværest at finde som nye. Kan man finde dem, er priser altid skyhøje.

Taksator skal derudover også ansætte et værktøjs tidsforbrug. At reparere en veteranbil efter en stor skade kræver specialiseret viden, og ofte tillige særlig håndværksmæssig kunnen. Oprentning og udskiftning af pladedele er tidskrævende nok, men hvis der for eksempel er tale om udstrakt brug af træ i konstruktionen, så løber timetabellen helt af sporet.

Til sammen udgør de to parametre, reservedelspriser og tidsforbrug, en meget større udgift ved reparation af veteranbiler end ved sammenlignelige skader på nyere biler, hvis det i det hele taget kan lade sig gøre at fastsætte disse nogenlunde korrekt.

### Eksklusive biler reddes, de billige dør i affaldsdyngen

Når taksator så derefter skal finde de 75% af værdien, så siger det sig selv, at der er et større beløb at arbejde med på en dyr og eksklusiv bil end ved den billige bil, den der måske engang var hverdagsbilen for arbejderfamilien. Med andre ord, så er der altså større chance for at en skade på en Ferrari, en stor Mercedes eller en Porsche kan blive repareret inden græsen overskrider, medens 75% af en billig bil, vil hurtigt nås hvis reservedelssituationen er svær, og arbejdet besværligt. Derfor vurderer vi at man vil se flere af de billigere biler blive totalskadede og flere af de dyrere, der bliver genopbygget og bevaret.

### Genoplivning eller skrotjern?

Med Bilpakken 2021 fik vi også nye, ofte lavere, afgifter på veteranbiler. Med tanke på det, så burde det ligge lige for at købe, genoplive og dermed redde et stykke kulturarv, der bliver erklæret for totalskadede, selv inden for en rimelig økonomisk ramme.

Der er så bare den hage ved det, at biler der er erklæret totalskadede, overgår til forsikringsselskabet, der sælger de skadede køretøjer på deres lukkede online auktionsportal. Kunderne er begrænset til at være dem med tilladelse til at genopbygge trafikskadede biler, samt autoophuggere.

Det vil ikke være særligt sandsynligt at en gammel tung veteranbil, med simpel mekanik, vil blive bevaret i det system. Den kan hurtigt skilles ad og sælges for jernprisen. Også der vil de mere eftertragtede og dyre modeller have størst chance for at blive genoplivet. Resten vil ende i jernpressen.

### Folketinget vil se på totalskaderne

Kort efter Folketingets åbning, ligger der et forslag klar til lovbehandling der berører dette emne. Det ved vi, for det har været udsendt i en høring, vi har svaret på. Det forslag omhandler ikke veterankøretøjer direkte, men nok til at Motorhistorisk Samråd har bedt om at man ser på muligheden for at undtage veterankøretøjer for totalskadegræsen, på samme måde som de var tidligere.

Motorhistorisk Samråd vil igangsætte en række informationstiltag, så de relevante politikere forstår, at her er der altså behov for et ændringsforslag. Det ændringsforslag skal returnere afgiftslovgivningen til det den var før sommer på det her punkt. At undtage veterankøretøjer for totalskadegræsen, vil ikke påvirke statskassen i nogen nævneværdig grad, men vil i den grad påvirke arbejdet med at bevare den motorhistoriske kulturarv.

Johnny B. Rasmussen  
 Sekretariatsleder  
 Motorhistorisk Samråd



## Miljøskadet, eller bare skadet!!!

Tager vi endnu et kig i FIVAs socioøkonomiske brugerundersøgelse, vil vi også kunne se noget om de skader de historiske køretøjer laver på sig selv og andre. Faktisk er det statistisk uhyre få skader, som de historiske køretøjer er involveret i, også selvom man korrigerer for den signifikant kortere årligt tilbagelagte distance. Undersøgelsen omfatter 1.516 besvarelser og 3.634 køretøjer alene for Danmark, ud af de samlet tæt på 55.000 besvarelser og 120.000 køretøjer

En ud af 33 biler og en ud af 50 motorcykler er blevet skadet på en eller anden måde i året 2019. Forskellen mellem de to kategorier udlignes af de kørte distancer på 1.388 km/år for biler og 907 km/år for mc, så man kan ikke rigtigt pege fingre ad nogen.



Kigger man lidt bagved disse oplysninger vil man dog se at de 3% for 94% af tilfældene dækker over ret underordnede småbuler og en skade på en del af karrosseriet. Faktisk er det kun 6% af de 3%, eller omsat til mere forståelige tal 0,18%, hvor der er tale om større skader på bærende dele.

**Vi har med andre ord kun én større skade for hver 556 køretøjer.**

Kigger vi ud i Europa for at se om danskerne bare er så meget bedre kørere end alle andre, finder vi disse tal:

Vi er rent faktisk en smule bedre end gennemsnittet i Europa, når det gælder de større skader, hvor man skal op på 370 køretøjer for at finde én med en skade.

**Giver dette nu også mening eller er undersøgelsen helt skæv?**



ejere af de historiske køretøjer betaler, sammenlignet med samme forsikringstype for hverdagskøretøjerne, tyder det klart på, at dem med de store statistikker også har gennemskuet os som forsikringsgruppe.

**Det er nok ikke bare fordi vi er utroligt søde og rare, at vi slipper så meget billigere i præmie for de gamle køretøjer.**

Hvorledes kan det så gå til at de køretøjer, som typisk har de ringeste forudsætninger for at undgå skader, når man tænker på alle de moderne sikkerhedssystemer som adaptiv fartpilot, overvågning af vejen foran og check af om føreren snorksover eller er vågen, tilsyneladende også er dem der laver færrest skader?

Nogle forklarer det med, at vi med de historiske køretøjer godt er klar over, hvem det kommer til at gøre mest ondt på, hvis vi buldrer sammen, medens andre meddeler, at de vil ryge af vejen indenfor de første 500m, hvis ikke at de koncentrerer sig om kørslen.

Ulykkesanalysegruppen på Odense Universitetshospital har mig bekendt aldrig lavet en nøjere analyse heraf, måske fordi der er så få større skader på de historiske køretøjer, men mon ikke en stor del af forklaringen ligger i forholdet: Hos ejerne af de historiske køretøjer er det oftest selve turen snarere end målet, der er det vigtigste.

**Vi kører derfor når vi kører, og ikke alt muligt andet**

Lars Genild  
 Vicepresident i FIVA  
 Formand for Legislation Commission  
 Bestyrelsesmedlem i Motorhistorisk Samråd

— o o o —



## Nye godkendelsesregler fik kørselsforbud

Endnu en gang har samarbejdet organisationerne imellem, vist sit guldrandede værd. Færdselsstyrelsen har fredag den 24/9 afløst deres forslag til bebudede regler for national godkendelse af individuelle køretøjer.

Færdselsstyrelsen havde, med udgangspunkt i et EU-direktiv om national godkendelse af køretøjer i Danmark, opstillet en række regler der skulle omhandle køretøjer uden EU-typegodkendelse, herunder altså køretøjer der var for gamle, køretøjer importeret i enkelte styks fra lande uden for EU, samt ombyggede danske køretøjer.

I forbindelse med afgivelse af det høringssvar der hørte til dette lovforslag, blev der i begyndelsen af august taget initiativ til et fælles online møde for repræsentanterne i vores netværk. På det fælles møde kunne vi hver især fremlægge hvad vi fandt der var vores bekymringer, og deraf afklare om der var fælles holdninger til høringmaterialet. Det kan man mildt sagt sagtens sige der var. Ingen fandt faktisk at forslaget fra Færdselsstyrelsen var brugbart på nogle måder.

Høringssvarene fra organisationerne har nu ført til en politisk reaktion fra Christiansborg, der har medført den nævnte afløsning. Det er anden gang, at Færdselsstyrelsens arbejde med EU-direktivet medfører den konsekvens, at hele oplægget til en lovændring skrottes på Christiansborg, og sendes hjem igen til hovedkontoret i Ribe.

Formålet med EU-direktivet vil nødvendigvis dukke op igen som et nyt forslag. I MhS har vi en tiltro til at Færdselsstyrelsen tager ved lære af denne uddelte "næse", og finder en løsning der ikke er så ualmindeligt teknisk avanceret for både borgere og erhvervsliv. Det vil være vores ønske, at Færdselsstyrelsen overvejer, om de kommende regler i det hele taget skal indeholde så skrappe og specifikke krav til så lille og afgrænset en gruppe af køretøjer som veterankøretøjerne er. Det er Motorhistorisk Samråds vurdering at arbejde med det meste af de nye regler, er udsat mindst et år. Vi lover at følge med, og holde alle orienteret.

Kort før deadline for dette nyhedsbrev blev der med to dages varsel indkaldt til et nyt høringssvar omhandlede dele af det oprindelige, herunder vejsidesyn af motorcykler. Det forventes at denne mindre del af den oprindelige pakke vil blive behandlet i Folketinget inden for kort tid.

Johnny B. Rasmussen  
 Sekretariatsleder

# Nørdehjørnet



Af Jan Glad

## Benzindryp

Alle med gamle MG'er, og andre med SU- HV3-H2-H4-H6 karburatorer, bl.a. MG TD-TF, MGA m.fl. kender til problemet, benzindryp, fra strålerøret under karburatoren.

Dette er blevet værre, da korkpakningerne, ikke kan tåle ethanol. Derfor har Burlen UK. Udviklet, en nu type pakning, der kan tåle den nye benzin. Jeg monterede sådan et sæt på min MGA H4 karburatorer, for to år siden, og de er stadig 100% tætte.

Jeres reservedele forhandler må kunne skaffe, de nye forbedrede sæt.

De her nævnte reservedelsnumre er fra Burlen UK. På foto øverst til højre kan man se hvor det „drypper“!

### H Type Thermo 'Superdry' Jet Bearing Seal Kit

De hidtil anvendte pakninger har bestået af to små og en stor korkpakning. Erfaringerne viser at ethanol nedbryder de små korkpakninger. Burlen har udviklet et nyt sæt viton gummipakninger og de nødvendige nye hovedstrålerørsejler for at afhjælpe problemet med dryppende hovedstrålerør.



Varenummer:

- WZX 1775

Beskrivelse:

- H Type Thermo 'Superdry' Jet Bearing Seal Kit

Pris:

- £35.53 (excl. told og forsendelse)

Man kan også nøjes med at købe de tre viton gummipakninger

Varenummer:

- WZX 1779

Pris:

- £ 4,32 (excl. told og forsendelse)



WZX 1779

Ny type (sæt) med gummitætningsringe

Gammel kork type.







## MG kalenderen 2022

Af Rikke U. Nissen

Et nyt jomfrueligt år banker på døren om ganske kort tid. Til de mange spændende MG-arrangementer skal du naturligvis bruge en MG-kalender, så du kan holde styr på det hele. Hvis du som medlem modtager et fysisk eksemplar af vores klubblad, så skulle du også meget gerne

have modtaget MG-kalenderen for 2022 samtidig.

Kalenderen prydes af medlemmernes egne fotos, som I gennem året har indsendt til undertegnede. Desværre var der ingen fotos af de nyere MG-modeller denne gang. Husk, at gode og spændende fotos af MGF, Metro, ZTT og de helt nye modeller også er velkomne side

side med MMM-typer og det ind imellem.

Det er ikke for tidligt at indsende fotos til kalenderen og månedens billede. Især MG-relaterede vinterfotos modtages med kyshånd på rikkeunissen@webspeed.dk

Et tip: Format skal være liggende (ikke på højkant) og jeg skal bruge foto i original høj opløsning. God fotojagt.

## SEPTEMBER-OKTOBER MÅNEDS VINDER FOTO



Ole Meyer Lassen tog et anderledes foto under klubmødet i Nærum i september, hvor "Årets MG" skulle kåres på flyvestation Værløse.

### 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: rikkeunissen@webspeed.dk

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



# Vidste du at.....

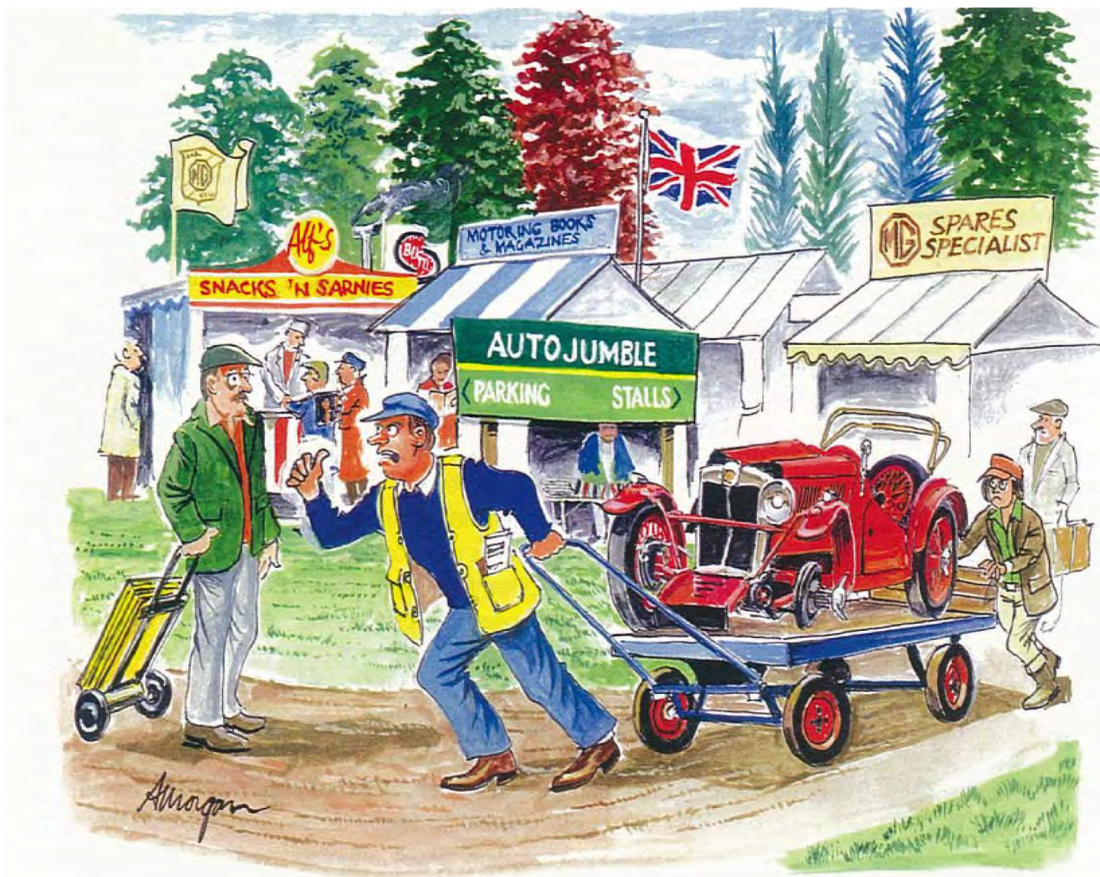
Idé og input Matthies Nissen



.....der i perioder blev samlet 2½ i Riley saloons på fabrikken i Abingdon. William Morris havde købt bilmærket Riley i 1938. Tidligere havde Morris også opkøbt bilmærket Wolseley og den engelske afdeling af motorfabrikken Hotchkiss. Efter dannelsen af BMC i 1952 blev der også samlet Austin Healey 100/3000 og Austin Healey Sprite på fabrikken i Abingdon.

Foto til venstre:

*Riley saloon, magen til den model der blev samlet i Abingdon. (wiki)*



Jeg måtte betale 500 kr. for det gamle skrammel, og jeg har kun brug for trækvognen

## Besked fra redaktionen



### Berigtigelse - Vi beklager

I blad nr.6 -sep. 2021, side 16, bragte vi to fotos ifm arrangementet "Køretur på Vestsjælland"

Helje Sørensen blev fejlagtigt anført som fotografen på de to foto herunder.

Den rette fotograf er Peter Glitten, der er professionel fotograf. Han havde givet Helje lov til at bringe de fotos i vores blad, men det havde Helje desværre lige glemt at fortælle redaktøren.



Vi beklager på Heljes vegne denne fejl !

# MG Als Weekend

## 24.-26. Juni 2022

**Nyheder**

- Stedet for weekenden – Mommark "Færgegård" Handelskostskole
- Dobbeltværelser for alle til meget gunstige priser – børn overnatter gratis!

**Hvad vi kender fra tidligere (1986 – til nu)**

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

Flere oplysninger på MGCC Danmarks hjemmeside ([www.mgcc.dk](http://www.mgcc.dk)) i løbet af februar



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

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

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

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

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

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

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

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

## INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

### NÆRUM

Tirsdag den 7. december 2021 kl. 19.00

**Mødested:**

Sommers Automobile  
Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850  
Nærum

**Julemøde**



Julemøde for alle klubbens medlemmer. Efter sidste års ufrivillige coronapause satser vi på igen, at kunne mødes fysisk til julegløgg, æbleskiver, bankospil og pakkeleg.

Fat nissehuen og din MG-makker og kom til julemøde, hvor vi lægger ud med gløgg og æbleskiver. Bagefter serveres der kaffe og brune kager – og en øl/vand, hvis du tørster. Husk dog, at du skal styre din egen slæde sikkert hjem!

Vi spiller banko om flotte MG præmier. Pladerne koster kr.20 stykket, og tre plader fås for kr.50. Så husk kontanter. Der spilles to runder med én, to og tre rækker - og der er sidegevinst! Vi fortsætter det gode julehumør med pakkeleg efter de internationale nisseregler om pakker, som klubben har indsamlet og pakket ind i årets løb.

*Vel mødt!*

*Julekomitéen*

### SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 14. december 2021 kl.19.00

**Mødested:**

Hos Henrik

Levetoftevej 2, 4690 Haslev

**Julemøde**



Atter i år skal vi hygge os med julegløgg og æbleskiver.

Medbring godt julehumør samt en lille gave, som vi skal spille om.

*MG julehilsen*

*Bent*



## VESTSJÆLLAND

*Intet møde i december 2021*

*God jul og godt nytår !*

*Følg med på hjemmesiden*



**FASTE SOMMERTRÆF**

Vi stopper oversigten over sommerarrangementer, Sparke-dæk-træf, Klassiker-træf etc. for i år.

Vi håber at kunne vende stærkt tilbage i sæsonen 2022, og måske få lidt flere arrangementer med i vores oversigt.

Vi ses til april 2022 !

*Følg også med på hjemmesiden:*

*[www.mgklub.dk/arrangementer](http://www.mgklub.dk/arrangementer)*





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, drivakslar 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 4. januar 2022 kl. 19.00

#### Mødested:

Sommers Automobile Museum  
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

#### **Nytårskur**

Vi mødes her for at ønske hinanden godt nytår. Herefter vil Rikke U. Nissen holde et rejseforedrag om det senest afholdte MG European Event of the Year, som fandt sted i Schweiz i 2018. Her var seks biler fra vores klub afsted med en afstikker til både Bodensøen og Alsace.

*På gensyn til nytårskur.*

*Claus, Torben og Rikke*



### SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

#### **Vi slår mave !**

Vi slår mave ovenpå julemødet og forbereder os til næste møde i februar. Derfor er der ikke møde i januar.

På gensyn til februar

**Intet møde i januar 2022**  
**God jul og godt nytår !**  
**Følg med på hjemmesiden**



### VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 18. januar 2022 kl.19.00

#### Mødested:

VSA

Industrivej 14, 4450 Jyderup

#### **Programlægning for 2022**

Nyt år, ny kalender!

Udover at ønske hverandre godt nytår, så skal vi denne aften lægge programmet for møderne i Vestsjælland i 2022. Kom med dine inputs, så vi kan få sammensat et spændende og varieret program for året.

Der bliver selvfølgelig også tid til MG snak!

*På gensyn*

*Bo*



### KLUBMØDER I FEBRUAR 2022

#### NÆRUM

Tirsdag den 7. februar



#### SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 14. februar



#### VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 21. februar

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

**SÆLGES**

**MGB 1967**

MGB roadster British Racing green, sorte lædersæder, læderrat, windbreakker, org. sorte emaljeplader og bagagebærer. Motor renoveret for 15.000 km siden til blyfri - elektrisk overgear, 3 sæt fælge. Starter og kører perfekt. Hardtop kan medfølge. Vinterpris 95.000 kr.



**Lars Poulsen**  
Tlf.: 4026 1322  
E-mail: poulsen4900@youmail.dk

**MGA 1957**

MG A 1.5 Roadster fra 1957. Købte bilen for 27 år siden fra USA. Frame off restaureret så undervogn i god stand. Lakken er revnet flere steder. Motor og gearkasse kører perfekt, men km ukendt. Nyere kaleche. Flot chrome. Pris: kr. 129.000,-.



**Henrik Skov**  
Tlf.: 2086 2820  
E-mail: rosendk@hotmail.com

**SÆLGES**

**Mota Lita rat**

Moto-Lita 15" sort læder rat til salg. Prisforlangende kr. 500.

**John Mau**  
Tlf.: 4046 0522  
E-mail: johnmau@live.dk

**MGB 1963**

100 procent original MGB fra den populære årgang 1963 med pull handle håndtag. Til den rigtige MGB entusiast sælger jeg min fars MGB. Bilen har stået stille i 5 år og er lettere anløben. Prisdé 75.000 kr. eller fornuftigt bud.



**Charlotte Hjorth**  
Tlf.: 4060 4943  
E-mail: charlotte@nehmz0whjorth.dk

**DIVERSE**

**Vinteropbevaring**

Vinteropbevaring 5 km vest for Hillerød. Ring til:

**Niels Nielsen**  
Tlf.: 2099 7214

Vi ønsker alle en glædelig jul, og et godt nytår





Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

*\*Særlige regler gælder*



# British Sportscars

REPARATION  
SERVICE  
RESTAURERING  
RESERVEDELE  
KØB / SALG  
KOMMISSION  
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &  
EVANS WATERLESS COOLANT





## BESTYRELSE



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



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



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



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



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



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Claus Gammelgaard**  
Hjorthøj 10, 4400 Kalundborg  
Tlf.: 60 90 24 80  
E-mail: [clga@live.se](mailto:clga@live.se)

## KASSERER



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

## HJEMMESIDEN

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

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

## DASU

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

## MG REGISTRE



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



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



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



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



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



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

## BLAD & MEDLEMMER



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

### INDLÆG TIL BLADET:

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

### MEDLEMSREGISTRERING:

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

### OBS:

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

### ANNONCER:

**Allan Christensen**  
Tlf.: 42 44 53 93  
E-mail: [mgccredaktion@gmail.com](mailto:mgccredaktion@gmail.com)



**Autohallen**  
v/Ib Rasmussen

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

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

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

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

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



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

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

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg [www.autohallen.one](http://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](mailto:bo@kjer.net)

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

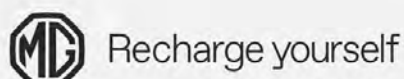
Rækkevidde op til 263 km.

Fra 199.999,-

**ZS EV Comfort**



**ZS EV Luxury**



→ [mgmotors.dk](https://mgmotors.dk)

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