MG CarClub
DENMARK

1 JANUAR 2022





Septembertur
- side 5



2 MG'ere på tur
- side 14



Toppakning
- side 24

Inspireret af fortiden. Bygget til nutiden.

Oplev den nye MG EHS Plug-in Hybrid.



MG EHS Plug-in Hybrid forbrug ved blandet kørsel 55,2 km/l. CO_2: 43 g/km.
Elektrisk rækkevidde op til: 52 km. Modellen er vist med ekstraudstyr. 7 års fabriksgaranti dog maks. km 150.000. Der kan forekomme omkostninger til ladeløsning og installation heraf.

Recharge yourself

→ mgmotors.dk

Nyt fra Bestyrelsen

Kære alle MG'ere

Vi går ud af 2021 med mange forskellige indtryk at det forgangne år. Hen over sommeren slap vi "næsten" af med Coronaens skygge over det frie liv. Vi kunne igen begynde at leve et normalt liv. Vores normale samvær med familie og venner blev genoptaget. Folk begyndte at rejse igen og vi glemte det seneste års tids mere begrænsede levestil med restriktioner.

I klubben fik vi gang i alle aktiviteterne igen – klubmesterskabsløb, MG Sport og mange lokale arrangementer. Det startende med en picnic tur i maj måned. Alle 8 pubmøde distrikter fik arrangeret nogle fine ture i deres nærområder med indlagt frokost og med rigtig fin tilslutning. Dette arrangement bliver gentaget i 2022.
Der er herudover allerede lagt spændende planer for 2022 for mesterskabsløb og MG sport. Det vil blive præsenteret nærmere i de kommende numre af bladet.

En god og væsentlig indtægt til driften af klubben er vores mange sponsorer. Her i december måned har vi igen fået fine responser og tegnet aftaler til annoncer i 2022. IGEN – når I bl.a. skal til forårsklargøring af bilen(erne), så husk at støtte sponsorerne ved at handle med dem.

Vi fik pænt mange nye medlemmer i 2021. Samtidig kan vi glæde os over, at der iblandt disse var nye ejere af el- eller hybrid MG'ere. Så "puds" gerne til dem I måtte møde, såfremt de er ejere af en ny MG - de er også meget velkomne i klubben.

Vi krydser fingre for at den nye variant - Omikron - ikke "stikker en kæp i hjulpet" for vores aktiviteter i 2022.

Pas godt på hinanden og jer selv.

Godt nytår

Mvh/Finn



...og husk - en MG kan også køre i sne *Foto: Palle Kragh-Rühe*

MG CarClub
DENMARK

Medlemsblad for
MG Car Club Denmark

Bladet udkommer
Januar - marts - maj - juli - september - november

Artikler og optaget stof dækker ikke nødvendigvis MG Car Club Denmark´s meninger og synspunkter. Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt materiale.
Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra redaktionen.

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

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

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

Annoncer:
Professionelle annoncer skal leveres reproklare

Klubbens adresse:
E-mail: mg@mgcc.dk
Internet: http://www.mgcc.dk

Deadline:
Den 5. i de lige måneder.

Tryk:
Tarm Bogtryk

Lay-out:
Aaens Grafiske Hjørne

Oplag:
1.375 stk.

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

Indhold:

Nyt fra Bestyrelsen 3
Septembertur 5
Fredericiamessen 12
2 MG'ere på tur 14
Indbydelse til arrangementer 20
Kalenderen 22
Montering af toppakning 24
Matthies' Garage 28
MG & the Rolling Stones 34
MG Shoppen 39
Invitationer til Pubmøder 41
MG klub info 42

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes
Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949
mogens@mgcc.dk

Forside: Endeligt - messe i Fredericia igen

Septembertur

MG Fraktion Århus Syd - 3 dage i september 2021



Af: Erling Sørensen Poulsen

Tirsdag den 7.09.2021

Endelig skulle vi igen på MG-tur. Som for alle andre havde 2020 været en tynd og anstrengt omgang. Corona hærgede og begrænsede vores muligheder, så nu skulle meget indhentes. Normalt ville vi mødes til fælles morgenmad på startdagen, men ikke denne gang – nu skulle motorerne rotere straks fra morgenstunden. Så kunne vi hygge os sammen ved formiddagskaffen i stedet for.

Så kl. 9 mødtes vi 4 MGB'ere på 123-tanken i Solbjerg. Stemningen var høj, for vejret så helt rigtigt ud, da solen allerede ved starten tittede frem. Jette og Bjarne Bachmann, Lisbeth og Preben Balskilde, Steffen Andersen og undertegnede. Turen var planlagt med overnatning i det sønderjyske på Hotel Røde Kro. Men vores tradition i Fraktionen er ikke bare at komme





frem hurtigst muligt. Alle dage er udflugtsdage med diverse mange spændende indslag udover det - at køre.
Med spindende B motorer satte vi kursen mod Horsens. Nærmere sagt en bager i Horsens efter smurte rundstykker til formiddagskaffen. Og når vi nu endelig var kommet på plads i sæderne, gjaldt det jo om at blive siddende og nyde det. Så derfor handlede vi hos Lagkagehuset, som har drive-in betjening over sideruden. Ægte motorgale personers foretrukne måde at handle på.

Når vi er kørt sydpå over Vejlefjorden på E45, har vi kunnet følge de spændende bølgeformede huse ved havnen. Første holdt blev ved disse huse, Ved Bølgen, som gaden hedder. Der er jo bygget bølger til efterhånden, som de har kunnet sælges. Der var vist et par penthouse lejligheder at få – hver dækkende 8. og 9. etage. Til leje for 35 tusind/md. og indskud på 246 tusind. Så har man dog også 255 kvm og terrasser både imod nord og by siden. Vi var nu ikke interesseret. Nærmest lidt som nabo til Bølgen, ligger Fjordhuset. En forunderlig rund bygning ude i havnebassinet muret op i mursten. Endnu en gang vovet arkitektur.
Når vi parkerer vores biler ved siden af hinanden, vækker de uvilkårligt opsigt. Sådan også her. Et par høflige unge herrer fra det nærtliggende gymnasium spurgte: "Det er godt nok nogle seje biler, I kører i – men - hvad er det egentligt for et mærke?" Så må vi jo ud med vores efterhånden mange gange gentagne mini-foredrag. Når vi så ligefrem bliver takket og ønsket god tur videre frem, stiger humøret straks et par streger.

På dette tidspunkt begyndte kaffetrangen at melde sig. Så derfor har vi en tradition ude ved Det lille Ishus på Ibæk Strandvej. Her sidder man tæt på fjorden og nyder udsigten med kaffen. Men et yderligere plus ved stedet er, at den traditionelle Hill Climb op imod Munkebjerg Hotel starter her. Det er altså godt nok stejlt med skrappe sving. Vi kan anbefale alle ved lejlighed at prøve køretøjet hér.

Nede mellem Vamdrup og Jels ligger på Farrisvej 12 i Over



Bestem selv

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

aros
Veteranbilforsikring
7060 2601





Lerte Dansk Klokkemuseum. Nu var vi så uheldige, at museet var lukket, da vi var forbi. Men spændende muligheder, for Dansk Klokkemuseum har over 700 klokker af alle slags, lige fra store, gamle kirkeklokker og klokkespil til skibsklokker og dyreklokker fra alle steder i verden. Man må røre og spille på alt. Museet er udvidet med en støberibygning, hvor der støbes bronzeklokker, som kan købes (Kilde: klokkemuseum.dk).

Christiansfeld er på mange måder en anderledes by. Ikke mindst historisk set. Byen er grundlagt i 1773 som et eksempel på en planlagt bosætning indenfor Brødrekirken, som i begyndelsen var centreret i Herrnhut i Sachsen, Tyskland. Brødremenigheden i Christiansfeld er en evangelisk-luthersk frimenighed. Arkitekturen er homogen og enkel med en- og toetagers bygninger i gule Flensborgsten med røde tagsten. Den demokratiske organisering indenfor Brødremenigheden - med sin ligeværdigheds-baserede filosofi - er også udtrykt i byens retvinklede byplan. Selv i efterlivet er menigheden demokratisk organiseret. Ingen gravsteder er blevet sløjfet i de hidtidige 247 år, og alle gravsteder er ens. Dog opdeling mellem på den ene side brødrenes - og på den anden side – søstrenes grave. Kirkegården bærer navnet Gudsageren. (Kilde: Christiansfeldcentret.dk)

Efter sådan en omgang kultur og teologi meldte frokostsulten sig. Vi var heldige at finde en tirsdagslukket restaurant, hvis udendørs faciliteter så kunne holde for. Frem kom vores madpakker og medbragte drikke. Gerne lige med en lille bitter til at støve drøblen af, så maden lettere glider ned. Det hører også til traditionen, at jeg planlægger de forskellige indslag og ruten, vi følger. Det er et must at benytte de små og mellemstore veje – aldrig motorveje. Endvidere er planerne hemmelige, så de først afsløres on-tour/on-sight.

Efter en god halv times kørsel sydover drak vi eftermiddagskaffen ved Tørning Mølle, en vandmølle, der ligger i Haderslev-Vojens tunneldal, vest for Haderslev ved enden af Stevning Dam og er drevet af Tørning Å. Siden 1200-tallet har Tørning Å sørget for vandkraft til Tørning Mølle og forskellige større og mindre virksomheder på stedet. Senere leverede møllen elektricitet til forskellige industrier i det østlige Sønderjylland, og den var faktisk i brug som korn- og melmølle indtil 1975 (Fra Wikipedia, den frie encyklopædi). Ned imod dammen er der masser af borde og bænke idyllisk beliggende på græsplænen.

Ved 17-tiden ankom vi til Hotel Røde Kro, som angiveligt skulle have givet byen sit navn. Hærvejen går lige durk gennem



byen forbi kroen, der stammer tilbage fra 1649: "Ikke langt fra Rødekro ligger der en by, der hedder Aabenraa – I 1649 gav Amtmanden over Aabenraa ved navn von Winterfeldt, sin skytte Nis tilladelse til at opføre en ny krobygning ved Broen over Rødeå og lånte ham penge dertil." (Kilde: roede-kro.dk/historie).

Efter vores lækre to-retters menu bestående af stegt kylling med tilbehør og citronfromage til dessert fik vi lejlighed til over helt fri kaffe i tilstødende lokale at drøfte dagens begivenheder. Det havde været en god MG-dag. Dejligt igen at suse afsted i vores biler. Og slet ingen tekniske problemer.

Onsdag den 8.09.2021

Efter en god nats søvn og et skønt morgencomplet gjorde vi - i solskin - bilerne klar til endnu en dag. Nu er vi hverken værre eller bedre end de fleste danskere, så det gik sydpå en god halv times tid gennem grænsen i Padborg til Fleggaard i Harrislee. Knap så forberedte var vi dog på, at masketvang stadig hørte til dagens orden i det tyske. Bjarne havde ingen maske med, så op med tørklædet, tænkte han og ind ad indgangen. Men højest 50 skridt inde kom en tysk ansat farende efter ham med en maske til ham – ellers havde det været Heraus! Han var nok blevet afsløret på overvågningen, gættede vi på. Ordnung muss sein!

Selvom MGB'ere ikke rutter med bagagepladsen, fik vi da vores indkøb anbragt. Derefter returnerede vi over grænsen i retning mod Als til Broager på Broagerland. På kirken etableredes gangbro mellem dens typiske dobbeltspir som udkigspost for de 10.000 prøjsere under beskydningen af Dybbøl Banker inden stormen på Dybbøl. Møllen derovre var så til gengæld udkig for de danske styrker og denne blev truffet flere gange og slemt beskadiget af granaterne fra prøjsernes kanoner.

Egernsund var tidligere centrum for hele den nordeuropæiske teglværksindustri. Vi forsøgte at komme på Cathrinesminde Teglværk i Iller, men det var på grund af noget vejarbejde ikke tilgængeligt. Så vi slog os ned ved Brunsnæs Strand og Jollehavn for her i stedet at nyde vores formiddagskaffe i det skønne solskin med blikstille hav. Ligeledes var vejret ubeskriveligt flot, da vi senere på Havnefronten I Sønderborg gjorde holdt for frokosthandel. Men desværre alt for lange køer ved de få fast-food boder. Tidligere har vi boet på Hotel Baltic i Høruphav og er meget betaget af bådehavnen her. Så det blev alternativet efter køb af sund frokost i Super brugsen tæt på.



Som det nok er gået op for de fleste, skrives der ikke meget om vores MG'ere. Det er selvfølgelig fordi, de virkede upåklageligt og bragte os sikkert frem. Alle nyder vi at køre I vores biler og møde nye oplevelser sammen. Ofte har vi underholdt med diverse større eller mindre problemer med bilerne på vores ture – men det kan allerede her afsløres, at der ingen af den slags underholdning fremkom på denne tur.

Den højtliggende kirke i Egen på Als har intet tårn – men til gengæld har den hele 34 velbevarede småstalde, Kirkestaldene. I tidligere tider blev hestene opstaldet i hver af de fjernere byers stalde under kirkegangen – hvorimod folk fra de nære byer måtte til fods i kirke. Det var datidens p-pladser for køretøjerne med 'opladning' under gudstjenesten – jo jo intet nyt under solen.

Når vi færdes I MG rundt I landet, har vi tradition for at standse ved de fyrtårne, vi måtte komme I nærheden af. Denne dag var ingen undtagelse. I Nørreskoven på Als med Taksensand Fyr. Det ligger helt nede på forstranden, så nogen stor højde er ikke nødvendig. Selve skoven er en 9 km lang bøgeskov og vrimler med svampe om efteråret. Den siges også at rumme 80 fortidsminder (rund- og langdysser) fra Bondestenalderen for 5500 år siden. Her har været folk før os!

En anden af vores faste turtraditioner er at afprøve alle de småfærger, vi møder undervejs. Så helt naturligt måtte vi færges over til Jylland med Nordals færgen fra Hardeshøj (Als) til Ballebro (Jylland) for herefter at nå tilbage til hotellet – dog syd om Åbenrå ad de små veje. For på udturen havde jeg nemlig bemærket et særligt stykke vej, som absolut måtte prøvekøres. Lidt syd for Rødekro er Hærvejen udlagt med grus – og den var vel at mærke tør og støvet denne dag – velsagtens en 8-10 km i længde. Og det støvede voldsomt, så afstandene mellem MG'erne voksede til hidtil usete størrelser. Det var nemlig umuligt for andre end den forreste at orientere sig. Så på afstand havde folk nok nærmest kun kunnet se 4 store støvskyer bevæge sig fremad imod Rødekro.

Denne aften var der averteret med "10 små serveringer". Vi havde I forvejen talt lidt om hvad, der mon kunne ligge gemt héri. Jeg skal ærligt indrømme, at mine forventninger var noget I retning af 3 tallerkener med lidt liggende á la: "Kl. 12 er der … kl. 16 er der … og kl. 20 er der … Velbekomme Jer". Men du godeste, sikken anderledes oplevelse vi mødtes af? Der blev serveret 10 forskellige tallerkenretter for os. Normalt kan jeg spise mig igennem til rene tallerkener, men hér kneb det sgu godt nok lidt henne omkring nr. 8, for det var bare helt overvældende. Så Hotel Røde Kro, tak til jer for den formidable madoplevelse. Fra os en uforbeholden anbefaling (5-stjernet).

Torsdag den 9.09.2021

Efter endnu en morgencomplet gjorde vi MG'erne køreklare til en vestvendt dag. Rødekro ligger som bekendt lige udenfor Åbenrå – altså østligt i Sønderjylland. Vi startede nok en dag med sol fra morgenstunden og næsten vindstille - det helt







rigtige MG vejr. 2 af os tanker OK oktan 100 + blyerstatning – resten bruger oktan 95 med anti-sprit tilsætning. Første pit-stop var Møllekilen, Ballum Sluse. Spændende at se datidens teknologi, som ved hjælp af en roterende skråtstillet snegl drevet af vinden kunne løfte vandet og afvande de lavtliggende områder. Det lille museumshus kan man selv åbne og lukke igen efter besøget.

Lidt længere fremme var vores næste mål. Det mere omtalte, Marsktårnet, der åbnedes for besøg i maj 2021. Tårnet er 25 m højt i en rusten jernkonstruktion – også snegleformet. Endda med 2 adskilte snegle, så op- og nedstigning ikke forstyrrer hinanden. Det er udtænkt og tegnet af Bjarke Ingels Group og placeret på en bakketop 11 moh. Så samlet højde er 36 moh, hvilket i det lave marskland giver en enestående udsigt alle 360 grader rundt. Besøg stedet, der nu har elevator, så alle kan komme til at nyde udsigten.

Næste stunt løb nordpå ude i det vestlige – forbi Ribe og udenom Esbjerg ud imod Skallingen og Blåvands Huk. Målet var det andet af Bjarke Ingels Groups meget omtalte byggerier, Tirpitz Bunkermuseet. Det er bygget som et "usynligt underjordisk" museum i Blåvand til 150 millioner kroner. Museet er integreret i landskabet og skaber en naturlig sammenhæng mellem det naturskabte og det kunstigt konstruerede. Også omfattende den store bunker der var påbegyndt af tyskerne i august 1944. Den skulle udstyres med 2 megakanoner, der vist ville have haft en skudvidde på knap 50 km. Men de nåede aldrig at blive monteret. Vi kan kun forestille os, hvordan det ville være at opholde sig i den, når kanonen skulle afgive ild. Uha.

Hjemturen fra Blåvand imod Århus Syd foregik via Varde, Grindsted, Give, Vest- og Østbirk til Skanderborg. Vi plejer nemlig at afslutte vores ture med at spise en god aftensmad sammen. Desværre var Rasses Skovpølser lige ved at lukke, da vi nåede frem efter et par timers kørsel konstant med 80 km/t. Uha det har vores B'eres motorer det altså godt med? Men Rasses berømte hamburgere med SOVSEN må vente til en anden god gang. I stedet kom McDonalds i Stilling til at holde for. Vi talte om, hvor heldige vi havde været med vejret, 3 septemberdage med strålende solskin, og med kørsel i vores 'topløse' biler og med ca. 700 km på 3 dage uden det mindste problem.
Vi er bare så klar til næste års MG-ture her i Fraktion Århus Syd.

Fredericiamessen

Efterår 2021 - Et dejligt gensyn med medlemmerne



Tekst og foto Carsten Thorgaard

Efter 2 års fravær kunne vi endelig byde medlemmerne indenfor på den sædvanlige stand i Messe C i Fredericia. I løbet af fredagen blev standen stillet op. Fra pålidelig kilde har jeg hørt, at stand folkene ikke helt kunne huske, hvordan de forskellige dele skulle samles, men da jeg ankom tidligt lørdag morgen stod standen, som den plejede. Store dele af klubshoppen var også klar, så det var kun få ting, der manglede. I god tid inden åbningen var de dog også klar til det forhåbentlig store rykind. Kaffe og rundstykker var også klar, og kort tid efter kl. 9.00, hvor dørene åbnede var der fyldt godt op i cafeområdet. Selvom der denne gang var flere borde og stole til rådighed, måtte en del besøgende stå op og indtage kaffen og rundstykkerne. Også i shopafdelingen var der pænt besøgt, de store handler blev det dog ikke til, så vi blev hurtigt enige om, at det store salg til Åbent hus i august nok havde lidt indvirkning på salget på messen. Efter nogle timer måtte vi dog sande, at det ikke var tilfældet, da der med ét kom hul på bylden med nogle gode handler - især med beklædning og bøger. Helt unaturligt blev der ikke solgt en eneste flaske rødvin i løbet af lørdagen. Søndagen oprandt. Her plejer der at være lidt stille fra morgenstunden, dette var dog ikke tilfældet i år. Medlemmerne strømmede til som aldrig før, måske havde nogle fornemmet, at det var nemmere at komme til søndag end lørdag, hvor der var lange køer både på parkering og ved indgangen. Tidligere end normalt var det dog også slut med rundstykkerne, men heldigvis var der stadig småkager til kaffen. Også søndag var der god handel i klubshoppen og nu også med salg af rødvin. Som sædvanligt havde Michael og Bent, som er stand ansvarlige, fundet en flot MG til at tiltrække folk til standen. Denne gang var det en helt særlig bil – en MG M type i racerudgave årgang 1931 tilhørende Jørgen Poulsen, som har brugt meget tid på at sætte den i stand. Heldigvis var Jørgen Poulsen selv til stede hele weekenden, så de mange spørgsmål fra de besøgende kunne besvares på bedste vis.

En stor TAK til alle besøgende i løbet af weekenden, vi er klar til at modtage jer igen den 2. og 3. april 2022.


931

2 MG'ere på tur

...måske til inspiration



Solnedgangssang og Dækspark på Lemvig Havn



Solnedgangssang og Dækspark på Lemvig Havn

Af: Bjarne Simonsen

Lidt fra sommeren 2021 med dejlige ture rundt i det skønne Jylland og et smut til Langeland og Ærø i MGTC 1947 og MGFT 1954

Påskelørdag den 3. april – blev årets første køretur og en ren naturoplevelse. Forecastet for vejret var vindstille, solskin, men køligt hele dagen. Nu kunne vi ikke vente længere, så selv om landet stadig var lukket ned pga. Covid 19-pandemien for så vidt angik museer og forlystelses- og spisesteder, blev veteranen trukket frem, sandwich og termokaffen lavet, og vi kørte fra Lemvig langs Limfjorden over Oddesund og op langs kysten forbi Vestervig Kirke med Liden Kirsten og Prins Buris grav. Gennem dele af Nationalpark Thy med afstikkere til bl.a. Stenbjerg landingsplads, Nørre Vorupør med det store Strandbad og Nationalparkcenter Thy, der var under opbygning ind i klitten. Tværs over Thyland gennem Thisted, langs Thisted Bredning gennem Vildsund og langs kysten til det idylliske Doverodde med Statens Museum for Kunst i Thy i den gamle Doverodde Købmandsgård. Gennem Ydby Hede forbi gravhøjene fra bronzealderen og Nordisk Folkecenter For Vedvarende Energi, rundt Helligsø Drag, hvorfra der er en flot udsigt ud over Nissum Bredning mod Harboøre tange og Humlum Bjerge. Dagsture omkring Limfjorden og Vestkysten, hvor der er utroligt meget at se og opleve, fortsatte sommeren igennem. En tur gik til Lodbjerg Fyr i klitterne og gennem de flade åbne områder omkring Flade og Ørum Sø og egnens kirker. Undervejs holdt vi ind ved den ca. 500 år gamle af Nationalmuseet købte og fredede Aa-Mølle ved Remmer Strand. Den har hørt under Gudum Kloster. Møllen var i brug indtil 1953. I dag er møllen overtaget af Danske Møllers Venner Aa-Mølle. Møllens tidligere tredjegenerationsejer bor i den smukke noget forfaldne møllegård, som er nabo til møllen. Vi faldt i snak med ejeren og blev inviteret ind i privaten for at hilse på hustruen. Han viste rundt i huset, der havde været hans hjem siden fødslen. Man kunne fornemme de tidligere generationer i indretningen og møbleringen. En rigtig god oplevelse. Ejendommen burde fredes og indgå i "møllemuseet".

En anden tur gik til Helm klink Havn i den sydvestlige ende af Nissum Fjord. Havnen er bygget i 1910 og er den største fjordhavn ved Nissum Fjord med 99 bådpladser til småbåde. Et virkeligt charmerende område med flere sommerhuse. Der blev også tid til et besøg i Fiskernes hus i Hvide Sande og Strandingsmuseet i Thorsminde og byens kirke, der er indret-



Kystmuseet Bangsbo Museum



Ebeltoft Farverigården



Thorsminde ved Strandingsmuseet

tet i et tidligere redningsbådhus. Flere dagture blev kørt i det Midtjyske på kryds og tværs - fra vest til øst - på tilfældige småveje med det ene formål at nyde naturen. Vi gik tur ved Den Genfundne Bro nær Vestbirk. Standsede drak kaffe og spiste is og fik en lang snak med de lokale ved den foreningsdrevne lille købmand i Vrads. Turen mod vest fra Vrads mod Hjøllund er gennem et bakket hede- og plantagelandskab - meget smukt. I Hjøllund kan man vælge at køre med den grønne vej gennem Gjessø til Silkeborg eller fortsætte gennem det flade hede landskab mod Ikast.
Sommeren bød på mange sådanne køreture samt en picnictur og et par dækspark i Holstebro med MG Midt-Vest. Picnicturen gik fra Herning over hede-og brunkulsarealerne ved Søby til fugletårnet i Skjern Enge med afslutning ved Abildå Brunkulsleje. De korteste ture blev til dækspark med Lidenlund Veteranbilklub og solnedgangssang på havnen i Lemvig med Lemvig Vægterne som forsangere. Det kunne samle godt et par hundrede turister og lokale, der spurgte ind til og så på de forskellige veteranbiler og sang med på bl.a. lemvigdigterne Thøger Larsens "Du Danske Sommer jeg elsker dig" og Erik Bertelsens "Blæsten går frisk over Limfjordens vande" samt Tørfisks "Fuglene letter mod vinden" medens solen gik ned i vest. De aftener var der fri adgang til Den Gamle Toldbod med Vestjysk Kunst Fonds udstilling af de mere end 650 guldaldermalerier af bl.a. C.W. Eckersberg, Wilhelm Marstrand, Carl Locher med flere, skænket af samleren Frank Nicolajsen. En enestående samling der er værd at besøge.

Det blev også til nogle flerdagsture. En med basis i Frederikshavn, hvor vi på opturen kørte via Mariager og Hals Egense og nød gensynet med de små fiskerlejer langs østkysten. I Frederikshavn blev det Nordjyllands Kystmuseum, Bangsbo Herregård med Vognsamlingen, Modstandsmuseet, Søfartsudstillingen med Ellingåskibet og ikke mindst Bangsboparken med imponerende haveanlæg med læge-krydderurtehave, Boolsens Stenhave, skov og å område, frugt- og bærhave, rosenhave, bonsaisamlingen ved gartnerhuset. Et stort overdådigt smukt let kuperet område med tuf bed, spaltebed, pæon bed, græshave, hedeområde, birkelund, primulabed, norsk bjergvæg, surbundsbed, nordiske planter, sø- og sumpområde og et stort område under anlæg med vilde danske blomster. Selv om vi brugte flere timer her, er det et must at gense det til næste sommer. Det blev også til en afstikker til Skagen, hvor det var Hellerup uge. Det var en "berusende" oplevelse, på en god times tid, inden de ædruelige vestjyder kørte fra festen. Men gang i den var der!



AA-Mølle ved Remmerstrand



Broager Kirke

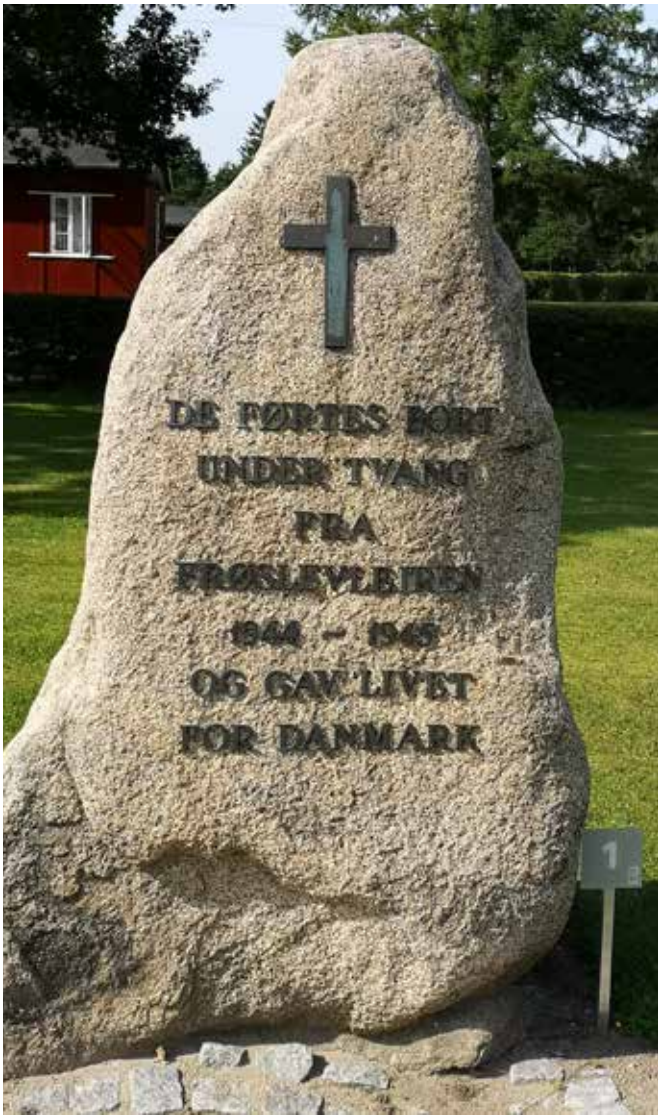


Hjortespringbåden -Tilia Alsie- ved Holm Nordals

En anden tur på fire dage gik til det sønderjyske med base på Benniksgaard, med besøg på Sønderborg Slot og Holm på Nordals, hvor vi så Hjortespringbåden "Tilia Alsie" ,som er 19 m lang og 2 m bred og med plads til 24 mand - bygget af Hjortespringbådens Laug i samarbejde med nationalmuseet i forholdet 1:1, med andre ord en fuldskalakopi af Hjortspring båden søsat i1999. Nordens ældste plankebyggede båd bygget af lindetræ, udgravet af Nationalmuseet 1921-22 på Als. Originalbåden blev ofret til guderne i år 350 f.Kr. Båden står i det arbejdende museum "Lindeværftet" en forhenværende grisestald, som indeholder værft-hal, en forhal med udstilling af jernaldermenneskets påklædning osv. Vi fik en utrolig detaljeret og meget fængslende guidning med demonstration af byggemåden, og af det rekonstruerede værktøj fundet under udgravningen. Dette var brugt og bruges stadig i projekterne på "værftet" af de frivillige kvinder og mænd. Vi nåede også den smukke Jollmands Gård en gammel alsisk kroggård fra 1790. Den ligger også i Holm. Gården er en af de sidste tilbageværende kroggårde i Danmark. Navnet kroggård skyldes formen på gården, der minder om en krog.
En dagstur med den smukke vej langs Flensborg Fjord gennem Rønshoved, Kollund Strand gennem Kruså med besøg i Frøslevlejren med efterskolen og de mange museumsbarakker. Charmerende og spændende i dag, modsat under 2. verdenskrig, selv om det nok var et af de bedre steder for krigsfangerne dengang. Videre langs grænsen til Højer Sluse med den "grønne" vej gennem Fårhus, Broderup, Rens gennem Højer og den flade marsk. Lige bag slusen og dæmningen ligger den lille Restaurant Slusen. Smørrebrødet, øllen og kaffen er god. I lokalet er der flere montrer med en stor samling af små smukke detaljerede dukkemøbler som klassiske stole, borde og skabe, savet ud af gamle cigarkasser, samlet, lakeret og polstret af en nu afdød ældre dame - imponerende. Fra slusen omkring Rudbøl til Møgeltønder med de charmerende lave huse langs den brostensbelagte hovedgade og den smukt bemalede Møgeltønder Kirke og Schackenborg Slot. Det sidste vi nåede denne dag var et besøg i Broager Kirke med de to tårne - "de to søstre" - og figurgruppen og kalkmaleriet med den legendariske Sankt Jørgen. "Om Broager Kirkes tårne fortæller et gammelt sagn, at i et slot på Smøl Vold boede to søstre, der var siamesiske tvillinger og sammenvoksede ved lænden. Den ene døde før den anden, men man turde ikke skille dem ad for at redde den levende og nogle dage efter døde hun også. Den længst levende bestemte, at slot og gods skulle sælges og en kirke bygges for pengene. Det blev Broager Kirke. Til



Fra Marsk Tower ved Skærbæk



Frøslevlejren

minde om søstrene blev tårnet rejst med dobbelt spir. Det højeste spir minder om den søster, der levede længst." Men højdeforskellen er rent synsbedrag.
Turens sidste mål var det 25 m høje Marsktårnet ved Skærbæk og Rømø. Undervejs stoppede vi ved Kliplev Kirke for at se det gamle træklokketårn fra ca. år 1300, der er Danmarks ældste træbygning.
Fra Marsktårnet, tegnet af Bjarke Ingels Group, er der mod vest en uendelig udsigt ud over marsken i Nationalpark Vadehavet, som er på Unescos verdensarvsliste. I forbindelse med tårnet er der restaurant, minigolfbane, autocamping og glamping. Måske ikke lige det vi havde ventet, men tårnkonstruktionen var spændende. Der er ingen sving på den knap 10 km lange dæmning til den flade turistø Rømø med små 600 indbyggere. Havneby blev rundet og retur herfra stop ved Sct. Clemens Kirke, der viser fortidens søfarts betydning for velstanden på øen. Kirkens smukke indretning ligner ikke andre kirker. Der er ikke mindre end 7 kirkeskibe og adskillige hattekroge hængende ned fra loftet. I det forrige århundrede solgtes retten til at sætte sit navn på bestemte, hævdvundne pladser i kirkebænkene. Den årlige afgift herfra brugtes til vedligeholdelse af kirken. Derfor ses stadig på flere af kirkestolene navnene på nogle af øens tidligere kirkegængere - bl.a. afdøde skibsreder A.P. Møllers bedsteforældre. - Nabo til kirken er den smukke gamle redningsstation med tårn, hvorfra man fordums kunne holde øje med forulykkede skibe. I dag brandstation. Nævnes må også hvalhegnet ved Juvre og Nationalmuseet Kommandørgård smukt møbleret og med vægge med tidstypiske hollandske fliser samt skelettet af en stor kaskelothval, der giver et indtryk af hvilke naturkræfter datidens kaptajner/kommandører kæmpede med i det Nordlige Ishav. Herfra gik det med hovedvej 11 til Ribe, der gav kaffe og videre gennem Esbjerg med den naturskønne vej til Oksbøl, Henne, Nymindegab, Thorsminde.

Grenå og Ebeltoft med Mols Bjerge blev oplevet på tre dage. Grenås centrale ældre bydel blev gennemtravet og den smukke bindingsværksbygning, der rummer Museum Østjylland Grenaa blev besøgt. Der var meget mere at se på, men det blev køre- og gåture i Mols bjerge og Ebeltoft, der blev brugt tid på. Nævnes kan Fregatten Jylland, Glasmuseet og ikke mindst den store smukke gamle rødbrune bindingsværkbygning Den Gamle Farvergård og Maltfabrikken optog os meget. Farvergården står som for 100 år siden og består af et intakt farveri, farverens bolig og avlsbygninger. Spændende at se sådan en komplet gammel industrivirksomhed. Lige så



Jollmands Gaard i HolmNordals



Rudkøbing. HC. ØRSTED



MG Midt-Vest Picnictur. Ved Abildsø Brunkulsleje



Ved Ærø Hotel



MG Midt-Vest Picnictur ved Fugletårnet Skjern Enge

spændende var det at gå gennem Maltfabrikken, der i 1998 blev lukket og forfaldt, og nu er genopstået som Folkets Fabrik, et sted for kunst, kultur, erhverv og iværksætteri, hvor det er lykkedes i nyindretningen at bevare bygningens ånd og konstruktion, så man stadig fornemmer, det er en gammel industribygning.

Det blev også til en 4 dages tur til et par småøer i det østlige ørige. Ærø Hotel havde inviteret til Veteranbilweekend. Det blev kombineret med en tur til Langeland med ophold og fiskebuffet på Bagenkop Kro – lækkert - og et besøg i Fiskeriets Hus, der fortæller om Bagenkops storhedstid som fiskerihavn. I dag er der ikke meget fiskeri tilbage. Der blev kørt adskillige kilometer rundt på den lange ø, hvor der er mange godser/ herregårde og idylliske småbyer, men også en del forfald. Rudkøbing er en hyggelig by med lave gamle to etagers huse langs den brostensbelagte gågade. Vi skulle også lige forbi statuen af H.C. Ørsted, hvis karakterskala – 13 skalaen -, vi kæmpede med under uddannelse til farmaceuter. Statuen står over for den gamle apoteksbygning, der var hans fødehjem. Sejlturen i solskin fra Rudkøbing til Marstal med Strynø til bagbord! - Så kan det ikke blive bedre. Vi ankom lidt sent, så der var trængsel på P-arealerne med mange amerikaner- og specialbiler - alle velholdte, flotte at se på, men vi var dog også nogle spændende småbiler af forskellige mærker. Hotellet var udmærket med god service. Træffet var godt arrangeret med rundture på øen og guidet tur i Ærøskøbing, og der var god tid til selv at køre rundt og udforske øen, der bestemt er et besøg værd.

Ovenstående var et udpluk af 7566 km's oplevelser på fire hjul fordelt på to MG-veteranbiler i sommeren 2021.

Nyheder fra komiteen for:

European Event Of the Year 2023 I Danmark
MG Car Club Denmark – 1973 til 2023 - 50-års jubilæum
MG mærkets 100-års Jubilæum

50 years of MG passion

I 2023 er det 50 år siden, MG Car Club Denmark blev grundlagt ved et møde på Himmelbjerget. Og siden har MG-entusiasterne vest for Storebælt ikke forpasset en chance for at lægge nye oplevelser til deres fælles samling. Vi er nu omkring 1100 medlemmer, har kørt tusindvis af smukke kilometer, bundet venskabsbånd på kryds og tværs af Europa, videreført skøre engelske skikke og sammen dyrket den dybe passion for et stykke helt unik engelsk motorhistorie.
50-års jubilæum 2. til 6. august 2023

Jubilæet bliver naturligvis fejret netop i den ånd, nemlig ved at invitere MG-ildsjæle fra hele Europa til fire dages fejring midt i Danmark. Samlingspunktet bliver Hindsgavl Slot ved Middelfart, og herfra vil hundrede vis af MG'ere trille deres ejere rundt på ture i landskabet på begge sider af Lillebælt.
MG Car Club Denmark fejrer samtidig at 2023 er 100 året, siden den første MG forlod Morris Garages i Oxford. Og arrangementet i Middelfart er udpeget som European Event of the Year i MG-sammenhæng.

Lørdag er der åbent for alle

Lørdag den 3. august 2023 er der åbent for alle nysgerrige i slotsparken ved Hindsgavl. Her er ambitionen at samle alle modeller fra MG'ens 100 års historie.
Der bliver Concours de Charme, hvor drivere og co-drivere giver den gas med udstyr og påklædning, der passer tidstypisk til deres biler. Ved Rocker Cover Race er det ventildækslet, der skal køre hurtigst og længst - og parken bliver fyldt med musik, liv og boder.

Der bliver sammensat et omfattende program, der repræsenterer hvad MG mærket og vores klub står for og meget mere! Der vil følge mere information om dette i senere blade.
Der er således meget at glæde sig til.
En komite på godt og vel 20 af klubbens medlemmer er allerede godt i gang, og det kunne jo sagtens være - du ved at læse dette - har fået stor lyst til at deltage i noget at det arbejde, der pågår det kommende halvandet år. Du skal derfor være velkommen til at kontakte undertegnede, så kan vi få en god snak om, hvad du kunne tænke dig at bidrage med.
Det kan være utroligt lærerigt og fornøjeligt at deltage i den slags arbejde. Vi kan sige at det hidtil har været en fornøjelse at arbejde sammen med alle grupperne, der foreløbigt er nedsat. Nogle af disse grupper får dog snart brug for at supplere sig når nu arbejdet med detaljerne i planlægningen rigtigt kommer i gang.

Der vil køre en PR-kampagne i ind og udland hele næste år (2022). Ingen i hele Europa med interesse for MG og MG Car Club vil kunne sige, at de ikke har hørt om, hvad der sker i Danmark i 2023.

Tilmeldingsperioden vil være 4. kvartal i 2022.
Vi vil selvfølgeligt løbende komme med yderligere informationer efterhånden som arbejdet skrider frem.
Vi ser frem til et godt samarbejde og en stor MG oplevelse – der bliver ikke en bedre anledning i vor tid!

På arrangement komiteens vegne
Søren Martin Sørensen & Gert Jørgensen



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) i løbet af februar



MG kalenderen for 1. januar til 31. marts

Januar

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

Februar

t	1	Pubmøde Fyn – Foredrag
o	2	
t	3	
f	4	
l	5	
s	6	
m	7	
t	8	

Marts

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

s	9	
m	10	
t	11	
o	12	Pubmøde – MG Østjylland Pubmøde Sydøstjylland
t	13	
f	14	
l	15	
s	16	
m	17	
t	18	
o	19	
t	20	
f	21	
l	22	
s	23	
m	24	
t	25	
o	26	
t	27	MG Midt-Vest – Foredrag med Palle & Rikke
f	28	
l	29	
s	30	
m	31	

o	9	MG Østjylland – Suppeaften Pubmøde Sydøstjylland
t	10	
f	11	
l	12	
s	13	
m	14	
t	15	
o	16	
t	17	
f	18	
l	19	
s	20	
m	21	
t	22	
o	23	
t	24	Pubmøde – Midt-Vest
f	25	
l	26	
s	27	
m	28	

o	9	Pubmøde – MG Østjylland
t	10	
f	11	
l	12	
s	13	
m	14	
t	15	
o	16	
t	17	
f	18	
l	19	
s	20	
m	21	
t	22	
o	23	
t	24	
f	25	
l	26	
s	27	
m	28	
t	29	
o	30	
t	31	Pubmøde – Midt-Vest

Arrangementer der ønskes optaget i kalenderen sendes til: marlene@troldborg-design.dk

Montering af topppakning

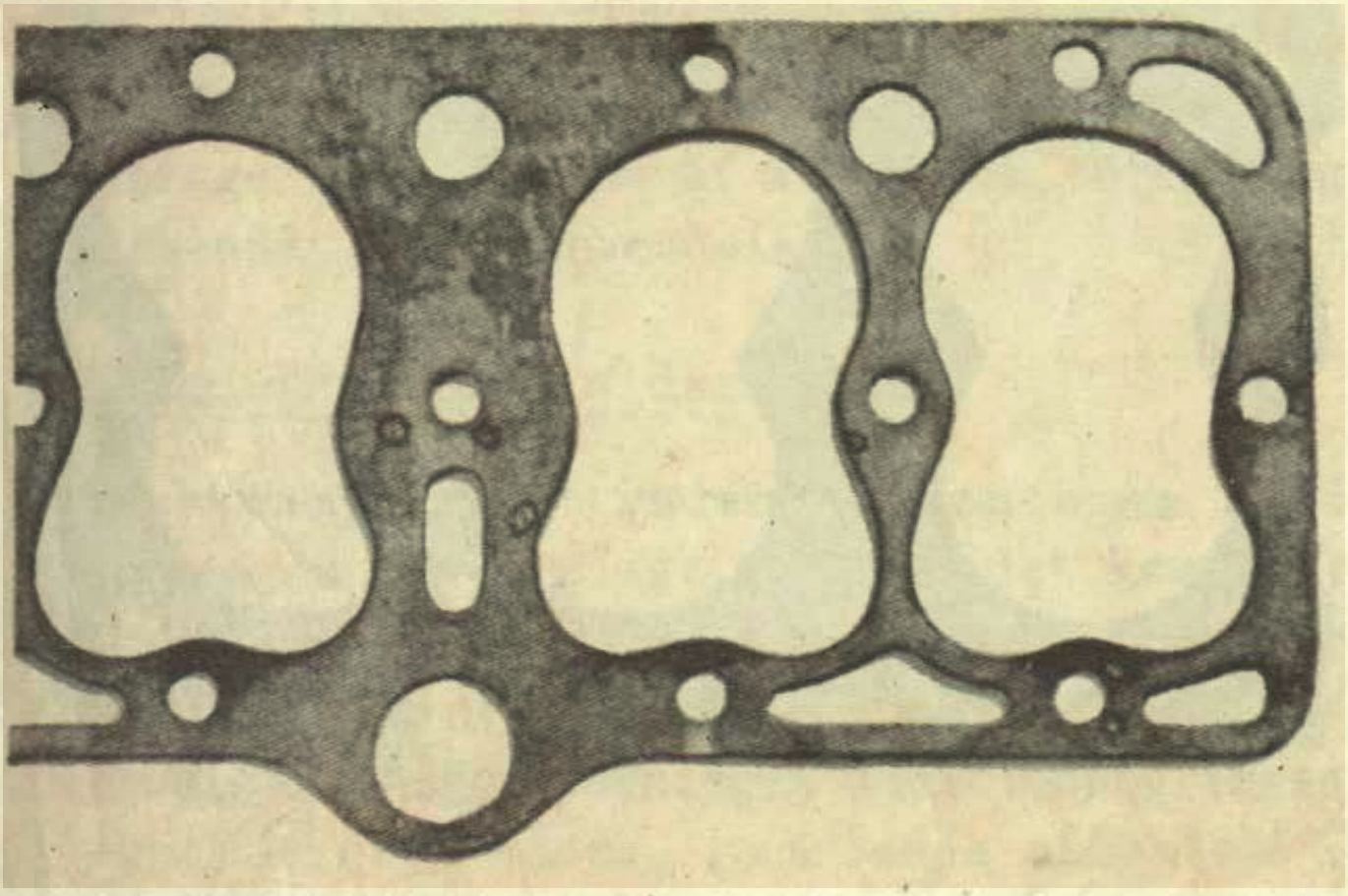


Fig. 1.

I en automobilmotors levetid vil det sandsynligvis ske, at topstykket må tages af et antal gange, og samtidig må toppakningen naturligvis skiftes. Rent umiddelbart synes dette at være et stykke arbejde, som er ganske ligetil og uden fælder af nogen art. I denne artikel er imidlertid nævnt nogle af de mest almindelige monteringsfejl og samtidig gives anvisning på den rigtige fremgangsmåde, og det vil herefter fremgå, at forkert montering af en toppakning kan have en væsentlig indflydelse på motorens ydelse og i visse tilfælde kan forårsage en fuldstændig ødelæggelse af motoren.

Renlighed

Inden montering af en toppakning er det absolut påkrævet, at man sikrer sig, at pasfladerne på topstykke og cylinderblok samt støttebolte og bolthuller er fuldstændig fri for rust, kulpartikler og snavs. Undlader man at iagttage dette, kan muligheden for at opnå en fuldstændig gas tæt samling udelukkes. Et meget typisk eksempel på en afmonteret pakning med indeklemte snavspartikler er vist i fig. 1.

Skævhed

Topstykkets og cylinderblokkens pasflader bør altid undersøges for mulige tegn på skævhed. Det er vanskeligt at give en universel regel for den tilladelige skævhed enten i cylinderblok eller topstykke, men som en almindelig rettesnor kan man regne med, at skævheden over hele længden af et af disse stykker støbegods ikke bør overskride 0,004". Hvis skævheden er større end dette tal, bør cylinderblokken, topstykket eller begge dele planslibes, inden pakningen monteres og motoren samles.

Figur 2 viser et typisk eksempel på fejl forårsaget af skævhed i topstykke eller cylinderblok. Det vil bemærkes, at der er ansamlinger af kul over store dele af pakningens flade.

Tilspænding af topstykke

Det er overordentlig vigtigt, at man til spænder topstykkemøtrikkerne i den rigtige rækkefølge som vist i fig. 3 – idet man starter fra midten af topstykket og arbejder sig udad. Man bør dog bemærke, at mens denne metode gælder i alminde-

(Artiklen har tidligere været bragt i "DOMI Service Bladet" nr. 7/8, april/maj 1955).

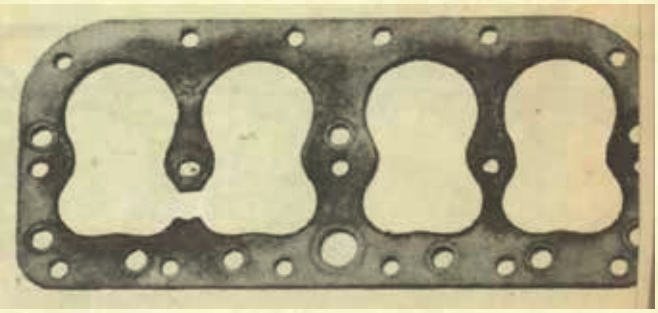


Fig. 2.

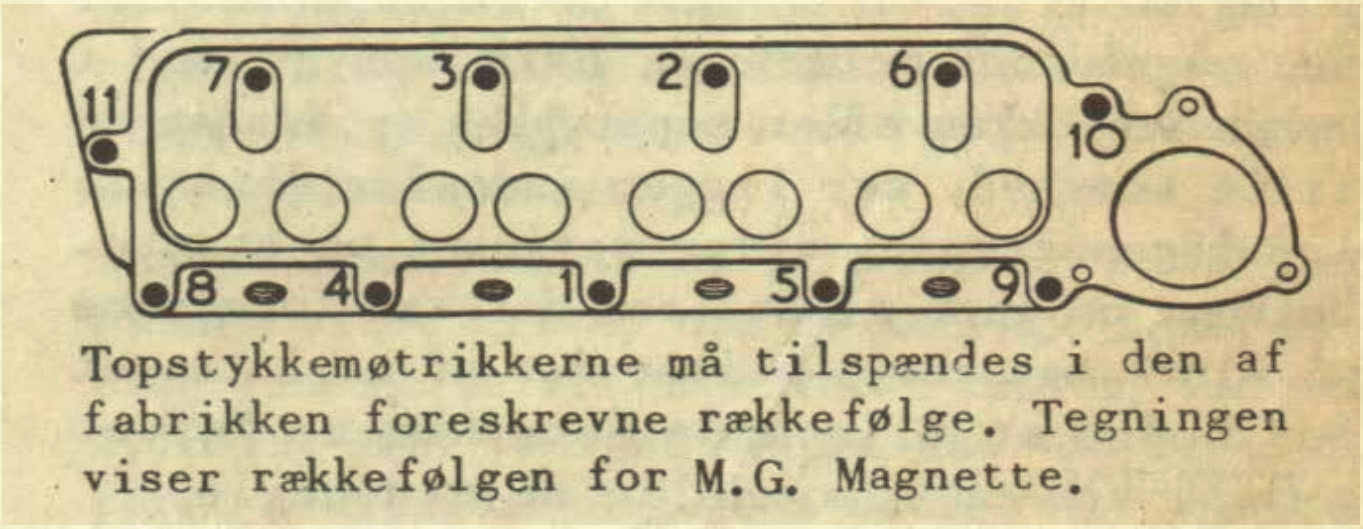


Fig. 3

lighed, er der enkelte automobilfabrikker, som anbefaler en afvigelse herfra, og i sådanne tilfælde bør instruktionerne i fabrikkens håndbog naturligvis følges.

Der bør altid anvendes den samme tilspændingsværdi på alle topstykkemøtrikkerne, og det er vigtigt, at de ikke spændes for hårdt, da dette kan medføre unødigt stræk på støtteboltene. For at sikre et ensartet tilspændingsmoment anvendes i almindelighed en indikatornøgle, således at møtrikkerne spændes til den værdi i pund/fod eller kg/m, som er foreskrevet for den pågældende motortype. Hvis der derimod i cylinderblokken eller topstykket er fundet en lille skævhed, der ligger indenfor det tilladeliges grænse, eller gevindet på støtteboltene er lidt slidt (som det kan forekomme på ældre motorer), bliver det af nogle anset for bedre at tilspænde møtrikkerne "efter gehør" med en almindelig stjernenøgle.

Alle topstykkemøtrikker bør efterspændes, efter at motoren har kørt 150-200 km. Støbejernstopstykker bør efterspændes, når motoren er varm, medens aluminiumstopstykker skal efterspændes, når motoren er kold.

Ødelæggelser, der kan henføres til utilstrækkelig tilspænding af topstykkemøtrikkerne i den rigtige rækkefølge, og som er forårsaget straks eller efter motorens første opvarming, er illustreret i fig. 4.

Placering af vulster

Som en almindelig regel gælder det, at når toppakningen er af en symmetrisk type, og som følge deraf kan monteres på den ene eller den anden led, skal vulsterne eller ombukningerne omkring cylinderhullerne i pakningen vende ned mod cylinderblokken. I tilfælde, hvor dette ikke gælder, er pakningen mærket, i reglen med et stempel, der tilkendegiver toppen samt forreste eller bagerste ende af pakningen.

Anvendelse af flydende pakning

Toppakninger af kobber-asbest, der leveres ulakerede, vil give et tilfredsstillende resultat, hvis de inden monteringen forsynes med et tyndt lag fedt eller lignende smøremiddel. Det kan ikke anbefales at bruge flydende pakning ved montering af topstykke, da dette materiale ved motorens opvarmning er tilbøjeligt til at forkulle og smuldre og således danne utætheder,

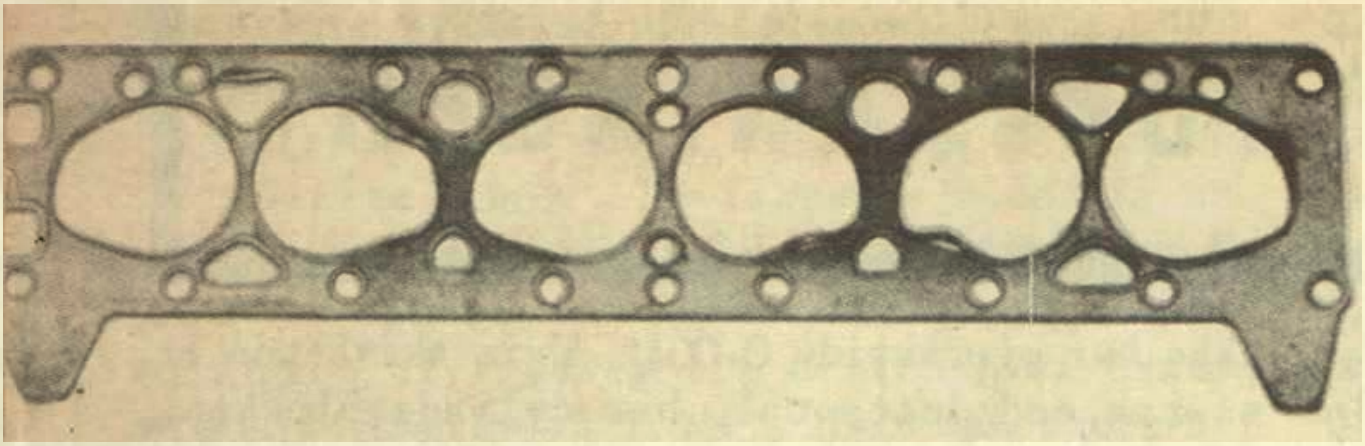


Fig. 4.

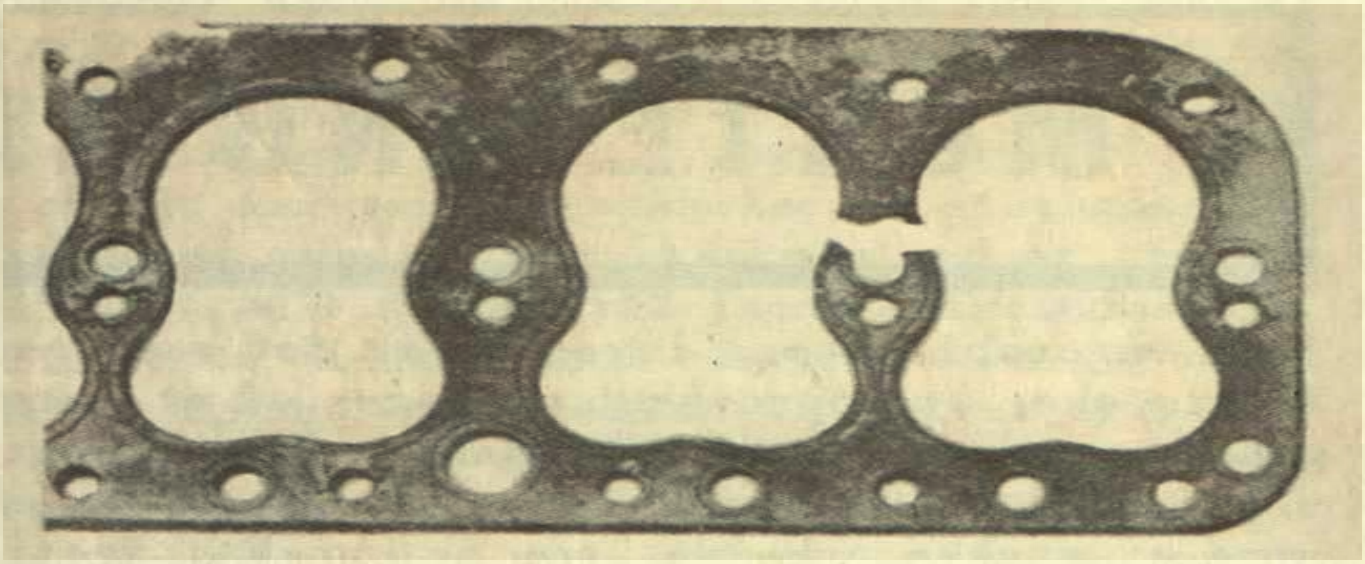


Fig. 5

hvor forbrændingsgasserne kan passere. Et sådant eksempel er tydeligt vist i fig. 5.

Den nyeste udvikling og de sidste undersøgelser er resulteret i indførelsen af en presset stålpakning. Denne pakning, som leveres til montering på adskillige motorer, er i fabrikationen forsynet med et tyndt lag af et laklignende materiale. Denne type pakninger, som er let kendelige, må under ingen omstændigheder smøres med fedt eller flydende pakning, da toppakningen på grund af sine specielle egenskaber i så tilfælde vil miste sin effektivitet.

Aluminiumstopstykker

Ved montering af topstykker af denne type må det ligeledes frarådes at anvende flydende pakning, da de forskellige udvidelsesgrader hos aluminiumstopstykket og cylinderblokken, der er af støbejern, under påvirkning af varme under motorens arbejde hurtigt vil ødelægge pakningen og forårsage utæthed enten i den forreste eller bageste ende af denne. Ved montering af toppakning på motorer med denne type topstykke anbefales det, at pakningen smøres med et ikke hærdende smøremiddel.

Våde cylinderforinger

Særlig omhu må udvises ved montering af toppakninger på motorer, som har våde cylinderforinger. Defekter i pakningen kan let opstå, hvis foringerne er sunket ned under blokkens overflade eller under den grænse, som er fastsat af fabrikken, der har fremstillet den pågældende motor. Fig. 6 viser tydeligt tilfælde af defekter i en toppakning som følge af nedsunkne cylinderforinger.
Hvis dette er tilfældet, anbefales det, at foringerne tages ud og pakningerne under disse fornyes. Denne forholdsregel vil bringe den øverste ende af foringen op i den rigtige højde i forhold til cylinderblokkens overflade. Der er tilfælde, hvor man kan afhjælpe en nedsynkning af cylinderforingerne ved montering af en speciel toppakning, som har særlige forstrækninger rundt om forbrændingsrummene. Man bør imidlertid

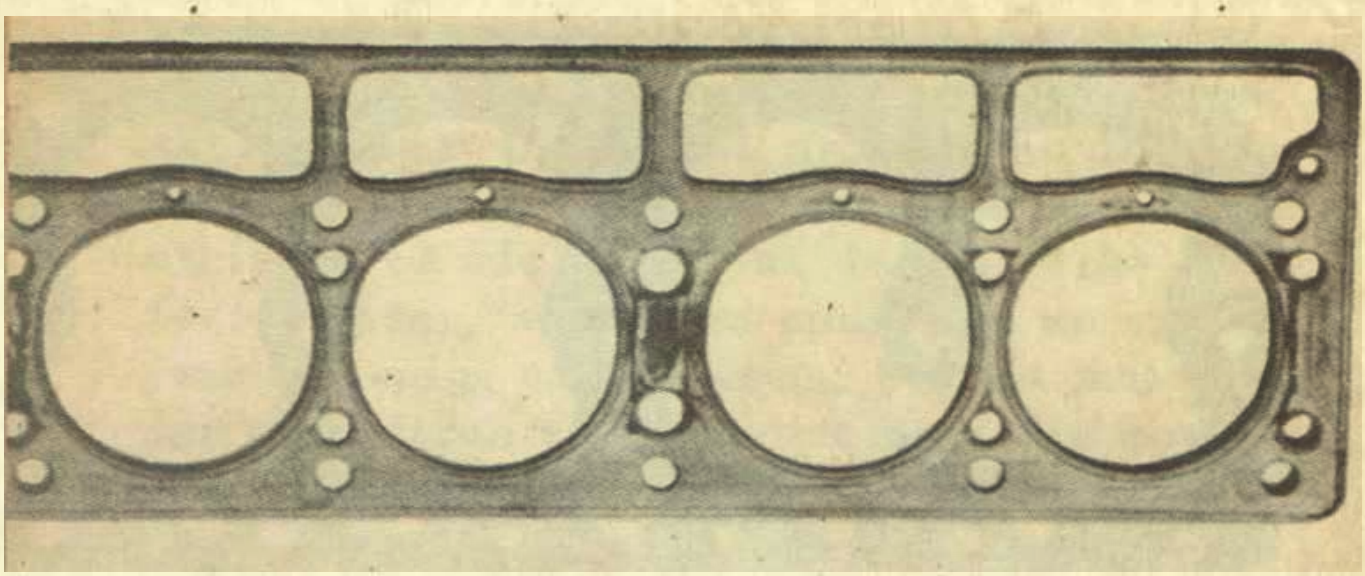


Fig. 5

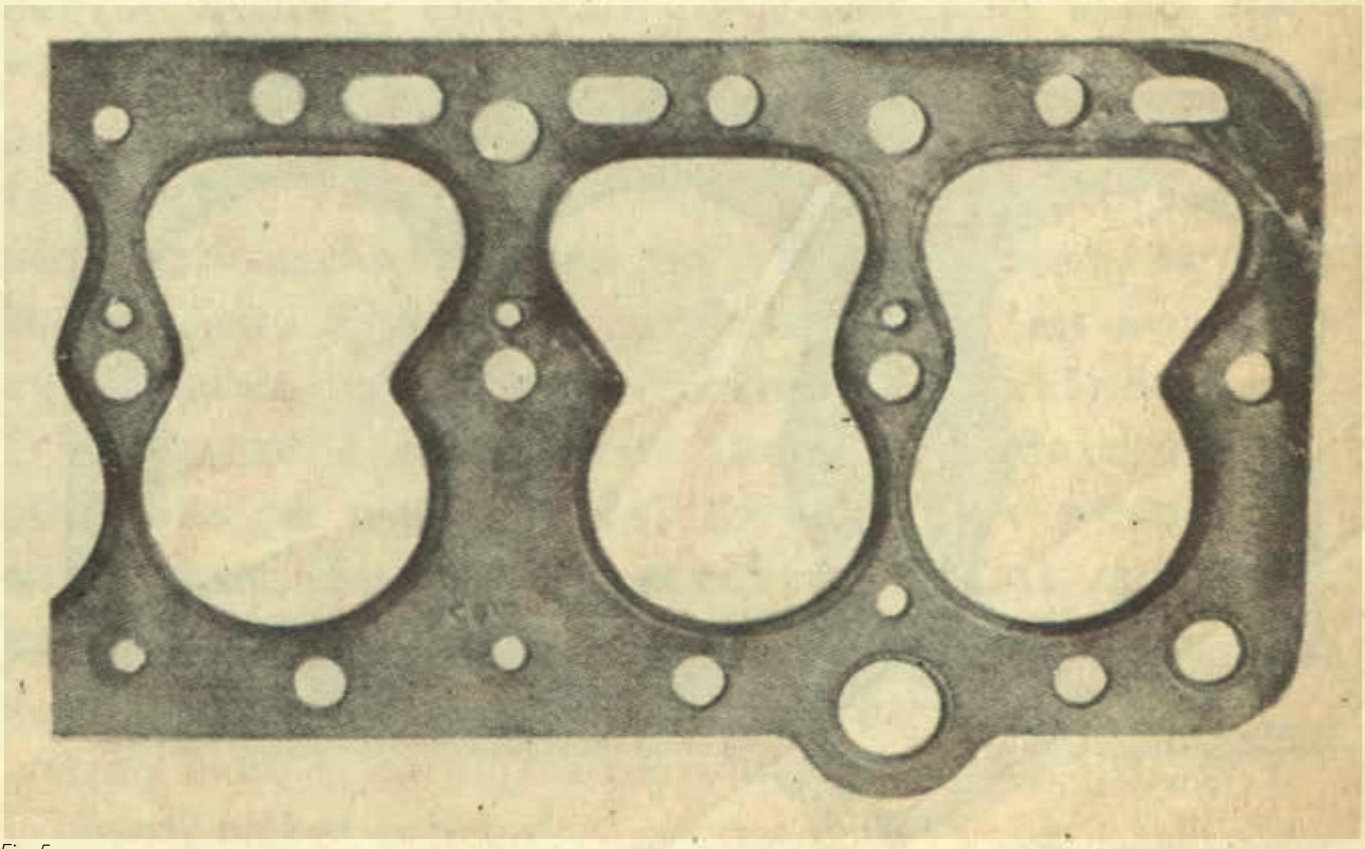


Fig. 5

være opmærksom på, at disse pakninger kun leveres af fabrikken, hvis denne anerkender deres anvendelse.

Almindlige forholdsregler

Toppakninger bør, inden de monteres, altid undersøges omhyggeligt, for at det kan fastslås, om de er ubeskadigede. Fig. 7 viser et typisk eksempel på en defekt, forårsaget af beskadigelse af toppakningen under monteringen. Illustrationen viser, hvorledes asbesten er ødelagt, fordi hjørnet af pakningen har været bukket om, og tjener til at understrege nødvendigheden af en omhyggelig behandling af alle typer toppakninger.



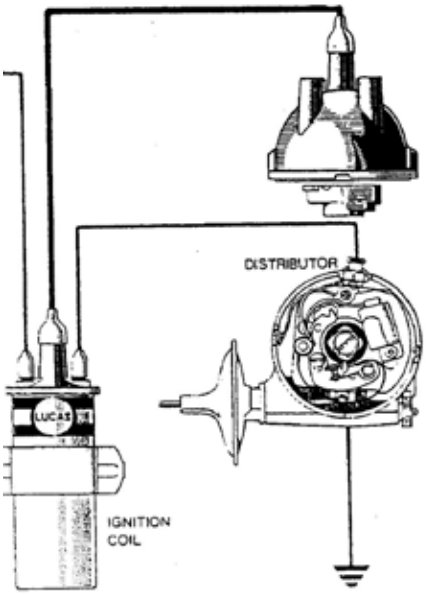
Teknik, Holdninger og Gode Råd

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

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

Tidstypisk Lucas tændingsanlæg (MGA m.fl.)

1. Strøm fra tændingskontakt
2. Strømfordelerdæksel med udtag til tændrør (ikke vist)
3. Rotor, set fra siden
4. Kondensator
5. Kontaktsæt ("platiner")
6. Justerskrue til finjustering af tændingstidspunkt (kun ældre fordelere)
7. Vacuumreguleringsdåse



Denne gang bliver det svært, både for dig og for mig, idet jeg efter bedste evne skal forsøge at forklare lidt om MG'ens tændingsanlæg på en nem og gerne populær måde. Nu er du advaret!

Dårlig motorgang

Langt de fleste årsager til dårlig motorgang skal findes i tændingssystemet. Jeg har overværet flere samtaler hvor talen er faldet på begrebet dårlig motorgang og ofte lyder det fra den 'forurettede ejer': Jeg skal også se at få justeret de karburatorer! Men det vil være dumt at kaste sig ud i en justering af karburatorerne. Lad mig gentage (det gør ældre mennesker gerne aldeles uopfordret!):
Inden man overvejer at justere karburatorer, så skal den øvrige motorjustering være i orden, herunder tændingen. Og når du så har justeret tændingen, så vil du i ni ud af ti tilfælde erfare at din motor går aldeles udemærket. Selvfølgelig kan der være snavs/urenheder i benzintilførsel, herunder i karburatorerne, men det har egentlig ikke noget med karburatorjustering at gøre. Når først de – karburatorerne - er justeret korrekt, så behøver man ikke at pille ved dem de første mange år. Modsat tændingen, den skal du justere/kontrollere jævnligt.

Tændingssystemet

Inden vi går videre så vil jeg kort – meget kort – gennemgå det klassiske tændingssystems komponenter. Jeg skriver 'klassisk' fordi moderne biler har en helt anden form for tændingsanlæg. Det her beskrevne anlæg sidder på MG'er indtil produktionen af MGB stoppede i 1980.

Fra tændingskontakten sendes der strøm (12 volt) til tændspolen. Strømmen går igennem tændspolen og videre til strømfordeleren og platinerne (også kaldet knikserkontakter eller kontaktsæt). Når motoren kører, så åbnes og lukkes platinerne hver gang et stempel er i top i kompressionsfasen. Herved induceres en højspænding (20.000 – 30.000 volt) i tændspolen, som sendes fra spolen og til midten af strømfordelerdækslet. Oven på strømfordelerens aksel, inde under strømfordelerdækslet, sidder der en rotor, som fordeler strømmen til de enkelte tændrørsledninger, der igen har forbindelse til de enkelte cylinderes tændrør.

I tændrørene springer strømmen som en kraftig gnist imellem tændrørenes elektroder.

Jeg glemte en lille vigtig 'dims' i strømfordeleren: kondensatoren. Den består, meget forenklet, af to aluminiumsstrimler der er isoleret fra hinanden med vokspapir.

Det hele er rullet sammen og den ene strimmel er forbundet til strømsiden på platinerne (ledningen, der kommer fra tændspolen) og den anden strimmel er forbundet til stel. Kondensatorens opgave er at forhindre gnistdannelser hver gang platinerne åbner og lukker. Det betyder at strømmen, der herved afbrydes meget hurtigt (6.000 gange i minuttet, når det er en 4 cyl. motor, der kører med bare 3.000 omdr./min.), 'klumper sig sammen' i kondensatoren, hvorved der oplagres en spænding på ca. 300 volt. Spændingen udlades igen, når platinerne lukker og dermed hjælper med til at opbygge højspændingen til tændrørene.

Justering af tændingsanlægget

Det vil være for omfattende at gennemgå hvordan man justerer tændingsanlægget, men jeg vil blot nævne hvad en komplet justering bør indeholde:

1. Justering af platinafstand, skal på de nyere MG'ere være 0,4 mm eller 0,015". Det er ikke ret meget, og det kan ikke foretages på øjemål! Det er svært at



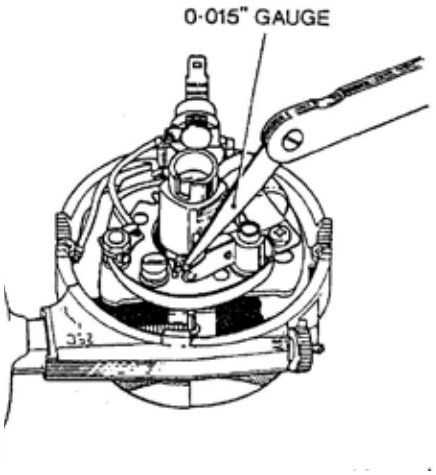
Lille men vigtig del: Kondensatoren

foretage helt nøjagtigt med et søgerblad – se tegningen – uden at afmontere strømfordeleren. Hvis det er muligt, så anvend en elektronisk camvinkelmåler, hvis en sådan stadig kan opdrives!
2. Justering af tændingstidspunktet statisk med en prøvelampe, eller endnu bedre med en stroboskoplampe (glimlampe).
3. Justering af tændrørenes elektrodeafstand (0,5 – 0,6 mm)
Det var minimum for hvad en tændingsjustering kan omfatte. Jeg har ikke her redegjort for alle de fejlmuligheder, der kan ligge gemt i tændingssystemet, eller for hvad man med jævne mellemrum bør udskifte.

ustering af platiner med søgerblad kræver øvelse og føling!

Fejlmuligheder i tændingssystemet
Som nævnt er der mange muligheder for fejl. Her et virkeligt eksempel på, hvor galt det kan gå.

Rikke havde været ude og køre DASU Classic i GT'eren. Hjemkommet herfra beklagede hun sig over ujævn motorgang ved høje motoromdrejninger. Jeg havde inden hun drog af sted gennemgået tændingsjusteringen, ergo var jeg spændt på at finde årsagen og kastede mig derfor over problemet og fandt følgende fejl:
1. Platinafstand for lille 0,25 mm skulle være 0,40 mm. Årsagen hertil var dårlige platiner. Knasten er fremstillet af nylon/plastic (rød knast) og ikke af brun fiber. Plast/nylon slides hurtigere og kan ikke tåle høje varmegrader, derfor slid/nedsmeltning fra 0,4 mm til 0,25 mm på kun



Platinafstand

700 km. John Milland, der kører historisk motorsport i en MGB (du kender ham sikkert) har haft samme problem og måtte udgå sidste år til Historisk GP på Bellahøj.
2. Rotorens messingarm, den der skal fordele strømmen til de enkelte tændrør, var gået løs i nitten, således at rotorens messingarm kunne bevæge sig op og ned. Man kan banke på den pågældende rørnitte så messingarmen sidder fast, men hvor længe?
Det var de to primære fejl. Efter udskift-





Originalt Lucas platinsæt med brun fiberknast og den rigtige emballage

ning af platiner (desværre til den røde model fra Lucas, som jeg havde på lager), en anden brugt rotor, kondensatoren (for en sikkerheds skyld) samt nye tændrør, blev motoren startet. Gik i gang, men stoppede igen efter et par sekunder! Hvad havde jeg gjort galt? Kontrol alt er som det skal være! Måler for en sikkerheds skyld om der er gennemgang i tændrørskablerne og konstaterer, at der ingen gennemgang er på kablet til cylinder nr. 3. Finder et brugt kabel i næsten rigtig længde og monterer det. Nyt startforsøg og efterfølgende prøvekørsel 110 km/h i 3. gear uden udsættere – så kan det ikke blive bedre? Og dog!
Den sidste fejl er muligvis opstået i forbindelse med udskiftning af de andre tændingskomponenter, men det pågældende kabel har dog haft en begyndende brist. Lære heraf: Tag intet for givet! (men det tog også kun ca. ½ time at lokalisere den nye fejl!)

Det kan blive bedre

Indrømmet, jeg har hørt det før, men har ikke rigtig troet på det: De dårlige platiner og de dårlige rotorer. Sidstnævnte har der været mange problemer med bl.a. overgang i materialet grundet en forkert monteret nitte. Fælles for dem allesammen er at de er af fabrikat Lucas. Ikke fra den gamle Joseph Lucas fra Birmingham i de røde æsker, men fra det nye Lucas i de grønne æsker. Indholdet i de grønne æsker er af en dårlig kvalitet! På emballagen står anført: 'Trademark licensed from Lucas Industries plc, UK'. Det er alt, ikke noget med 'made in … ', men skal vi gætte på et eller andet sted langt øst på! Har i øvrigt været inde på hjemmesiden for at se hvem der står bag firmaet, men er ikke blevet meget klogere.

Det står enhver frit for, hvad man vil vælge. Platinerne med de røde knaster er gode nok til promenadekørsel, men hvis du virkelig går til stålet eller skal på langtur, så duer de ikke. Tilsvarende med den sorte rotor. Brug kun den røde rotor.

Kvalitet koster, men betaler sig i længden!
Jeg vil til hver en tid prioritere driftssikkerhed. Ingen tvivl om at MG'erne altid har været driftssikre, men når det ikke altid er tilfældet i dag skyldes det billige og dårlige reservedele. Direkte dårlige reservedele hæfter forhandleren for, men uanset om han vedkender sig sit ansvar, så er det et unødigt irritationsmoment, når tingene ikke virker og så koster det tid og penge.

Jeg har efterfølgende udskiftet følgende tændingsdele på GT'eren:
1. Et sæt silikone tændrørskabler – noget dyrere end standardkablerne til ca. 100 kr. – de her koster ca. 400 kr., men så er der også livsvarig garanti!
2. Et nyt fordeler dæksel – det gamle fejlede ikke noget, men for en sikkerheds skyld – er ikke fa. Lucas – pris ca. 60 kr.
3. Nyt platinsæt – brun knast, forstærket til 125,- kr. Standard sæt med rød knast (Lucas) koster ca. 40 kr. Det nye forstærkede sæt er fremskaffet uden om de sædvanlige MG leverandører!
4. Ny kondensator – standardmodel til ca. 25 kr.
5. Ny rotor – den røde model til ca. 50 kr. Standardrotoren koster ca. 25 kr. men er også derefter!

Bemærk, at der er forskel på platinerne til 25D4 fordeleren (MGA og tidl. MGB) og de tilsvarende på 45D4 fordeleren (nyere MGB). Platinerne på 45D4 fordeleren er konstrueret således, at primærledningen til platinerne og kondensatoren er samlet i én kabelsko, der er monteres direkte på platinerne. På 25D4 fordeleren er de pågældende ledninger samlet i en opsats med en nylonbøsning som isolator. Ved at anvende kontaktsæt til 25D4, kan der også anvendes en løs standard kondensator. Tilsvarende gør sig ikke gældende vedr. rotoren, her bør der skelnes mellem de to typer strømfordelere.

Nu kører GT'eren som forventeligt og den har været ude at køre DASU Classic den 16. aug. – uden problemer – og der var ros til chefmekanikeren!

Justering og udskiftningsterminer.

Der er ikke fastsat terminer for hverken justering eller udskiftning af tændingskomponenterne. Man kan selvfølgelig vente med at foretage sig noget indtil motoren begynder at gå dårligt. Men det er en glidende overgang fra god motorjustering og til mindre god eller dårlig motorjustering. Så hvorfor ikke forebygge?

Personligt kontrollerer jeg tændingsanlægget i forbindelse med olieskift hvert efterår, svarende til ca. 5000 km kørsel. Ud med tændrørene – rensning og justering af elektrodeafstand. Af med strømfordelerdækslet for kontrol af platinafstand, og om nødvendigt justering af samme. Hvis afstanden er korrekt er det ikke nødvendigt med efterfølgende kontrol af tændingstidspunktet. Hvis der er justeret på platinerne, så bør man for



Den onde og den gode rotor



Markedets bredeste dækning

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

Godt dækket er rigtig dækket

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

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

Nordisk | Veteran

OK



en sikkerheds skyld kontrollere tændingstidspunktet.

Hvis kontakterne på platinerne har en sort ujævn overflade, så vil det være en god idé at udskifte dem. Det vil være passende efter ca. 10.000 km kørsel (hvert andet år). Når jeg skal skifte platiner afmonterer jeg hele strømfordeleren og sætter den op i skruestikken. Så er der styr på tingene, idet man kan se og mærke hvad man foretager sig. Samtidig kan man se ned i fordeleren og kontrollere at fjedrene på svingklodserne sidder korrekt og at de hele kan arbejde ubesværet og et par dråber olie skader ikke. Kontroller samtidig, at der ikke er slør i strømfordelerens aksel. Lidt slør er tilladt, men er der meget slør, normalt først efter et par hundrede tusind kilometers kørsel, så kan det være nødvendigt at udskifte hele strømfordelen, og så bliver det noget dyrere! Hver anden gang jeg skifter platiner, skifter jeg også kondensatoren, det er nemt og billigt! Så skal fordeleren sættes på plads. Den kan ikke monteres forkert, men det er nødvendigt efterfølgende at justere tændingstidspunktet. Når det er gjort er fire friske tændrør ikke at foragte.

Ovennævnte er hvad jeg vil betegne som 'tændingssystem kontrolleret og justeret'. I langt de fleste tilfælde er det nok til at få motoren til 'at spinde som en kat', men der kan opstå mange andre fejlkilder i tændingssystemet, men sådanne fejl kan sjældent forudses eller forebygges.

Ufarlig højspænding

Det vil måske være passende at berolige eventuelle nervøse gemytter. Tændingsanlæggets 20.000 – 30.000 volt er ikke farlig for raske mennesker. Ikke meget farligere end kontakt med et elektrisk hegn omkring en mark. Men selvfølgelig er det ubehageligt at berøre hegnet. At det er ufarligt at berøre det elektriske hegn og højspændingskablerne til tændrørene (når motoren vel at mærke kører!) skyldes at den høje spænding ikke er ledsaget ret mange ampere. Det er kombinationen af mange ampere og høj spænding, der er livsfarlig.

Du har sikkert lagt mærke til at højspændingskablerne fra spolen og videre til tændrørene er af en ret kraftig dimension, men i virkeligheden er der blot tale om en ret tynd ledning med en masse isolering omkring. Årsagen hertil er at høj spænding har det med at slå igennem tynd isolering for at undvige den letteste vej, dvs. der hvor der en eller anden form for stelforbindelse. Og det er uheldigt, for så kommer den højspændte strøm ikke frem til målet, nemlig tændrørene.

Den højspændte strøm kræver ikke en egentlig stelforbindelse for at slutte det elektriske kredsløb og den egenskab udnyttes i tændrøret. Her springer strømmen nemlig fra tændrørets midterste elektrode og ud til tændrørets gevindstykke igennem 'luften', som i dette tilfælde er en energiholdig blanding af benzin og luft. Den højspændte strøm udlader altså små lyn (kraftige gnister) inde i cylinderen.

Tidspunktet for gnistudladningen bestemmes af strømfordelerens statiske justering ('justering af tændingstidspunktet'), samt strømfordelerens tændingsregulatorer (svingklodserne i fordeleren og vacuumregulatoren uden på fordeleren). De to sørger i fælleskab for at gnisten springer lige akkurat, når der er brug for det. Når motoren kører hurtigt er der brug for en tidlig gnist og når den kører langsommere en lidt senere gnist. Og når motoren er belastet (speederen trådt godt ned) så er der brug for en tidlig gnist og når vi kører med let speederfod, så er der brug for en senere gnist.

Elektronisk tænding – et alternativ?

Det tændingsanlæg som jeg her har beskrevet er det klassiske anlæg. Der findes også såkaldte elektroniske anlæg som kan eftermonteres på vore gamle MG'ere. De fleste af disse anlæg erstatter kun platiner og kondensator, således at tændingsanlægget bliver kontaktløst. Andre anlæg er meget mere sofistikerede og koster derefter, idet det er hele strømfordeleren og i nogle tilfælde tændspolen, der skal udskiftes.

Det er op til enhver at afgøre om man vil investere i et moderne elektronisk anlæg. Jeg vil ikke anbefale det, for grundlæggende er det originale tændingsanlæg på en klassisk MG af en god og driftssikker kvalitet, hvis det bliver vedligeholdt og der, som beskrevet, monteres kvalitetsdele i tændingsanlægget. Og nu vi er ved kvalitet – hvem siger at det elektroniske anlæg er af en god kvalitet? Og hvis det går i stykker, hvem kan så finde fejlen? Men hvis du eller den foregående ejer allerede har monteret et elektronisk anlæg, så skal du naturligvis fortsætte med at køre med anlægget.

Men jeg 'hælder' nu mest til tesen om, at klassiske køretøjer skal vedligeholdes korrekt og være så originale som muligt. Kører man i et gammelt køretøj er det for at opleve hvordan det var dengang.



GoldClass™

Premium Performance



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

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

Reflect Your Passion™

REFLECT YOUR PASSION · 10 ÅR I DANMARK

Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

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

Meguiar's® since 1901

MG & the Rolling Stones

Af: Bjarne Rother Jensen



Som alle andre mænd med penge på lommen, har "drengene" i verdens ubetinget største Rock 'n' Roll band The Rolling Stones boltret sig i lækker biler. Bandet er jo som bekendt engelsk, nærmere bestemt fra London. Så i 60'erne og 70'erne da engelsk bilindustri var noget man lagde mærke til, var engelske bilmærker ofte blandt bandets foretrukne bilvalg. Keith Richard har kørt Bentley. Mick Jagger Aston Martin, en lækker helt ny Midnight-blue DB6, som han præsterede næsten at smadre i et sammenstød med en Ford Anglia. Og deres mobile studie, The Rolling Stones Mobile, fik de bygget i ladrummet på en BMC lastbil. Et studie som var stærkt efterspurgt og for øvrigt også har været brugt af adskillige topnavne som Led Zeppelin, Deep Purple og Fleetwood Mac. Men med hensyn til MG og The Rolling Stones er jeg stødt på et par sjove og besynderlige historier.

Bassisten Bill Wyman' fortæller i sin selvbiografi (Stone Alone, 1990), hvordan han godt og grundigt blev tørret i en bilhandel, da han ville lade sin MGB indgå i en handel med en Alfa Romeo.

"I januar 1966 begyndte jeg at tage køretimer. Jeg købte samtidig en Morris Minor 1000 Traveller til £648. Efter jeg havde bestået køreprøven, købte jeg en MGB sportsvogn. "(Stone Alone s. 432)

"Senere blev jeg godt og grundigt tørret i en ny bilhandel. En lokal bilforhandler kom efter aftale hjem til mig i Keston. Jeg betalte ham en check på £650 for en Alfa Romeo, og overdrog ham min MGB sportsvogn i bytte. Han lovede, at kontakte mig, når Alfa'en var klar til levering. I flere måneder henvendte jeg mig til forhandleren uden nogen succes, hvor efter jeg kontaktede et advokatkontor. De meddelte mig, at selskabet var gået konkurs. Der var intet jeg kunne gøre. Jeg har aldrig set Alfaen, mit depositum eller min gamle MGB igen, men jeg havde fået en lærestreg for livet." (Stone Slone s. 564).

Product placement er en måde at markedsføre et product på.





Vi kender det i overdreven grad fra James Bond filmene, hvor det efterhånden handler mere om BMW biler og Omega ure end om selve James Bond historien. Der er altså tale om en form for sponsorat, men i modsætning til traditionelle sponsorater gøres der ikke tydeligt opmærksom på at en sponsor er involveret. Denne markedsføringsmåde opstod i 1980'erne.

Hvem kender ikke The Rolling Stones logo, den røde tunge, som sensuelt provokerende kommer frem mellem et par læber. Det er et af verdens mest kendte brand. Ligheden mellem logoet og Mick Jaggers store mund, samt bandets provokerende opførsel er uløseligt sammenflettet i dette logo. I mange år gik der fejlagtigt rygter om, at Andy Warhol, en af USAs dygtigste og højest betalte reklametegnere, var ophavsmanden bag dette log. Det viser sig så siden hen, at logoet er designet af en ung kunststuderende fra Royal College of Art i London, tilbage i 1970. John Pasche, som kunstneren hedder, fik £50 for sin ulejlighed. Senere fik han en bonus på £200.

Og hvad har product placement og The Rolling Stones logo så med MG at gøre?

Jo, bladre man i British Leylands salgsbrochure fra 1976 (den der blev lavet til det amerikanske marked) støder man noget overraskende på Rolling Stones logoet.
Billederne i brochuren viser MGB'en i et smukt bjerglandskab med en drageflyver svævende bag bilen. På et af billederne står et ungt par lænende sig op af den åbne bil og betragter drageflyveren. På den smukke hvide drage der glider elegant over himlen, er der et kæmpe logo, det med den røde tunge, hvilket må siges at være ret besynderligt. The Rolling Stones logo må være ophavsmæssigt beskyttet på alle leder og kanter. Men kan der være tale om en tidlig form for product placement, noget med at henvende sig til de unge og smukke eller hvordan de to brands nu kan supplere hinanden? Man kan dårligt tænke sig, at rockbandet skulle have betalt MG fabrikkerne for at få deres logo placeret i salgsbrochuren, eller at sammenfletningen mellem sportsvognen og tungen skulle kunne øge gruppens pladesalg. Men et kan man i hvert fald sige, The Rolling Stones succes, og evne til at overleve, smittede i hvert fald ikke af på den allerede skrantende bilfabrik.



OPHOLD I DET MIDTJYSKE

MED RIG MULIGHED FOR AT OPLEVE AARHUS

DAG 1:
- Check-in fra kl. 14.00
- 2 retters menu i vores hyggelige restaurant "Det Rustikke Landkøkken" (Ankomst senest kl. 20.00)
- Overnatning i dobbeltværelse

DAG 2:
- Stor lækker morgenbuffet
- Eftermiddagskaffe m/ kage
- Velkomstdrink
- Lækker 3 retters aftenmenu
- 1 overnatning i dobbeltværelse

DAG 3:
- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS PR. PERSON 1.145,- I DOBBELT-VÆRELSE

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

DAG 2:
- Stor morgenbuffet
- Check ud senest kl. 11.00

PRIS PR. PERSON 775,- I DOBBELT-VÆRELSE

Tillæg enkeltværelse pr. dag kr. 250,-







Hotel Årslev Kro

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

Livskvalitet er altid investeringen værd

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



Per Najbjerg Poulsen
Formuerådgiver

Book et møde på
96 16 12 65

OBS:

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

spar Nord

Spar Nord Herning | Dalgasgade 30 | herning@sparnord.dk



Pas godt på din passion og hobby

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

Det får du som medlem i GF Veteran

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

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

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

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

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj
Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 2.045 kr.

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

*Priseksemplerne viser præmien før (A/) og efter (**/B**) fradrag af overskuddet på 30 %.
**Prisen for veteranknallertforsikringen (+25 år) er før overskudsdeling og evt. samlerabat.
Alle priserne er eksklusive afgifter og 55 kr. i medlemskontingent.

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

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

****For at blive medlem i GF Veteran skal forskellige krav være opfyldt.*
Du kan læse mere om kravene, vilkår og forsikringssummer m.m. på www.gfforsikring.dk/veteran.

GF FORSIKRING
Overskud til hinanden

GF Veteran · Strandvejen 59 · 2100 København Ø
Tlf. 7224 4198 · www.gf-veteran.dk · gf-veteran@gf-forsikring.dk

GF Veteran tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringsselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringsselskaber.
Vi tager forbehold for eventuelle fejl. Indholdet kan ikke erstatte den vejledning, som du kan få ved at kontakte os.
Du kan finde betingelserne for vores produkter på www.gfforsikring.dk



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

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

MG-SHOPPEN

Vinter i MG SHOPPEN...

Kære MG Venner alle os fra MG Shoppen ønsker jer et rigtigt GODT MG NYTÅR 2022
Tak for mange hyggelige snakke og besøg på messestanden og i MG Shoppen, altid oplever vi en dejlig positiv stemning, TAK for det.
Vi ser frem til at tage hul på en ny og spændende sæson og håber på at vejrguderne vil vise sig fra sin allerbedste side.

Mg Shoppen på Damgaardvej 3, 7323 Give er åben for besøg, men husk kun efter aftale, bare så vi kan være hjemme.

Tlf.: 2167 0949
Mail: mogens@mgcc.dk



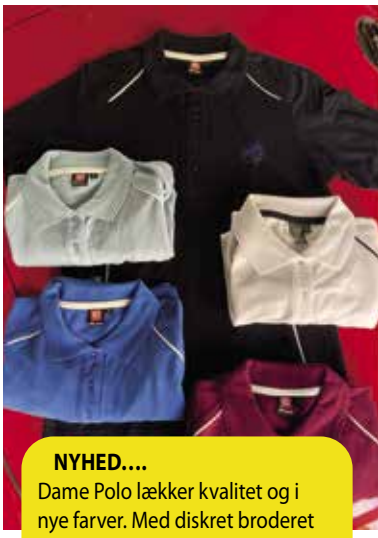
PUDE med indlagt picnic tæppe, farven er sort og med flot broderet MG Logo - **Pr. stk. kr. 125**



NYHED...
Quiltet jakke med MG LOGO fåes i flere størrelser til både damer og herre. Virkelig lækker kvalitet.
- **Pr. stk. kr. 600**



Strik cardigan til herre i en super lækker kvalitet. Farven er mørk blå og fåes i flere størrelser.
- **Pr. stk. kr. 600**



NYHED....
Dame Polo lækker kvalitet og i nye farver. Med diskret broderet MG LOGO - **Pr. stk. kr. 250**



Strikfleece jakke med MG Klublogo, findes til både Damer og Herre - **Pr. stk. kr. 600**



NYHED...
Den kendte strikfleece jakke fåes nu også i lys grå og både til Damer og herre. Her med diskret MG LOGO.
- **Pr. stk. kr. 600**



NYHED...
Herre skjorte lys blå og med MG Logo på flippen. Super lækker kvalitet.
- **Pr. stk. kr. 400**



NYHED....
Herre Polo med brystlomme og i nye farver, lagerføres i alle størrelser, og med flot broderet MG Logo
- **Pr. stk. kr. 250**



Veteranforsikring Danmark

Vi sætter pris på originalerne

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

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

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 forsikringens 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



Pubmøder Sydøstjylland

Onsdag den 12. januar

Vi prøver igen med et foredrag af Carl Helmers om hans deltagelse i det historiske Rally Monte Carlo. Det er et meget krævende løb på 3000 km.
Carl og hans bror Poul har deltaget flere gange i løbet og Carl vil fortælle om forberedelserne til løbet, om spændingen undervejs, koncentrationen, udfordringerne, bilerne og hvad der kræves for at fuldføre dette krævende rally i al slags vejr.
Foredraget holdes på min arbejdsplads Jevi A/S, Godhåbsvej 7, 7100 Vejle fra kl. 19.00 til ca. kl. 22.
Alle deltagere skal vise coranapas for at komme ind på Jevi.
Efter foredraget er der kaffe og boller med ost og pålæg.
Husk 20 kr. til kaffekassen.
Tilmelding til Karsten Pedersen senest 2 dage før på tlf. 23962617 eller klp@hafnet.dk.

Onsdag den 9. februar

Kurt Søgaard vil gerne afholde pubmøde for klassiske biler i sit værksted på adressen Karlskronavej 31, 8600 Silkeborg.
Start kl. 19.00 til ca. 22.00.
Kurt foretager service og reparationer på klassiske biler og har nogle biler opstaldet for vinteren, så der er altid noget spændende at se på.
Han vil være vært ved en øl/vand/kaffe m.m.
Husk 20 kr. til kaffekassen.
Tilmelding til Kurt på 21208890 eller n.k.soegaard@mail.dk

Pubmøder Sønderjylland

Generelt

Jeg kan kontaktes på 22 31 78 71 eller Allan.Rempt@gmail.com
Hvis ikke andet er angivet nedenfor er følgende gældende:
- Sidste tilmelding er søndagen før arrangementet.
- Det starter kl 19.
- Check hjemmesiden og Facebook for senest opdaterede kalender og eventuelle ændringer.

2. februar

Lilly og Frank Løndal Frandsen, Alssundvej 20, Sønderborg, 40 68 63 83

26. marts

Forårsklargøring hos Asserballeskov Auto, Østkystvejen 40.
Butikken er overtaget af Martin Lagoni, men vi er så heldige, at han jo er af familie med MG blod i årene. Derfor stiller Martin sit fine værksted til rådighed, så vi kan få bilen gjort sommerklar. Svend Erik arbejder stadig på værkstedet, og han er formand for reparationerne samt for planlægning af brug af lifte osv.
Tilmelding på 74 47 43 08. Vi starter kl. 8, hvor Martin er vært med rundstykker.
Madpakken til frokost tager deltagerne selv med. Ved tilmelding afklares brug af lifte/hjælp osv.
Bonnevie sørger for stumper på dagen, så ring til Lars på 21 24 28 48 og bestil i så god tid som muligt.

6. april

Irene og Svend-Aage Jørgensen, Højløkke 21, Broager, 74 44 01 04

4. maj

Alice og Kjeld Holm-Nielsen, Dybbølgade 13, Sønderborg, 20 23 44 91

1. juni

Ragnhild og Bjarne Bill, Island 12, Egernsund, 20 90 13 31

6. juli

LEDIG:
Hvis du kunne tænke dig at afholde et pubmøde denne dag, så giv mig en melding på
22 31 78 71

3. august

Hella og Gert Jørgensen, Mommarkvej 42, sommer grill, altid en super hyggelig aften.
Tag selv kød og drikkevarer med, så sørger Hella for tilbehør og Gert for at få startet den store MG Als grill op.
Tilmelding til Gert på 40 41 67 93 eller Hella på 61 26 06 88.
Bemærk at arrangementet starter kl. 18

7. september

Anne Marie og Ernst Kold, Ravnskobbel 4, Sønderborg, 21 20 63 79

5. oktober

LEDIG - Hvis du kunne tænke dig at afholde et pubmøde denne dag, så giv mig en melding på 22 31 78 71

2. november

Heidi og Allan, Østkystvejen 28, Asserballeskov, 22 31 78 71

7. december

Julefrokost på Værftet, Marina Minde, kl. 18.30.
Seneste tilmelding 30. november på tlf. 22 31 78 71 (Allan)

Pubmøder Fyn

Tirsdag den 1. februar 2022 kl. 19.

Dansk Veteranbil Klub's lokale i Nr. Broby, Vesterågade 16, 5672 Nr. Broby.

Rallye Monte-Carlo Historique.

Foredrag af Carl Helmers om dette helt unikke rally - Rallye Monte-Carlo Historique.
Carl og Poul Hellmers har deltaget flere gange og kan fortælle om forberedelserne til løbet, om spændingen undervejs, koncentrationen, udfordringerne, bilerne og hvad der er afgørende for at kunne fuldføre dette krævende billøb på godt 3.000 km i alt slags vejr.
Tilmelding til Palle Møldrup telefon/SMS 50550228 eller e-mail palle.moldrup@gmail.com



Tirsdag den 1. marts kl. 19

Vi afholder et vinter pubmøde og forhåbentlig lykkes det denne gang.
Tilmelding 3 dage før. Dette er meget vigtigt, således vi ved hvor mange, der kommer
i disse Corona tider.
Venlig hilsen Kirsten og Karsten Holck.
Rubinvej 26 Odense, 5210 NV.
Telefon 23241015 eller
mail Healey@mail.dk.

MG CarClub DENMARK

Bestyrelsen



Formand:
Sponsorer og fundraising
Finn Pedersen
Klosterlundvej 12
7442 Engesvang
Tlf.: 2144 3651
finn@mgcc.dk



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



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



Løbs- og arrangements koordinator:
Mogens Appelt Petersen
Damgårdvej 3
7323 Give
Tlf.: 2167 0949
mogens@mgcc.dk



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

Suppleanter:
Mogens Jensen
Finn Elsøe Gravesen

Indmeldelser: via hjemmesiden eller kontakt

Carl Helmers - carl@mgcc.dk

Udmeldelser og ændringer af adresse mv:

Finn Pedersen – finn@mgcc.dk

Deadline for artikler

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

Hvor er MG bladet?

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

Klubshop

Ulla og Mogens Petersen
mogens@mgcc.dk

Bøger

Bjarne Rother
Bjarne@mgcc.dk

Regalier

Carsten Thorgaard
carsten@mgcc.dk

Arkiv

Gert Jørgensen
Gert.joergensen@mgcc.dk

Ekspertpanelet

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

FWD / Harry Lagoni, 7110 7198

Midget / Harry Lagoni, 7110 7198

Magnette / Carsten Wiwel, 29917729

SVW / Jørgen Hansen, 9711 6223

MGA / Gert Jørgensen, 7442 3439

T-Typer / Asbjørn Pinholt, 6171 2053

MGB / Karsten Petersen, 2396 2617

Y-Typer / Frank Neumann, 97542303

MGB V8 / Søren M. Sørensen, 2756 0000

Z-Typer / Morten V. Nielsen, 8691 1601

MGC / H. K. Kristensen, 4059 4277

Pubmødekoordinatorer

Jylland Nord
Ole Frydkjær Thomsen
Hedhusvej 6
9900 Frederikshavn
2057 5514

Jylland Midt/Vest
Kontaktperson
6155 8526
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Syd/Vest
Erik Thastrup
Vesterbækvej 4
6800 Varde
3023 1222

Fyn
Palle Møldrup
Landevejen 6
5683 Hårby
5055 0228

Jylland Syd/Øst
Karsten L. Pedersen
Skovparken 46
8722 Hedensted
7589 2617

Jylland Øst
Kontaktperson
Erling S. Poulsen
8692 8357
Løses af arbejdsgruppen

Jylland Syd
Allan Rempt
Østkystvejen 28
6440 Augustenborg
2231 7871

Køreselskabet Viborg
Ib Lynge
20238322
MGTA@fibermail.dk

Bladredaktionen



Redaktør
Anders Øster
Egeskovvej 4
9800 Hjørring
Tlf. 29723617
Mg-bladet@mgcc.dk



Redaktionsmedlem
Bjarne Rother Jensen
Højbovangen
9200 Aalborg SV
Tlf. 22736073
rother@mgcc.dk



Redaktionsmedlem
Carsten Thorgaard
Bellisvej 4
6920 Videbæk
Tlf. 97175500
Tlf. 40175540
carsten@mgcc.dk



Redaktionsmedlem
Marlene Jørgensen
Ravningvej 48 7182
Bredsten
Tlf. 20836988
Marlene@troldborg-design.dk

Der er mange fordele ved et medlemskab

Som nyt medlem får du klubbladet, adgang til omfattende hjemmeside, du kan deltage i de mange fantastiske MG begivenheder, hyggelige garagemøder, udfordrende klubmesterskabsløb og MG Sport.
Endvidere kan du gøre brug af vores kompetente ekspertpanel.
Vi ønsker vore nye medlemmer hjertelig velkommen og håber, at de må få mange fornøjelige timer sammen med ligesindede.

3471 Mitta Kristensen, Gimlesvej 2B, 8960 Randers SØ
Tlf.: 28920033 Mail: m.c.kristensen@hotmail.com
3472 Jørn Olesen, Ryttervænget 4, 7000 Fredericia
Tlf.: 30734024 Mail: b.j.olesen@hotmail.com
3473 Heine Commerou, Hostrupsvej 32, 8870 Langå
Tlf.: 23262111 Mail: heinecommerou@gmail.com
3474 Charles Vendelbjerg, Vardevej 7, 6900 Skjern
Tlf.: 51800862 Mail: chaven@godmail.dk

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

25 år 1991-2016

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.





PENRITE

Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer

Vi har det









Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



www.form-grafik.dk

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

PENRITE www.bonnevie.dk **21 24 28 48** mg@bonnevie.dk