MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Januar-Februar 2022 - Nr.1





MGB fejrer sit 60 års jubilæum i 2022

Vi påbegynder en serie af artikler, der vil markere MGB, som den fantastiske og populære sportsvogn den var i produktionsårene 1962 - 1980. Følg serien om MGB gennem hele 2022. Vi starter med en intro på side 7, de to første artikler på 8-10





Rally anekdoter

Vi følger Jan Glads rally karriere, hvor vi nu er nået til året 1975, med deltagelse i den store Gruppe II klasse. Se side 16-17

Fortællingen om MG

Historien om MG fortjener et par nye øjne, hvorfor det er med stor glæde vi kan præsentere Matthies Nissens udlægning af denne. Læs første del på side 11-15

Nye reservedele til fremtidens klassikere



Bob Cobley fortsætter fortællingen om, hvordan vi klarer reservedele til kommende klassikere. Han kigger denne gang på Hydragas. Se side 25

Generalforsamling

Tirsdag den 1.marts 2022 kl. 19.30 samles vi til den årlige generalforsamling. Her hyldes også årets klubmester samt øvrige pokalvindere. Se side 5

Nørdehjørnet

Denne gang videregiver Jan Glad hele to gode tip for den nørdede gør-det-selv MG M/K. Kig ind på side 27-29

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

BONNEVIE 25 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

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

NYT FRA BESTYRELSEN



Så kom vinteren, og her i det nye år vil jeg huske at ønske jer alle en god bag jul og et godt nytår.

Det er nu tid til at få lavet de fejl og mangler, som er opstået i løbet af sæsonen, og som der ikke lige var tid til at få udbedret. For mit eget vedkommende er speedometeret i stykker på begge mine MGB. GT'ens virker slet ikke og roadsteren viser 20 miles forkert.

Vi skal også alle huske at få serviceret bilerne. Hvis man ikke selv står for det, så få bestilt tid hos mekanikeren i god tid, så vi alle kan køre ud i foråret med god samvittighed.

Bestyrelsens aktiviteter.

Bestyrelsen har haft en del at se til her i efteråret. I starten af november var Rikke og undertegnet i Wien til MG formandsmøde med de de europæiske MG klubber. Mødet skulle oprindelig have været afholdt i 2020, men var blevet udsat på grund af Corona. Det lykkedes at få det afholdt i år, dog med lidt færre deltagere, og nogle deltog via zoom. I Østrig var der på det tidspunkt allerede indført krav om, at man skulle kunne fremvise et gyldigt vaccinepas, da en negativ test ikke var nok, hertil skulle man bære mundbind stort set alle steder.

Rikke har deltaget på det årlige DASU repræsentantskabsmøde, som blev afholdt i idrættens hus i Brøndby, hvor vi er en af de ældste medlemsklubber.

I slutningen af november deltog Rikke og jeg Motorhistorisk Samråds årsmøde, som blev afholdt i Middelfart. Mødet var det første siden 2019, da coronaen stod i vejen i 2020. I år skulle vi derfor tage stilling til både regnskabet fra 2019 og 2020, samt vælge bestyrelse. MhS laver et stort stykke politisk arbejde, således at vi kan bevare vores klassiker interesse, samt køre i vores klassiske køretøjer. De har en løbende dialog med motorstyrelsen omkring tolkning af de forskellige regler, som påvirker vores brug af vores klassiske biler. Vi er i skrivende stund i gang med at arrangere et foredrag med MhS i Nærum, som forventes, afholdt her i foråret.

MG medlemsbladet.

Som du måske har bemærket, virker vores medlemsblad til at være trykt i en lidt anden og bedre kvalitet end tidligere. På generalforsamlingen i 2021 blev det understreget, at bladet udgør en forholdsvis stor andel af klubbens budget, hvorfor der er behov for hele tiden at sikre, at vi får mest for pengene.

Derfor har vi undersøgt sagen og her fundet ud af, at den vestdanske klub betaler en del mindre for deres blad, som oven i købet er trykt på bedre papir. Vi fik derfor kontakt til deres trykkeri, som vi efterfølgende har lavet en aftale med, således at vi fra dette blad nr. 1 i 2022 kan præsentere et nyt trykkeri, et blad i et bedre tryk, lækrere papir og det hele til en lavere pris. Da papirudgifterne samtidig var ved at stige, har vi med den nye aftale sikret os, at udgifterne til vores medlemsblad bliver en smule lavere. Endvidere er det lykkedes os, i tillæg til det nye tryk, at få udført pakning og forsendelse til en billigere pris.

Vi var ikke utilfredse med Trykkeriloftet, men da de ikke kunne matche aftalen med Tarm Bogtryk, valgte vi at skifte

Julemøde i Nærum.

Det lykkedes i år at få afholdt det traditionelle julemøde i Nærum, dog med lidt Corona tiltag. Pakkelegen var aflyst, der var indført tilmelding samt fremvisning af Coronapas ved ankomst. Samtidig prøvede vi alle så vidt muligt ikke at vandre for meget rundt blandt hinanden, også under præmieoverrækkelser. Hertil var der indført engangs bankoplader

I Haslev måtte Bent desværre aflyse julemødet, da der var for få tilmeldte.

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



Vores MGB venter på foråret



Påfyldning af olie på gearkasse på en MGB foregår inde fra kabinen



Matthies Nissen var i Nærum i efteråret og fortælle og ethanolholdig benzin



Vi var fornemt indkvarteret i Wien, da det hotel vi skulle have boet på, var lukket på grund af Corona. Vi kom dog ikke til at betale extra.

Medlemsblad for

MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:
mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer 8 gange i 2022:
Ultimo i månederne: Januar, Marts, April, Maj, Juli, August, September, November.
(Bladplan finder du i MG blad nr. 1 - 2022)

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, og med kildeangivelse.

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:
Tarm Bogtryk A/S

FORSIDE:



For et par år siden lavede Rikke denne nytårsmenu. Vi synes den fortsat passer ganske glimrende

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Først og fremmest ønskes I alle - læsere, annoncører og samarbejdspartnere - et godt nytår med håb om et lykkebringende 2022. Lad os håbe på et dejligt år uden restriktioner, således at de kommende MG arrangementer kan gennemføres.

Med et nyt år har vi valgt at introducere en lille designmæssig opdatering af MG bladet. Vi syntes der manglede lidt farver, så vi håber vores valg falder i god smag . Endvidere blev det besluttet, at skifte trykker, da der viste sig en meget favorabel mulighed for både en bedre trykning på bedre papir og ikke mindst en pæn besparelse på forsendelsesomkostningerne. Udover de kvalitetsmæssige og økonomiske fordele, betyder det også, at MG bladet vil udkomme med 44 sider, otte gange i 2022. Vi siger derfor velkommen til Tarm Bogtryk A/S, som vil forestå trykningen af vores blad.

Samtidig vil vi sige tak til vores tidligere trykker: Trykkeriloftet i Kvistgård, for et godt samarbejde. Desværre kunne de ikke matche tilbuddet fra Tarm Bogtryk A/S på flere parametre, hvorfor et skifte lå lige for.

Fra vores helt egen verden, så kunne vi på redaktionen rigtig god tænke os en tegner til bladet, som kunne levere et par sjove tegninger i løbet af året. Klubbens økonomi tillader desværre ikke at entrere med professionelle tegnere, så vi håber at der måske sidder et medlem med skjulte tegne talenter, som vil bidrage til bladet indhold? - Ring til redaktionen, hvis du er personen !

Vi prøver noget helt nyt i år, idet Charlotte Poulsen har lavet en MG kryds og tværs, som findes på side 33. Prøv at løse den, og giv os et praj på redaktionen om det er noget vi skal fortsætte med?

Ved indgangen til 2022, kickstarter vi fejringen af det 2000 århundredes måske mest populære sportsvogn, MGB, der i år fejrer sit 60 års jubilæum. Vi har sammensat en række spændende artikler om MGB, der indholdsmæssigt spænder vidt. Til dette arbejde er vi så heldige, at kunne trække på førende bilskribenter, som bidrager til denne 60 års fejring med spændende artikler gennem hele 2022. Læs mere om indholdet på side 7, og de første artikler på side 8-10.

Samtidig med denne fejring, bringer vi i MG bladet første del af ”Fortællingen om MG - … tilsat lidt teknik og holdninger”. Det er Matthies Nissen der har kastet sig ud i denne spændende opgave med at viderebringe MG historien, tilsat hans velkendte holdninger til mangt og meget i og omkring MG bilerne. Matthies regner med at fortællingen strækker sig over fem afsnit. Læs første del inde på side 11-15.

Bob Cobley fortsætter sin historie om leverandører af reservedele til fremtidens klassikere med afsæt i MGF / TF. Dette med baggrund i, at de mange tidligere OEM leverandører forsvandt fra markedet. Læs mere herom på side 25-26.

På side 27-29 har vi denne gang hele to artikler fra ”Nørdehjørnet”. Jan Glad går denne gang tættere på ”Gearkasseproblemer i MGA” og ”Strømfordeleren”. Det er lidt nørdede artikler - som overskriften hentyder til - men vi regner med de mange kyndige MG folk i klubben har stor glæde af disse tip.

Klubmesterskabet for 2021 er afgjort. Vi fejrer det sammen med øvrige pokalvindere under generalforsamlingen. Kig ind på side 35. Overfor på side 34 finder du året udgivelsesplan for MG bladet.

Som det vil være de fleste bekendt afholdes sommerens klub week-end på skønne Bornholm i juni måned. Læs om tilmelding etc. på side 36.

Vigtigt: Husk klubbens generalforsamling den 1.marts 2022, hvor vi håber at kunne afholde denne uden restriktioner. Indkaldelse findes på side 5.

God fornøjelse

GENERALFORSAMLING 2022

Indkaldelse til generalforsamling
i MG Car Club Danish Centre
Tirsdag den 1. marts 2022 kl. 19:30

I

DVKs lokale, Sommer's Automobile Museum,
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter:

1. Valg af dirigent
2. Formanden aflægger beretning
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab
4. Behandling af indkomne forslag
5. Valg af næstformand (lige år)
6. Valg af to bestyrelsesmedlemmer
7. Valg af to suppleanter til bestyrelsen.
8. Valg af én revisor og én revisorsuppleant.
9. Fremlæggelse af budget for indeværende periode, herunder fastlæggelse af indmeldelsesgebyr og kontingent.
10. Eventuelt.

—— o O o ——

Ad 5: Valg af næstformand.

- På valg er Rikke Urbansen Nissen (modtager genvalg).

Ad 6: Valg af to bestyrelsesmedlemmer.

- På valg er Torben Olesen (modtager genvalg)
- På valg er Bent Hedegaard (modtager ikke genvalg – bestyrelsen foreslår Wolfgang Rohleder)

Ad 7: Valg af to suppleanter.

- På valg er Nils Christoffersen (modtager ikke genvalg)
- På valg er Wolfgang Rohleder (modtager genvalg, men såfremt han vælges ind i bestyrelsen skal der vælges en anden)

Ad 8: Valg af én revisor og én revisorsuppleant.

- På valg er Jørgen Bakka (revisor) og John Milland (revisorsuppleant)



Forslag, der ønskes under afstemning på generalforsamlingen, skal være formanden eller næstformanden i hænde senest fire uger før generalforsamlingen, dvs. senest 1. februar 2022. Indkomne forslag skal offentliggøres senest to uger før generalforsamlingen på klubbens hjemmeside.

Forslag til lovændringer skal være indsendt inden den 1. januar 2022 og bekendtgøres for medlemmerne mindst to uger inden generalforsamlingen på klubbens hjemmeside. Valg og forslag, der ikke angår lovændringer eller klubbens opløsning, afgøres ved simpel majoritet. Stemmeberettigede er kun medlemmer, der ikke står i økonomisk restance til klubben. Vedtagelse af lovændringer kræver tre fjerdedeles flertal blandt de tilstedeværende medlemmer.

Til generalforsamlingen kan der ikke stemmes ved fuldmagt. Afstemningsreglerne fastlægges i øvrigt suverænt af dirigenten. Et af bestyrelsen valgt medlem fører referat over generalforsamlingens forløb, og dette bringes i klubbladet og på klubbens hjemmeside.

Traditionen tro hylder vi årets klubmester og nr. 2 og 3, vinder af Stifinderpokalen og Hastighedspokalen (Ole Fredsgaards Pokal). Vi uddeler rookiepokalen, og måske udpeger vi et medlem, som har fortjent 'Fortjenstpokalen'.

På gensyn til generalforsamlingen

Bestyrelsen

OBS! Bestyrelsen ser meget gerne, at man tilmelder sig på medlemmgklub@gmail.com - så kan vi udsende en mail til deltagerne, såfremt der kommer corona-restriktioner i vejen...



KORT NYT

Genbrugsmaterialer i biler



Fremtidens biler, og det gælder især el-biler vil leve op til kravene om bæredygtighed i produktionsprocessen. Således forlyder det fra sædvanligvis velunderrettet kilder, at bl.a. VW og Volvo er meget langt i deres udvikling af fremtidens bil, bygget af overvejende genbrugsmaterialer.

VW har allerede præsenteret deres bud på en lille el-bil, der byder på bl.a:

- Frontdæksel lavet af 100% gamle plastflasker
- Karrosserilak farvet med savsmuld
- Træet i kabinen udført i bæredygtigt træ
- Sædebetræk lavet af genbrugsmaterialer
- Dækkene af bio-olie, naturgummi og risskaller

Hertil anvendes tekstiler på nye måder i forhold til opbygning af bilens tag.

Hos Volvo berettes bl.a. om brug af aflagte plastflasker til måtter, på døre, instrumentbordet, kabinehimmel og armlæn.

Kilde: Bil Magasinet

Nyt bilmuseum i England

(Kun for engelske biler)

Af vores venner i Rover Owners Club blev vi opmærksomme på, at der i maj måned åbnede et helt nyt bilmuseum: Museet "Great British Car Journey"

Great British Car Journey
When Britain Ruled The Road

Museet præsenterer en samling på mere end 100 britisk producerede køretøjer, som udstilles i en tidligere fabriksbygning, der nu er blevet forynget og gjort mere luftig, med en placering ved bredden af floden Derwent i Derbyshire



Gå på opdagelse her:
https://greatbritishcarjourney.com/

Bilister skal betale fuld registreringsafgift efter kontrolaktioner



Bilister får en opkrævning på adskillige tusinde kroner efter Motorstyrelsens kontrol en fredag i november.

En række bilister kan se frem til at modtage en opkrævning på mange tusinde kroner efter Motorstyrelsens kontrolaktioner i Aalborg, Holstebro, Esbjerg og Odense fredag eftermiddag og aften. Motorstyrelsen kontrollerede i samarbejde med politiet bilister i de fire byer for blandt andet at undersøge, om der blev betalt korrekt registreringsafgift af de køretøjer, som blev vinket ind til siden

Læs mere inde på Motorstyrelsens hjemmeside:

www.motorst.dk



Tegning fra Nordaniafinans.dk

Medlemmerne bliver yngre og yngre....

Altså de firhjulede af slagsen!

Til en privat julestue var nogen af klubbens medlemmer med familie samlet, hvilket resulterede i tre MG'er årgang 2021 i indkørslen.

To styk MG EHS hybrid og et styk MG ZS EV elektrisk model.

De to af dem er tidligere spottet til klubmøder.

Gad vide, hvor mange af klubbens medlemmer, der kører i moderne MG til hverdag?

Rikke U. Nissen

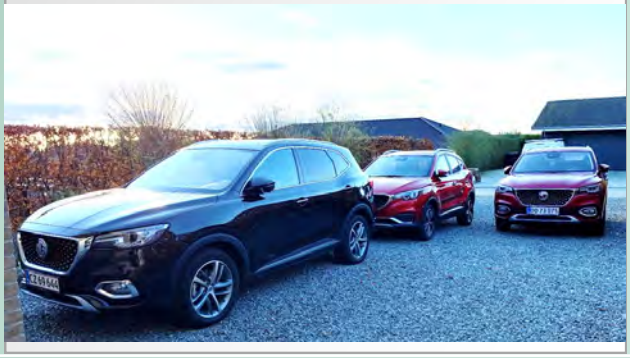




Foto Allan Christensen

60 års Jubilæum

(1962 - 2022)

MGB

Den måske mest populære sportsvogn?

Introduktion

Overskriften herover er min, og hertil udtryk for min kærlighedserklæring til MGB. Og jeg er sikker på, at rigtig mange i klubben deler min begejstring for den fantastiske MGB, som her i 2022 kan fejre 60 års jubilæum.

Det er en begivenhed vi i MG klubben selvfølgelig ikke lader passere ubemærket hen, hvorfor vi fra og med dette nummer af MG bladet, og resten af 2022, kan glæde læserne med en fantastisk vifte at artikler om MGB.

Artikelserien breder sig tidsmæssigt fra fødselsåret 1962 og frem til det hele var slut i 1980. Hertil sammenlignes MGB også med den meget populære Mazda MX5. Men vigtigst er, at vi går i dybden med MGB, hvordan den opførte sig, hvordan den var skruet sammen og hvilke forbedringer, der blev anbefalet.

Alt dette bliver præsenteret i en række artikler, hvor vi er meget stolte af, at kunne præsentere bilskribenter, som beredvilligt vil assistere os i gennemførelse af denne ambitiøse plan.

I planlægningen af 60 års jubilæet har vi haft stor glæde af samarbejdet med Tage Schmidt (se præsentation på side 9), der udover at bidrage med artikler til jubilæet, har medvirket i vores planlægning af jubilæet med viden, forslag og idéer. Hertil har han siden midten af 1950'erne og frem til midten af 1970'erne prøvekørt alt, hvad der var af sportsvogne.

Endvidere har vi atter fået lov til at måtte benytte os af Anders Ditlev Clausagers enorme viden indenfor biler, og ikke mindst MGB, idet han bidrager med endnu en spændende artikel om MGB. Vi har tidligere haft glæde af hans store faglige og tekniske viden indenfor engelske biler, hvilket har været en stor hjælp.

Endelig har vi den glæde, igen at måtte benytte os af vores gode samarbejde med Peter Clausen, der som redaktionschef på Magasinet FDM Motor Classic gennem flere år har været imødekommende med hensyn til lån af deres artikler om MG, og ikke mindst MGB.

Sidst, men ikke mindst, skal rettes en stor tak til Jens Møller Nicolaisen fra Veteran Tidende, som har været behjælpelig med artikelforslag og kontakter til skribenter.

Artiklerne

Vi har sammensat en buket af artikler, der gennem 2022 skal indramme MGB, som den fantastiske sportsvogn den var - og er!

Flere af disse artikler har i 2020 været bragt i Veteran Tidende, og en enkelt i FDM Motor Classic.

Vi lægger ud med artiklen "MG før og nu"; der tager afsæt i Tage Schmidts prøvekørsel af MGB mark II og racerbane omgange med modificerede MGB'er i 1965. Om racerbane omgangene kan du læse mere i artiklen "På Goodwood i modificerede MGB'er" . (Se artiklen på Artiklen på side 10).

I næste nummer af MG bladet bringer vi Tage Schmidts komplette prøvekørselsrapport af MGB i 1965 under titlen "MG på vejen", samt et indblik i, hvordan sådanne prøvekørsler blev gennemført, og ikke mindst mulighederne med fri hastighed på de danske veje.

Herefter følger artiklen "Vores allesammens bedste sportsvogn", en artikel Anders Ditlev Clausager skrev til Veteran Tidende i maj 2020, og som vi har fået lov at gengive.

Oven på denne artikel kan du læse om Tage Schmidts egen MGB, der blev stærkt modificeret i de første af de fem år, han havde den fra 1966 .

Endelig runder vi året af med en artikel af Peter Clausen fra FDM Motor Classic "Opium for folket". Artiklen blev bragt i magasinet FDM Motor Classic tilbage i vinteren 2011-2012, og indeholder en sammenligning med måske de to største sportsvognsklassikere: MGB og Mazda MX5, ihvertfald hvis vi taler popularitet og salgstal.

Vi glæder os meget til denne, synes vi selv, flotte plan for fejring af sportsvognsikonet MGB.

Da der er mange brikker, der skal passe sammen i denne plan for 2022, må vi erkende, at der i løbet af året kan forekomme ændringer. Men vigtigst er dog, at vi får fejret MGB på en ordentlig og velfortjent måde

God læselyst / Red.

MGB før og nu

Tekst og foto Tage Schmidt

60 års Jubilæum (1962 - 2022) MGB

Mest sportsvognsværdi for pengene



Standard MGB i trådhjul-udgave fotograferet til prøvekørselsrapport i Jyllands-Posten 9. juni 1965. Ved køb af et eksemplar med trådhjul skal man i dag sikre sig, at fælgene har 72 eger. De originale med 60 eger kunne blive skæve og give ubalance. Den viste MGB er den prøvekørslen blev foretaget i

MGB var i sin tid den sportsvogn, der gav mest værdi for pengene på det danske marked, alt taget i betragtning – blandt andet pladsforhold, komfort i videste forstand, driftssikkerhed og service-faciliteter – selv om den hverken i tophastighed eller acceleration udmærkede sig frem for, hvad man kunne få i en række familiebiler til omkring samme pris.

Den er antageligt også i dag af stort set lignende grunde det bedste valg, hvis man tænker på at anskaffe en klassisk roadster. Og ligesom dengang er MGB i dag den mest udbredte åbne sportsvogn fra 1960-70'erne i Danmark – blot er der nu mange, mange gange flere.

Jeg havde lejlighed til at prøve MGB både på mine hjemlige prøvestræk og på Goodwood racerbanen i 1965, da den tre år efter sin lancering var kommet i ny udgave med fem hovedlejer i stedet for tre i en ellers uændret motor med samme effekt-specifikation som hidtil.

Efter 500 kilometer på tørre danske sommerveje med en MGB med trådhjul og specielle sportsdæk skrev jeg om styreegenskaberne blandt andet, at meget hurtig kørsel i snævre sving medfører ret stor krængning og kan aflaste det inderste baghjul, så det spinner, men at man normalt kan give meget kraftig gas i lavt gear uden at fremkalde spin.

Nem at give skarpere køreegenskaber

På Goodwood-banen måtte jeg nogle måneder senere erkende, at MGB i standardtrim krængede lidt mere i sving, end jeg personligt brød mig om. Men omgange med eksemplarer med forskellige undervognsmodifikationer viste, at der var gode muligheder for at stive undervognen af.

Senere gjorde jeg herhjemme flere erfaringer med at skærpe køreegenskaberne. Så hvis jeg i dag var ude at kigge mig om efter en klassisk roadster fra 1960-70'erne, ville målet klart være en MGB i sund tilstand til at bygge videre på.

Mest sportsvognsværdi for pengene, fortsat.....

Jeg ville i øvrigt gå efter et eksemplar med Laycock-de-Normanville overgear, der virker på 3. og 4. gear ved hjælp af en elektrisk kontakt på instrumentpanelet. Det reducerer omdrejningstallet med cirka 20 pct. (giver 35,6 km/t ved 1000 o/m i top overgear), og det dermed sænkede motorstøjniveau gør MGB til en væsentlig bedre langtursbil.

For køreegenskaberne er det især vigtigt, at MGB har krængningsstabilisator, der først senere blev standardudstyr, men nemt kan eftermonteres. Den mindsker krængningen væsentligt og giver mere neutral styring.

Diagonaldæk var oprindelig standard, og både styreegenskaber og affjedring forbedredes dengang mærkbart ved i stedet at montere radialdæk, som man vil finde på alle MGB'er i dag.

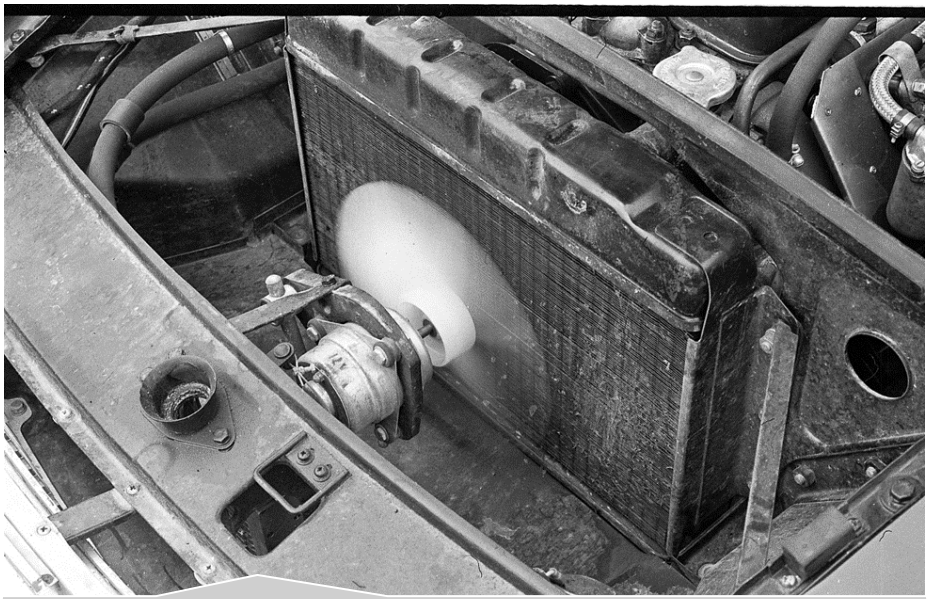
For større motorydeevne ville jeg som det første fjerne køleventilatoren, der er monteret direkte forrest på krumtapakslen og drejer rundt med den, og i stedet montere en elektrisk drevet, termostatstyret Kenlowe-ventilator, Den jeg dengang gjorde erfaringer med, frigjorde 7-8 hk til øget fremdrift ved topomdrejningstal og gav en markant sænkning af motorstøjniveauet – og motorens arbejdslyd bliver også sundere ved eliminering af det konstante luft-hvæs fra den almindelige ventilator.

OBS:

På næste side følger, hvad jeg skrev i Jyllands-Posten om mine MGB-oplevelser på engelsk bilindustris Test Day på Goodwood racerbanen i oktober 1965.



Billedet viser den standard MGB i trådhjul udgave, der blev fotograferet til prøvekørsels rapporten til Jyllands-Posten i 1965.



Termostatstyret Kenlowe-ventilator i gang foran køleren i stærkt motor-modificeret MGB.



Chrom trådhjul 14" * 4.5" med 60 eger



Chrom trådhjul 14" * 5.5" med 72 eger

Tage Schmidt

Har siden midten af 1950'erne til midt i 1973 prøvekørt alle nye sportsvogne og familiebiler på det danske marked, og herunder har han i udlandet prøvekørt talrige spændende biler, som de danske afgifter udelukkede.

I de første år kunne hans bilindtryk læses i Kongelig Dansk Automobil Klubs blad "Auto", og fra 1960 skrev han ugentlige prøvekørselsrapporter til Jyllands-Posten, samt periode– og lejlighedsvis i alle datidens bilblade.

Hans egne biler i de år var fra 1956 og syv år frem en MGA 1500 med trådhjul og aftagelig hardtop, fulgt af en Mini Cooper i tre år og derefter en stærkt modificeret MGB. (Den hører du nærmere om i et senere MG blad).

Tage var aktivt medlem af MG klubben, da han kørte MGA.

I 1973 begyndte han at skrive om sejlbåde, industriel design arkitektur og globale miljø– og energiproblemer. Fra 2006 vendte han tilbage, for i en periode at prøvekøre nogle særligt interessante nye biler for ugebladet Ingeniøren.

Bilhistorisk er Tages hundredvis af testrapporter i perioden 1954 til 1973 især interessante, fordi de dækker en periode med fri hastighed på vejene. Her kunne bilernes køreegenskaber udforskes op til deres tophastighed, i en tid med langt mindre trafik.

På Goodwood i modificerede MGB'er

Tekst og foto Tage Schmidt

Uddrag af min rapport i Jyllands-Posten den 3. november 1965 fra Test Day på Goodwood racerbanen:

Et par af mine hovedindvendinger mod MGB (som jeg i øvrigt ikke har mere imod, end at jeg føler mig personligt fristet af den nye fast-back coupe udgave) er, at den er temmelig tung at trække hurtigt rundt i sving, og at den krænger lidt mere end jeg bryder mig om.

Nogle omgange med en MGB, der var bragt i racing-trim (Trin VI) af fabrikkens tuningsafdeling, viste, at der er råd for begge dele. Køreegenskaberne i sving var stærkt forbedrede med andre fjedre og støddæmpere, 5 cm sænkning af karrosseriet og særligt brede 5½ tomme fælge (trådhjul med SP 41 radialdæk).

Den væsentligt kraftigere motor (hvis effekt jeg beklager at have glemt) har givetvis også betydet noget for styringen, men der er ingen tvivl om, at man vil kunne opnå meget gunstige resultater ved blot at samle sig om undervognen. På Goodwood mærkedes fjedrene ikke generende meget hårdere end de standardmæssige, men BMC's repræsentanter på stedet var tvivlende over for den mindre frihøjdes egnethed til landevejsbrug.

Motoren havde racerknastaksel og gik kun godt ved omdrejningstal over 4.000 omdr., hvorfor den er ubrugelig til normal kørsel, men det oplystes, at en mildere knastaksel ville være tilstrækkelig til at de-tune motoren til landevej.

Gearkassen var af den specielt tæt aftrappede type, som BMC tilbyder mod ekstrabetaling, og den gav markant mindre forskel på 2. og 3. gear.

For MGB-kørere, der gerne vil disponere over flere hk på landevej, forekom Downtons motortuning mig at være ideel. Motoren i den Downton-MGB jeg prøvede, gik fremragende godt og blødt, virkede meget sprælsk, lød inspirerende - og gav samtidig endnu bedre smidighed ved lave omdrejningstal end standardmotoren.

Tuningsfirmaet opgiver blandt andet følgende tal for dens ydeevne (der dog skal ses på baggrund af, at Downton anvender en særlig lav bagakselgearing, 4,3:1).

Acceleration 0-50 km/t på 6,5 sek. (standard 9,0), 0-98 km/t på 8,9 (12,6), 0 -128 km/t på 16,2 (21,2), 0-145 km/t på 21,3 (30,9) og 0-400 meter på 17,3 (18,8). Tophastighed 180 km/t (179). Prisen for modifikationerne er ca. 2.200 kr.

Firmaet Downton synes i øvrigt at nyde særlig respekt blandt engelske tunings kyndige, der enstemmigt fremhæver, at det har en speciel evne til samtidig at hente stor ydeevne ud af en motor og gøre den mere smidig med blødere gang

♦



MGB med aftagelig hardtop i Test Day på Goodwood racerbanen.

Fortællingen om MG

...tilsat lidt teknik og holdninger

Af Matthies Nissen

Inspirationen til denne artikelserie fik jeg fra en pamflet med titlen 'Historien om MG' udgivet af DOMI i 1976 i anledningen af MG's 50 års jubilæum. Pamfletten gennemgår kortfattet MG's historie men med visse mangler og uden ret mange tekniske specifikationer. Det begyndte med at jeg kopierede og rettede lidt i det oprindelige indhold samt tilføjede lidt hist og pist. Men ting har med at udvikle sig og nu er det blevet til mere end 30 siders 'brødtekst' og en noget anderledes omfangsrig gennemgang end jeg havde forudset!

Foruden nævnte pamflet har jeg suppleret min viden fra opslag på nettet, bl.a. Wikipedia, men ikke mindst fra Mike Allisons bog 'Magic of the Marque'. Hertil en del andre bøger fra min bogsamling. Min artikelserie er nok ikke på alle områder historisk korrekt, men det har heller ikke været formålet. Formålet har været at fortælle MG's fantastiske historie tilsat mine egne betragtninger. God læselyst.

***DOMI A/S (Dansk Oversøisk Motor Industri)**:*

En dansk bilimportørvirksomhed grundlagt i 1946 af Svend Nellemann som datterselskab af Nellemann Holding A(S. DOMI importerede biler af mærkerne: Morris, MG, Riley, Wolseley samt traktorer fra Nuffield, Land Rover / Rover samt Morris, Leyland lastvogne. Senere blev sortimentet udvidet med John Deere traktorer og de japanske mærker Daihatsu og Subaru.

Sidst i 1960'erne var DOMI den største importør i den danske bilbranche, og ikke mindst Morris Marina, Morris Minor og Morris Mini blev store salgssuccesser.

I 1976 solgte DOMI over 20.000 biler, som den første egentlige importør i branchen.

I 1972 overtog DOMI DFA (Austin Odense) og var eneimportør af de engelske BMC/Leyland biler. Foruden Austin fik DOMI nu også importen af Triumph og Jaguar.

DOMI blev lukket i 1990'erne.

Virksomheden lå på Søndre Ringvej 35, Glostrup i bygninger fra 1946 tegnet af Hans Rahlff. Bygningerne nedbrændte delvist og blev genopbygget ca. 1953. Senere udvidelser blev tegnet af Ole Hagen. Komplekset huser i dag en møbelbutik samt en bilforhandler.

Wikipedia

Del 1





Foto 2: Morris Cowley, sportsudgave 1924

Det begyndte med William Richars Morris

(Foto 1 herover)

De fleste af os anser Cecil Kimber som manden, der skabte bilmærket MG. Det er ikke forkert, men heller ikke hele sandheden, for uden William Morris havde det ikke kunnet lade sig gøre. Det var nemlig William Morris, der i 1921 ansatte Cecil Kimber som salgschef for 'Morris Garage ' og at MG dermed kunne realiseres som bilmærke.

William Richard Morris blev født 10. oktober 1877. Som kun 16-årig nedsatte han sig som selvstændig cykelsmed, da hans arbejdsgiver ikke var villig til at betale ham 1 shilling mere om ugen i løn. Med 4 pund i startkapital begyndte han i et skur bag faderens hus i Oxford. Der var masser af arbejde for unge William. Før 1890 havde cykler været en luksus forbeholdt de velstillede, men i de efterfølgende år var salget af cykler steget hurtigt.

Det gav arbejde for Morris. Lige som flere andre købte han cykelstel, hjul, pedaler, styr m.m. fra de store fabrikker og samlede det hele til færdige cykler. Der blev endog overskud til at samle en racercykel til eget brug med hvilken han deltog i mange cykelløb.

Omkring århundredeskiftet kom motorcyklerne og bilerne. År 1900 monterede Morris en motor på en cykel, og i 1902 udstillede han to motorcykler på en udstilling i London.

I 1905 begyndte Morris at udleje biler og årene efter solgte han sin første bil, som han havde hentet hjem fra Paris. Morris fortsatte med at sælge biler af mærkerne Humber, Singer, Standard og Wolseley. Forretningen voksede og værkstedet blev for småt. I stedet for at udbygge opførte han en helt ny bygning som han navngav 'The Morris Garage'. Bygningen stod færdig i 1910.

Morris oprettede i 1912 et aktieselskab 'W. R. Morris Ltd.' Og begyndte herefter at bygge sine egne biler. Det har nok ikke været den helt store begivenhed dengang den første Morris rullede gennem Oxfords gader, da der allerede var en del små fabrikker, der fremstillede biler. Faktisk kunne en engelsk bilkunde i 1913 vælge mellem ca. 200 forskellige bilmærker. Flere var ukendte lige som Morris automobiler. Tidens motorjournalister var dog begejstret for Morris bilerne og samme år afleverede fabrikken i Temple Cowley ikke færre end 393 Morris Oxford, et ret imponerende salgstal i 1913.

Allerede i 1914 var det nødvendigt at udvide fabrikken, men 1. verdenskrig kuldkastede projektet, og William Morris måtte lige som andre fabrikanter omstille produktionen til krigsmateriel. Efter krigen kom der hurtigt gang i produktionen af biler til privatforbrug. Produktionen steg hurtigt fra 30 om måneden til over 200. For ikke at løbe tør for kapital omdannedes 'W. R. Morris Ltd.' til 'Morris Motors Ltd.'

I de kommende år opkøbte Morris en række andre virksomheder, bl.a. karosserifabrikken Hollic & Pratt, motorfabrikken Hotchkiss og kølerfabrikken Osberton. Der opstod endog et helt nyt bilmærke som verden over blev synonymt med begrebet 'sportsvogn', nemlig MG. (Se foto 2).

I tyverne var det ikke ualmindeligt at fabrikkerne ved siden af deres store og solide touring modeller tilbød mindre og fiksere modeller, sommetider i let tunede udgaver. I 1920 havde Morris indstillet produktionen af sin egen lette sportsudgave af Morris Cowley. Morris forhandlerne begyndte derfor uafhængigt af hinanden at markedsføre deres egne modificerede versioner.

Det fortsatte med Cecil Kimber

I 1921 ansatte William Morris den 32-årige Cecil Kimber som salgschef i firmaet 'Morris Garage' (ejet af 'Morris Motors Ltd.') i Oxford. På dette tidspunkt havde man nok ikke forudset, hvilken betydning Kimber ville få for firmaet. (Se foto 3)

Kimber var af ydre en lille uanselig mand, der haltede på grund af en ulykke under et motorvæddeløb i sine yngre dage. Han var besat af racerbiler, og skønt William Morris som realistisk forretningsmand ikke brød sig om væddeløb, så var det egentlig mærkeligt at Kimber fik lov til at dyrke og udvikle sin passion for sportsvogne inden for 'Morris Garage' mure.

William Morris gav ham alle mulige chancer for at udvikle sit talent, meget mere end han nogensinde før havde givet en medarbejder, eller også forstod Kimber at sno sig og samtidig bevare et godt forhold til William Morris. I hvert fald blev Kimber året efter udnævnt til direktør for 'Morris Garage'.

Kimber var ikke helt tilfreds med bare at sælge personvogne. Han ville hellere konstruere sportsvogne, gerne lettere og hurtigere end de andre Morris biler, der hidtil var fremstillet.

(Se foto 4 på næste side).



Foto 3, Cecil Kimber



Foto 4, Cecil Kimber bag rettet af Old Number One

Foto 7, Old number One specifikationer.

Engine
Type: 11.9 hp Hotchkiss in-line, water-cooled
No. of cylinders: 4
Bore/stroke mm: 69.5 x 102
Displacement cc: 1548
Valve operation: Overhead pushrod
Sparkplugs per cyl.: 1
Compression ratio: 5 : 1
Induction: 1 SU carburettor, air pressure fuel feed, hand pump
BHP: Approximately 25
Drive Train
Clutch: Wet cork single driven plate
Transmission: Three-speed manual gearbox
Chassis
Frame: Modified Morris Cowley, twin side members, cross members
Wheelbase mm: 2591
Track - front mm: 1219
Track - rear mm: 1219
Suspension - front: Half-elliptic springs, beam axle
Suspension - rear: Half-elliptic springs, live axle
Brakes: Morris Oxford drums front and rear
Tyre size: 710 x 90
Wheels: Wire spoke
Performance
Maximum speed: 129 km/h (80mph)
Acceleration: 0 - 60 mph 20 sec
Number built: 1

Ved brug af Morris Oxford dele byggede han i 1923 en bil med aluminiumskarosseri og en let tunet Hotchkiss motor på 11,9 hp (!). Målet med denne bil var, med ham selv ved rattet, at vinde London-Lands End løbet. Det lykkedes og endda ret overbevisende. Kimber vandt en guldmedalje. (Se foto 5, 6 og 7).

Bilen regnes for at være den første MG, deraf det navnet 'Old number One'. Om det er den første MG vides ikke med sikkerhed, og spørgsmålet diskuteres jævnligt af de lærde. I virkeligheden er det vel mere korrekt at kalde den for en prototype. Et nærstudie af samtidens billeder viser, at bilen endnu ikke havde fået MG oktagonen på køleren, og den bar fortsat Morris mærket på 'bullnose' køleren.

MG bilmærket bliver til

Marts 1925 introducerede Kimber det nye bilmærke MG, en forkortelse af 'Morris Garage'. Kimber havde en svaghed for geometriske figurer og oktagonen med MG bogstaverne i centrum er da også hans værk. Et helt igennem stilrent og tidløst design, der i sin grundform ikke er blevet moderniseret eller underkastet tidernes noder. Ingen tvivl om at Kimber var glad for sin oktagon, idet den gik igen på de første biler mange steder. Køler -, olie- og benzindæksler, luftfiltre, kontakter og choker, parkeringslygter og gearstangsknop var formet som en MG oktagon! På de senere modeller blev denne maniske trang dog dæmpet en smule.

Det har været svært at tidsbestemme, hvornår MG mærket første gang blev sat på en MG/Morris bil. Allerede i 1923 gjorde Kimber brug af MG bogstaverne i oktagonen, idet han kaldte sin 14/28 model for MG Super Sport, men bilerne havde stadig Oxford mærket på køleren. Oktagonen dukkede dog op i Morris Garage annoncer allerede i maj 1924, men ved årets store Motor Show i London var MG mærket ikke repræsenteret. Derfor regnes 1925 for det første rigtige MG år og dermed mærkets start.

(Se foto 8 på næste side)

Foto 5, Old Number One ved Lands End Trial med Cecil Kimber bag rattet.



Foto 6: Den modificerede Hotchkiss motor.

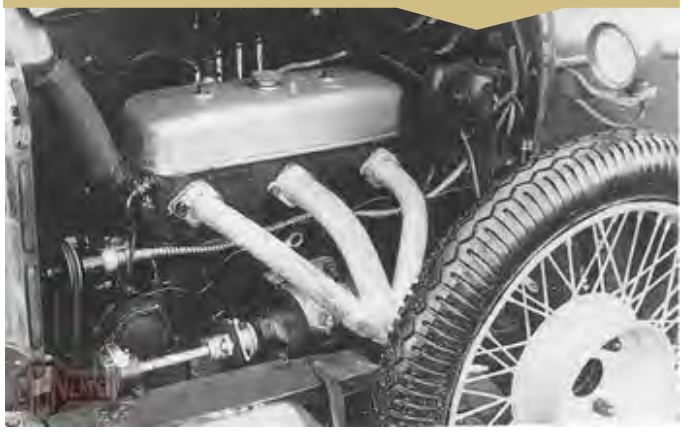




Foto 9:
Kimbers vellykkede kølerdesign.



Foto 8:
MG 14/28 med Bullnose køler

MG 14/28 Super Sport var ikke det, som vi i dag forstår ved en sportsvogn, snarere en tunet udgave af en af de almindelige Morris biler. Bilen havde den karakteristiske Morris Bullnose køler. Det blev dog ændret i 1927, da den nye 14/40 Super Sport fik en 'flat nose' køler, men endnu ikke i det design som de senere MG fik. Bilen var stadig baseret på Morris Oxford, motoren havde fire cylindre, den var sideventilet og var på 1802 ccm. Den ydede beskedne 35 hp. Der var i forhold til Morris Oxford dog foretaget mindre modifikationer, bl.a. kraftigere bremser. Produktionen ophørte i 1929. (Se foto 9).

Sidst i 1927 fik de store Morris modeller en 6-cylindret topventilet motor på 2468 ccm. Det var sådan en motor som Kimber havde brug for til at skabe en rigtig MG sportsvogn. Denne gang skulle det blive til en rigtig MG, ikke kun en lettere tunet Morris. Sammen med sin fætter og en anden medarbejder kastede de sig over arbejdet på tegnebordet. Det siges, at tegnebordet i virkeligheden bare var en krydsfinerplade, men resultatet blev godt. Man tegnede et helt nyt chassis som kun kom til at bestå af få Morris dele. Kølergrillen var Kimber selv mester for, en fræk lodret stående køler delt af en lodret midterste ribbe. Kimber var vist nok stolt af resultatet og med rette, dette design kom til at pryde samtlige MG biler til helt op i firserne.

Den første rigtige MG

En rigtig MG var født! Den nye model med betegnelsen 18/80 blev da også modtaget med begejstring af publikum, da den blev introduceret i august 1928. Hvis man skal tro på tidsangivelserne, så blev den nye bil tegnet og bygget på mindre end et år! Det nok ikke hele sandheden, mon ikke man havde slået de første streger på tegnebordet noget tidligere!

Motoren havde en enkelt overliggende knastaksel, med to SU karburatorer og ca. 60 hp. ved 3800 rpm. Senere kom der en 18/80 Mk. II udgave med større motoreffekt (80 hp.) og fire-trins gearkasse modsat Mk. I med tre gear. Hjulene var nu de nye patenterede Rudge fælge med centermøtrik, som vi kender det i dag. Modeludvalget spændte over lukkede og åbne fire-personers udgaver samt to-personers åbne. (Se foto 10).



Foto 10:
To meget smukke 18/80 modeller der deltog i 'European Event of the Year' i Scotland i 2013.

Nævnes skal også at man arbejdede videre og skabte en speciel mere sportslig MG 18/100 Mk. III 'Tigress' model med en række ændringer. Den blev dog ikke den store succes, idet der kun blev produceret 5 biler.

En ting der ikke rigtig nævnes i MG 'historiebøger' er at William Morris i 1927 havde købt bilmærket Wolseley, der på det tidspunkt var Storbritanniens største bilproducent med 12.000 biler. Wolseley var teknologisk et 'mulehår' foran Morris bilerne, og det var herfra at William Morris fik mulighed for at få en moderne sekscylindret motor med overliggende knastaksel. Den overliggende knastaksel blev via et vinkeldrev trukket af en lodret stående dynamo. Denne var koblet til et andet vinkeldrev på krumtapakslen. (Kendere af Nimbus motorcyklen vil kunne nikke genkendende til konstruktionen). Det var denne motor som Kimber videreudviklede og anvendte i alle de fremtidige fire- og sekscylindrede MG modeller indtil MG TA og SA, VA og SW'ernes fremkomst i 1936.

M-typen, den første store succes

William Morris lancerede en lille ny Morris Minor i 1928 (den første, siden kom der flere til) for at tage noget af markedet fra sin værste rival Herbert Austin, der siden 1922 havde fabrikeret den populære Austin Seven.

Fra et teknisk synspunkt var den nye Morris en bedre bil end Austin Seven, bedre bremser og en 20 hp motor på 847 ccm med én overliggende knastaksel af førnævnte fabrikat Wolseley. Prisen var naturligvis den samme som for Austin Seven (£ 125). Allerede 14 dage senere kunne et motorblad meddele at MG ville bygge en mindre sportsvogn på baggrund af den nye Morris Minor. Den nye MG fik naturligt nok betegnelsen M-type





Foto 11 og 12: herover:
Smukt restaureret M-type med 'boat tail' fra 1930. Bilen deltog i 'European Event of the Year' i Nyborg 2014.

eller slet og ret Midget (dværg).

Den nye M-type fik kun foretaget mindre ændringer af Morris Minors chassis. Bortset fra skærme og motorhjelm blev resten af M-typens 'karosseri' bygget i træ og krydsfiner, beklædt med lærred ('fabric'). De første modeller havde en 'boat tail', der øverst var forsynet med en klap som adgang til et meget lille bagagerum, hvor det meste af den sparsomme plads blev optaget af et reservehjul. (Se foto 11 og 12).

M-typens motor var den samme som i den første Morris Minor. Det skal bemærkes, at Morris senere sendte en billig udgave af Minor på gaden til kun £ 100, men nu med en gammeldags 8 hp sideventilet motor. Denne model havde intet til fælles med den første Minor og dermed med MGs M-type.

Midget kunne senere fås med flere karosserivarianter, såvel åbne som lukkede i helstål. Man kunne også nøjes med at købe det nøgne chassis med motor, hvis man ønskede at få en karosseribygger til at lave et specialkarosseri. Det var ikke ualmindeligt dengang, men dermed blev bilen også noget dyrere end de £ 175 som en åben standard Midget nu kostede.

Entusiastiske MG folk lovpriste Midget´en for dens køreegenskaber, accelerationsevne samt evne til at klare meget lange stejle bakker. Tophastigheden blev angivet til 96 km/h i tredje gear (topgear) men uafhængige prøvekørsler viste at 105 km/h ikke var usædvanligt.

Det varede helt hen til foråret 1929 inden produktionen kom rigtig i gang. Efterspørgslen var overraskede stor. Derfor blev MG fabrikationen hurtigt udskilt fra Morris fabrikken i Oxford og ud til en helt ny fabrik i Abingdon opført til formålet. Samtidig skiftede MG mærket ejere og blev nu et aktieselskab med navnet MG Car Co. Ltd. (Se foto 13).

På to år (1929 – 1930) blev der solgt 2329 åbne 'fabric' versioner, 493 'fabric' coupé, 273 åbne og 37 lukkede coupé med stålkarosseri, samt 82 chassiser - i alt 3214 M-typer. I 1931 introduceredes tillige en MG Midget type D, som var en åben M type med plads til fire personer.

Det kan konkluderes at M-typen blev starten til MG som bilmærke og dermed Kimbers store succes. Succesen blev fulgt op med mange modeller i hurtig rækkefølge og det blev indledningen til det, som er kaldt Raceårene 1930-1935.

PS:

Som et kuriosum kan nævnes at den danske Nimbus motorcykel grundlæggende benyttede sig af samme motordesign som Wolseley motoren: overliggende knastaksel med vinkeldrev til en lodretstående dynamo, der blev drevet af en krumtapaksel med to hovedlejer. Men herefter holder lighederne op, idet Nimbus var luftkølet og havde et fritliggende ventilarrangement. Nimbusmotoren blev konstrueret i 1932 nogle år efter Wolseley's motor. Har Nimbus fædre fundet inspiration hos Wolseley?

Fortællingen om MG

...tilsat lidt teknik og holdninger

Af Matthies Nissen

Glæd dig !

Vi bringer del 2 af "Fortællingen om MG" i næste nummer af MG bladet……

♦

Foto 13: Den nye fabrik i Abingdon



Rally anekdoter

Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Opel Ascona A 1.9



Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu 9. del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rallyliv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nu nået til 1975, hvor Jans gamle Opel Ascona stadig klan køre hurtigt, så endda i den store Gruppe II klasse over 1600 ccm.

Men Jan løber ind i et ultimatum før starten på 1976 sæsonen……. ?

God læselyst.

Efter min bror Peers og mit 3. Danmarksmesterskab, blev vi enige om at ophæve samarbejdet i bilen. Min bror var DOMI forhandler, noget der ikke helt passede sammen med vores reklame for GM Danmark, i form af vores Opel racer.

Da Peer sprang fra fik jeg hurtigt herefter indgået en aftale med Per Nedergaard fra Holbæk, som jeg kendte godt fra rallysporten. Han var på det tidspunkt beskæftiget hos en autogrossist, så han var godt kendt med bilbranchen, og havde kørt en del orienteringsløb og rally.

Inden starten på året 1975 fik jeg hurtigt solgt min Commodore GS/E til en mand i Aalborg, som havde kørt en del Rally Monte Carlo sammen med Jens Nielsen fra Silkeborg.

Opel Team'et som på det tidspunkt var et forhandlerteam, kørte nu godt, og der var efterhånden også mange, der kørte rally i en Opel. Jeg havde i den forbindelse hørt lidt i "krogene", at der ville komme en Opel Kadet C, med en større motor, idet GM ville satse mere på rallysporten. Dog var der åbenbart nogle knaster, så måske blev det ikke aktuelt før året efter.

Med den viden købte jeg min "gamle" DM Opel Ascona A 1,9 S tilbage fra Jørgen Binder fra Ruds-Vedby, som havde kørt den i '74 sæsonen. Den var stadig i fin stand, så arbejdet med at efterse den gik hurtigt, så vi kunne få den klargjort til klassen for tunede gruppe II biler over 1600 ccm, en klasse hvor "gassen nu brændte". Her havde vi nu chancen for, at kører fra alt og alle igen.

Jeg var i mellemtiden blevet kontaktet af Teknologisk Institut, som tilbød mig at købe deres "rullefelt" (rullende landevej) til justering og måling af bilen under drift.

Det var en helt ny måde at justerer biler på, idet man nu kunne måle om ændringerne hjalp, mens bilen var i drift. Et lille problem var dog, at nu kom mange af mine konkurrenter rendende, for også at få justeret deres biler. Men det betød jo blot, at jeg fik vist dem på hvilket niveau vi var, og hvor de selv var!

Årets rally løb.

Vi måtte desværre udgå af årets første DM afdeling, da vi fik motorskade. I øvrigt første og eneste gang vi fik det. Men efter tre DM afdelinger var vi "hjemme" på 1.pladsen i rally regnskabet.



Jan Glad - Danmarks hurtigste rally kører i 1975

Udover de seks DM afdelinger, kørte vi bl.a. Rally Baltic, Rally Nordland og en del Svenske rally.

Rally Baltic startede en torsdag i Lyngby med 118 deltagere, og sluttede i Schweinfurt Bayern, Tyskland om lørdagen. 75 hold gennemførte. Under vejs kørte vi hastighedsprøve på VW fabrikkernes prøvebane i Wolfsburg.

Da vi kom i mål, i dette rally, var vi Danmarksmestre - for fjerde gang - og inden sidste afdeling af DM. Jørgen Hansen fra Fjenneslev, blev dansk mester i klassen under 1600 ccm. i en Opel Ascona 1,6S gr.II.



Så passer ”hatten”



Danmarksmestre for fjerde gang (Tyskland)

Da vi kørte hjem, fra Schweinfurt, ville bilen lige pludselig ikke trække mere. Dengang havde man ikke bilen på trailer, og man havde hertil kun én fælles servicevogn, stillet til rådighed af Opel Forhandlerforeningen. Og den var selvfølgelig allerede kørt hjem til Jylland!

Da vi nåede Hamburg, var det helt galt. Det viste sig at ”knasten” i strømfordeleren var gået løs, så derfor drejede jeg fordeleren, så den kørte nogenlunde, til vi kom hjem. Godt det ikke skete under selve rallyet!



Da vi nu var blevet Danmarksmestre igen, blev vi kaldt ind til General Motors for at modtage deres hæder i form af en præmie, som bestod i et lille skilt, som vi skulle gå med på skjorten. Der stod: ”OPEL KADETT nr.1 1976”. Direktøren, Blicher Jacobsen GM, kom hen til mig, hvor jeg spurgte ham, hvordan GM kunne vide, at Opel Kadett bliver nr.1 i 1976?

”Det bliver den”, sagde han, og fortsatte: ”*Nu skal du høre: GM i Tyskland vil nu gå rigtig ind i rallysporten, med biler og gode præmier. Derfor har vi bestilt fire nye Opel Kadett GT/E hjem, og du skal være med til at finde de rigtige kørere.”*

Han fortsatte: *”Vi skal derfor bruge to stabile og gode kørere samt to kørere, der vil satse mere, hvor du selvfølgelig er den ene af dem.”*

Jeg havde følgende forslag til øvrige kørere: Jørgen Hansen. Morten Spiro og Jens Ole Kristiansen. Men som jeg måtte nævne, så kørte Jens Ole for Ford, og var ansat hos Ford, så det bliver ikke nemt.

Hertil svarede Blicher Jacobsen GM: *”Jens Ole er en person der vil fremad, og hertil en dygtig kører. Det bliver din opgave, Jan. Og du ringer til mig mandag, hvor jeg forventer, at problemet så er løst!”* - Og sådan blev det!

I næste artikel når vi frem til 1976, der byder på helt nye tider med fire Opel Kadett GT/E under ”Opel Team Danmark” som hovedsponsor.



Den var bare så stærk og stabil

Per skiftede bukser da vi kom i mål ???





MOTORHISTORISK SAMRÅD
GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

Årsmøde

Tekst og foto Rikke U. NIssen

Fra MG klubben deltog Claus Poulsen (fmd.) og Rikke U. Nissen (næstfmd.)

Årsmødet i 2020 måtte aflyses pga. corona. I år deltog 45 medlemsklubber ud af i alt 119 klubber og foreninger. Dermed var 247 stemmer repræsenteret ud af i alt 486 mulige stemmer.

Formandens beretning

Formand Steen Rode-Møller plejer at aflægge en lang og pænt detaljeret årsberetning, og i år var ingen undtagelse. Han berettede, at MhS siden seneste årsmøde i 2019 har arbejdet med og er kommet igennem med ophævelse af originalitetskravet for veteranbiler. Omvendt er man ikke nået langt nok med 'fokus på historiske køretøjer som en del af kulturarven'. Dette er et fokusområde, som går ud på at sikre, at veteranbiler kan få lov at køre i fremtiden, også i miljøzoner.

MhS' samarbejde med diverse offentlige styrelser, FDM og flere andre interesseorganisationer i motorkontaktudvalget fungerer godt, og der er fokus på ikke at modarbejde hinanden. Også Motorstyrelsen udviser stor interesse for at samarbejde med MhS. Med Motorstyrelsen har MhS drøftet informationer og mangel på samme i DMR (det digitale motorregister). Bilers ombygninger har ikke været dokumenteret godt nok, og denne information er i visse tilfælde ikke kommet med ved konvertering af ét IT-system til næste. Det har ført til ID-tab (identifikation af køretøjet). Det kan f.eks. være, at en varebil er ombygget til personbil, men at dette ikke længere er registreret og udløser en ny afgift for ejeren af det ombyggede køretøj. MhS skal i januar 2022 mødes med Motorstyrelsen om, hvad der kvalificerer til ID-tab. Herunder hvor meget der må ændres, før der er tale om ombygning af et køretøj. Man arbejder på at nå frem til nogle skriftlige retningslinjer.

Fra 2021 er der ingen totalskadegrænse, hvis et køretøj skades. Tidligere var der ikke nogen grænse for skadens omfang på et veterankøretøj. Nu er den på 75 % af bilens handelsværdi, hvilket betyder at flere veteranbiler nu skrottes, hvor de tidligere blev genopbygget. Fordi reservedele generelt er dyre og meget genopbygningsarbejde er håndarbejde, så er der nu flere eksempler på at veteranbiler er blevet erklæret totalskadet, hvor de tidligere blev genopbygget. Ydermere kan køretøjets ejer kan ikke længere få lov at købe den skadede bil retur fra forsikringsselskabet for at genopbygge eller bruge reservedele til opbygning af en tilsvarende bil. Resterne af køretøjet skal sælges til en autoophugger med henblik på – ja, ophugning.



MhS årsmødet blev afholdt i Middelfart. Her er bestyrelsen med formanden tættest på den tomme talerstol med Lars Genild ved siden af, dernæst kasserer Lisa Mikkelsen, Mikael Arngren og Christian Vegger Therkelsen. Bag sekretær Johnny B. Rasmussen (med ryggen til) er det bestyrelsesmedlem Torben Olesen.

Steen Rode-Møller har taget kontakt til taksator-ringen, hvor en anonym kilde godt kunne se problemstillingen. Vedkommende oplyste, at det nok vil blive muligt *i sjældne tilfælde* at købe vraget tilbage og genopbygge køretøjet mod at betale ny afgift. MhS har allerede bedt om at få den ansvarlige minister i tale, så vi kan redde den automobile kulturarv ved trafikskader.

Om miljøzoner i byerne har MhS haft dialog med miljøministeren. For køretøjer over 30 år kunne ministeren oplyse, at de *ikke* er underlagt miljø-/forureningskravene. Lad os håber, at der ikke bliver mulighed for kommunale undtagelser herfra.

MhS har forgæves forsøgt at få et møde med både den forrige og nuværende kulturminister omkring de gamle køretøjer som en del af kulturarven. Dette er dog ikke lykkedes endnu, men man fortsætter med at få en aftale på benene.

Det, som *er* lykkedes at få indflydelse på, er ophævelse af originalitetskrav og at brændstoftillægget ved afgiftsberigtigelse af importbiler over 35 år er blevet fjernet. Der er kommet nye beregningsregler for importbiler, som gør det lidt billigere at importere de gamle samt de billigere veteranbiler. Omvendt er de mere kostbare veteranbiler blevet dyrere i afgift. Eksempelvis koster en Porsche 911 næste 100.000 kr. mere i afgift end før ændringerne trådte i kraft.

Omvendt er det ikke MhS' kop te, at *vægt*afgiften kommer til at stige 36,9 % over fire år frem til 2026. Argumentet for at hæve vægtafgiften, er at få folk over i bl.a. elbiler, men hvem skifter sin MGA ud med en MG ZS EV? Nej vel, selvom veteranbilerne ikke kører ret meget, beholder man dem og betaler ved kasse 1 – og så kan det da godt være, at man anskaffer sig en elbil til hverdagsbrug.

MhS vil gerne arbejde for, at der kommer flere yngre mennesker til, men hvordan får man dem, som var unge i 80'erne, 90'erne og 00'erne, til at interessere sig for de gamle køretøjer? Dette kom der ikke svar på, men alle klubberne blev opfordret til at arbejde med det.

MhS vil i 2022 fortsætte arbejdet for, at de historiske køretøjer ikke bliver glemt eller sidestillet med moderne biler. Man vil arbejde for fjernelse af forhøjet vægtafgift for køretøjer over 30 år jf. ovenfor,

en klar definition omkring ID-tab på køretøjer, og man vil arbejde for at få afholdt møde med kulturministeren.

Økonomi

Med baggrund i, at der ikke blev afholdt årsmøde sidste år, så kunne kassereren denne gang aflægge regnskab for to år. I 2019/2020 var der indtægter for TDKK 788. Dette inkluderer en lille nedgang i medlemstal, men fremgang i salg af erklæringer og anmodninger (vedr. sorte nummerplader). Udgifter blev lavere end forventet, bl.a. pga. lavere rejse- og mødeaktivitet qua corona. Dermed kom MhS ud af året med en overskud på TDKK 17 imod et budgetteret underskud på TDKK 78. I 2020/2021 var der indtægter for TDKK 789. Dette er ca. TDKK 5 mere end budgetteret, men skjuler en nedgang i medlemskontingent på næsten TDKK 12. Man har sparet på udgifterne - ca. TDKK 42, hvormed årsresultat blev TDKK 36 mod budgetteret underskud på TDKK 13.

Også MhS er blev taget i uforvarende at bruge et foto uden korrekt ophavsret og har måttet betale et mindre beløb herfor.

Økonomisk er MhS rimelig velpolstret med en kassebeholdning på DKK 1 mio. kr. Egenkapitalen er TDKK 855. Man tilstræber at have ca. et års udgifter på kistebunden, bl.a. for at kunne afregne løn og ferie til den lønnede sekretær. For 2021/2022 budgetteres med kontingentindtægter på TDKK 720 (færre medlemmer i medlemsklubberne). Dette er et fald på TDKK 22 ift. for to år siden. Samlet budget for indtægter er sat til TDKK 775 og udgifter til TDKK 823, og dermed et underskud på TDKK 48.

MhS-medlemskab koster 23 kr. pr. medlem, hvilket for vores klub beløber sig til ca. TDKK 15. MhS-bestyrelsen har ikke budgetteret med en kontingentforhøjelse i år trods forventet underskud. Der var nogle fremmødte klubber, som opfordrede til at hæve kontingentet, hvilket bestyrelsen vil overveje at foreslå til næste år. Generelt er der en lille tilbagegang i medlemmer i de tilsluttede klubber. Derfor budgetteres ikke med højere indtægter end det nuværende medlemstal.

Orientering om FIVA og NMHS

Lars Genild, som udover at være bestyrelsesmedlem i MhS også er vicepresident i FIVA samt sidder i Legislation Commitee i FIVA, orienterede kort om arbejdet i FIVA. FIVA er en verdensomspændende organisation for veterankøretøjer som er repræsenteret i 80 lande med 2 mio. personer. Også FIVA er ramt af corona og har holdt 11 virtuelle møder i år inkl. den årlige generalforsamling. FIVA har et årsbudget på ca. 660.000 EUR. FIVA arbejder med en række fokusområder. Protecting (lovgivning) – Preserving (kultur og ungdom) – Promoting (støtte op om arrangementer rundt i verden) – Technical (køretøjsteknik data). Selv er Lars Genild involveret i Protecting og lobbyarbejde.

Fokusområder i 2021/2022 er yngre mennesker og lobbyarbejde. FIVA har en betalt lobbyist i EU-parlamentet, hvilket har været positivt. FIVA stod også bag den socioøkonomiske undersøgelse om brug af de gamle biler, som også har været refereret i MG-bladet. Der er lavet en rapport herom på landeniveau og på landenes egne sprog.

Motorstyrelsen og den rullende kulturarv

Indlæg ved Motorstyrelsens direktør Jørgen Rasmussen, som har været i Motorstyrelsen siden 2018 og har været direktør siden sidste år. Dertil har han 27 års erfaring fra Skat… Der er 4,8 mio. køretøjer registreret i Motorregistret, og Motorstyrelsen står for inddrivelse af 33 mia. kr. ud af ca. 39 mia. kr. i årlige motorafgifter. Der er ca. 400 medarbejdere i Motorstyrelsen med hovedkontor i Aalborg. Heraf er 100 beskæftiget med at værdifastsætte køretøjer.

Jørgen Rasmussen fortalte om partshøringer vedr. værdifastsættelse af importkøretøjer. Man har indført, at ejeren kan tage sit køretøj i brug øjeblikkeligt og stadig beholde retten til at klage over den fastsatte værdi – og dermed ikke vente på at tage køretøjet i brug til der er faldet en endelig afgørelse omkring hvor meget afgift der skal betales af køretøjet.

Motorstyrelsen arbejder p.t. sammen med bl.a. MhS om ID-tab på biler (jf. ovenfor). Man har allerede fået lavet et tiltag på motorcykelområdet. Det første møde er berammet til 11/1 2022.

Flere køretøjer har manglende eller forkerte data stående i Motorregistret. Data i Motorregistret kommer fra fire kilder: Datakonvertering fra det tidligere Centrale Motorregister tilbage i 2012, fra Motorstyrelsen, fra nyvogns-importører og fra synshallerne under Færdselsstyrelsen. Ovenstående er et fokusområde, men direktøren ville gerne berolige de fremmødte med, at man ikke begynder at 'pære' i gamle ombygninger etc., som er forkert registreret i motorregistret. Er der fejl i f.eks. stelnummer, så skal man gøre opmærksom på det i synshallen i forbindelse med bilsyn, fordi det er noget som sorterer under Færdselsstyrelsen.

Jørgen Rasmussen sluttede af med en række udtræk fra databaserne: Der er pr. 19/11 2021 137.922 køretøjer over 35 år, heraf 50.119 personbiler.

Der er i 2021 kommet 1.394 køretøjer over 35 år på plader, heraf 923 personbiler. De fleste biler er 35-40 år. 59 køretøjer var over 70 år gamle. Der er betalt ca. 18 mio. kr. i afgifter af disse køretøjer. I gennemsnit er afgiften på 13.000 kr. pr. køretøj. Ford Mustang, Porsche 911 og VW er de mest importerede biler i 2021. Ældst indregistrerede bil i 2021 er en De Dion Bouton fra 1910.

Jørgen Rasmussen sluttede med at sige, at han tror meget på dialog – også mellem MhS og Motorstyrelsen.

Nye klubber

Syv klubber og fire museer havde ansøgt om optagelse i MhS. Alle fremmødte stemte for deres optagelse. Tilsammen repræsenterer de 880 medlemmer. Museer betaler 500 kr. for medlemskab. Dermed skulle MhS for 2022 være sikret en ekstra indtægt på ca. 22.000 kr.

Valg til bestyrelsen

De tre bestyrelsesmedlemmer Torben Olesen, Mikael Arngren og Steen Rode-Møller var på valg. Der var ingen modkandidater. De fire medlemmer som skulle være valgt sidste år (men som ikke kunne vælges pga. corona), fortsætter med årsmødedeltagernes accept endnu et år.

De to nuværende suppleanter ønskede ikke at fortsætte, og i stedet opstillede og valgtes Ketty Overgaard Christensen og Henrik Kjær uden modkandidater.

Både revisor og revisorsuppleant blev genvalgt uden modkandidater.

Eventuelt

Ena fra Rootes fortalte om en sag de havde haft med copyright på et gammelt foto fra 1948 af en Humber, der skulle leveres til kongen. Bilen holdt parkeret foran en bilforhandler. Da billedet er over 50 år gammelt, mente Rootes godt, at de kunne bringe billedet med kildeangivelse i deres medlemsblad. De fik dog en sagsanlæg på halsen. Ena kunne berette, at der skelnes mellem værkshøjde billeder med 70 års copyright efter fotografens død og almindelig copyright på 50 år. Værkshøjde billeder kan sidestilles med kunstværker, hvor der er gjort ekstra ud af motiv, baggrund, disposition etc. Ena kunne dokumentere, at der var tale om et ikke-opstillet foto (dvs. ikke værkshøjde) idet der var halve og hele mennesker og cykler i baggrunden, samt om at der var genskin i vinduer etc. Siden har klubben ikke hørt fra modparten i sagen. Enas pointe var, at det kan betale sig at tage kampen op. Mange fotobureauer har i øvrigt rettigheder til fotos også selvom den almindelige copyright er udløbet…

Således opløftet over Davids sejr over Goliath kunne konferencen slutte til tiden kl. 16, og vi kunne vende næsen hjemad mod Sjælland.

♦



Direktør i Motorstyrelsen Jørgen Rasmussen fortalte om Motorstyrelsens arbejde samt fremviste data om veteran-flåden i Danmark anno 2021.

Repræsentantskabsmøde
Den 20.nov. 2021

Af Rikke U. NIssen

Afholdt i Idrættens Hus i Brøndby

Vi har tolv medlemmer af MGCCDC, som også har DASU licens og/eller er medlem af DASU. Vi havde således tolv stemmer ud af 6.983 til årets repræsentantskabsmøde. Dermed har jeg antydet, at vi i DASU-sammenhæng er en meget lille klub. Til gengæld er vi en af de ældste klubber tilknyttet DASU.

Der var ca. 85 deltagere, og vi sad måske lidt for tæt efter min mening, også set i lyset af, at der dagen før havde været et rekordhøjt antal Covid-smittede danskere.

Formand Henrik Møller-Nielsen aflagde årsberetning, som udover corona's indflydelse på afholdelse af motorsportsarrangementer, også indeholdt information om udviklingen i DASU's medlemstal (lille fald), to strategispor (Klima & Miljø og Samfund), udvikling af klubberne under DASU, så det bliver nemmere at være medlem (DASU kommer gerne ud i klubberne og drøfter dette), økonomi og hele DASU's struktur og værdien i DASU. Bestyrelsen har besluttet at tage en struktur-debat i 2022.

Strategisk arbejde

Mht. strategi arbejder DASU med to strategispor: Klima & Miljø og Samfund.

Under førstnævnte arbejder DASU imod holdningen i dele af samfundet om at 'motorsport udleder CO2 for sjov'. Derfor er det vigtigt for DASU at bidrage positivt til samfundsdebatten og CO2-udledningen og sænke motorsportens klimaaftryk. En afledt effekt heraf er, at DASU ved at supportere f.eks. elbiler/elkarts, medvirker til, at børn af forældre uden viden om at skrue på motorer etc. også kan deltage. Man er ikke teknisk diskvalificeret, fordi far eller andet familiemedlem ikke er mekaniker.

DSAU arbejder også strategisk med motorsport på skoleskemaet for at tiltrække unge mennesker til sporten. Det er en del af strategisporet 'Samfund'. Holdningen er, at er DASU lokal forankret, er der bredere tilslutning til sporten på alle niveauer i lokalsamfundet.

DASU har to hjemmesider:

- www.motorsportdanmark.dk (DASU's officielle motorsportsprofil)
- www.dasu.dk (platformen for reglementer etc.)

Formanden oplyste, at der pågår en oprydning i cirkulærer, så der er færre cirkulærer til de mange reglementer. For-



DASU's formand Henrik Møller-Nielsen

regler vedr. afholdelse af motorsport, og at det er en stor opgave at simplificere reglerne uden at gøre dem uklare.

Der er et uddannelsesmæssigt efterslæb mht. frivillige. Dette skal indhentes. Hvordan det skal ske, kom formanden ikke ind på.

Økonomi

Regnskab 2020: I 2020 kom DASU ud med et overskud på TDKK 616, hvilket er TDKK 574 bedre end budgetteret. Dog har der været fald i kontingentindtægter, løbs- og licensafgifter. Samlet var der TDKK 2.725 mindre i indtægter end budgetteret. Omvendt har man være god til at spare på udgifterne, som udviste et større fald end indtægterne. Sekretariatet har sparet penge pga. nedskæring i antal ansatte, udvalgene har sparet, og der er brugt færre midler på medlemsbladet Autosport, hvor man skar ned fra seks til fem udgivelser. Samlet var der besparelser på TDKK 3.298.

DASU er en stor organisation med en balance på TDKK 5.719 og en fri egenkapital på TDKK 2.624 med udgangen af 2020.

Prognose 2021: Bestyrelsen budgetterede meget forsigtigt for 2021. Afholdelse af mange online-møder, begrænsning i investeringer og generel påholdenhed har medført, at DASU er kommet økonomisk styrket igennem indtil nu. For 2021 forventes med baggrund i ovenstående et overskud på TDKK 2.203. Derfor er der i 2022 budgetteret med en række investeringer.

Budget 2022:

Der budgetteres med uændrede kontingenter og rabat på licens jf. nedenfor. Samlet budgetteres med lidt lavere indtægter i 2022 end i 2021. Til gengæld skrues der op for udgifterne primært til projektarbejde med strategi og struktur, hvormed bundlinjen budgetteres til et rundt nul efter to år med overskud på samlet ca. TDKK 2.800.

Budgetforslag til kontingenter blev godkendt af repræsentantskabsmødet.

Rabat på licens

I 2021 var der 25 % rabat på licens, hvis man bestilte i januar måned. Det gav i 2021 75 % flere licenser og en udgift på ca. TDKK 275.

Denne rabat tilbyder DASU også i 2022. En grundlicens til brug ved f.eks. DASU Classic koster 0 kr., så her er 25 % rabat ikke relevant. For de medlemmer, som ønsker at tegne banesports- eller rallylicens, er der besparelse at hente på licensen. Husk i øvrigt, at en grundlicens nok er gratis, men at medlemskab af DASU koster 550 kr. (uændret fra sidste år). Hvordan man gør, kan man læse om på vores hjemmeside under menupunkt Klubmesterskab og derunder DASU-licens.

Alternative brændstoffer

Hans Bruun fra bestyrelsen luftede en bekymring og kom efterfølgende med et bidrag med en løsning herpå: Vil sponsorer forbindes med motorsport og dermed risikere at få en ikke-grøn profil? Vil sporten miste økonomisk opbakning og dermed nødvendige ressourcer pga. klimadebatten? Derfor samarbejder DASU med Dansk Energi om alternative flydende brændstoffer til forbrændingsmotorer, og med test og udvikling af nye brændstoffer, så der i fremtiden er et klimavenligt drivmiddel til fossilbilerne.

Indkomne forslag

Der var fem forslag, heraf et par administrative uden betydning for MGCCDC. Jeg har forslagene liggende, hvis nogen ønsker at se dem.

Et forslag, som blev trukket tilbage, var fremsat af en medlemsklub, som oplevede stort ekstra arbejdspres i Sportsudvalget pga. nedskæring i medarbejderstaben i DASU. Derfor ville man ændre bestemmelserne for Sportsudvalget. Et forudgående møde fik dog blotlagt noget viden, som gjorde at klubben trak sit forslag. Efterfølgende oplyste DASU's

Repræsentantskabsmøde
Den 20.nov. 2021

Fortsat……..

formand, at man ikke kommer tilbage til samme medarbejderstab i sekretariatet som tidligere, og at mere arbejde ligger i de frivillige udvalg.

Forslag nr. fire var et forslag fra ASK-Hedeland om at give mandat til dommer eller løbsleder om at kunne udelukke deltagere fra konkurrence. Begrundelsen herfor var, at der kunne være deltagere som f.eks. pga. demens eller anden sygdom burde udelukkes, men at man ikke indtil nu som arrangør kunne træffe denne beslutning, da køreren havde en gyldig licens. Et flertal stemte for forslaget (herunder mig på vegne af MGCCDC).

Forslag nr. fem om fremrykning af ansøgningsfrister for løbsafholdelse og datoændringer kun mod forudgående dialog mellem de pågældende klubber, hvor løbsdatoer kolliderer. Forslagsstilleren Motorklubben Centrum havde haft en kedelig oplevelse, hvor en anden klubs løb var blevet lagt oven i deres. Et flertal stemte for forslaget (herunder mig på vegne af MGCCDC).

Valg

Der var valg til bestyrelsen og udvalg. Antal kandidater og ledige pladser var ens, så der var ingen kampvalg. Carsten Lemche blev genvalgt til bestyrelsen og der var nyvalg til Bjørn Wichmand, hvor sidstnævnte kommer fra karting verden.

Øvrigt

Under Eventuelt var der utilfredshed med, at udvalgene nu skal lave sekretærarbejde ved siden af deres øvrige arbejde, fordi DASU har skåret sekretærhjælpen via sekretariatet ned. Hertil svarede formanden, at man gerne vil hjælpe fra bestyrelsen/DASU's side, men at det bliver på anden vis end via en fastansat sekretær, da udkommet ikke svarede til prisen herfor. Der var i øvrigt stor talelyst under Eventuelt.

Repræsentantskabsmødet varede kortere end planlagt og sluttede efter netto tre timer.

♦

Enkeltpersoner eller en bande, som måske endda er organiseret sydfra (?), har gjort et frækt indbrud hos British Sportscars i Nykøbing Falster tilbage i midten af november.

Der blev stjålet reservedele til Kurt Bulls egen MGA Twin Cam (foto), såsom:

- Takthjul
- Kæde og kædestrammer
- Olietryksrør
- Samtlige bespændings møtrikker, banjo bolte og spændeskiver i forkammer.
- Vandpumpen med kølerør.

Se sort/hvid skitser fra reservedels kataloget herunder. De viser de stjålne dele.

Kurt frygter det eventuelt kan være bander sydfra, da grænsen ligger tæt på værkstedet .



Kurt beder alle være opmærksomme på eventuelle "billige tilbud" på reservedele.

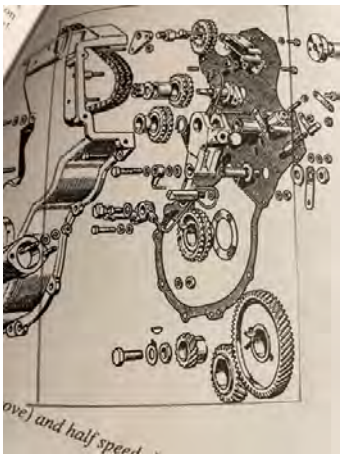
Kontakt ham på tlf.: 40 72 31 35

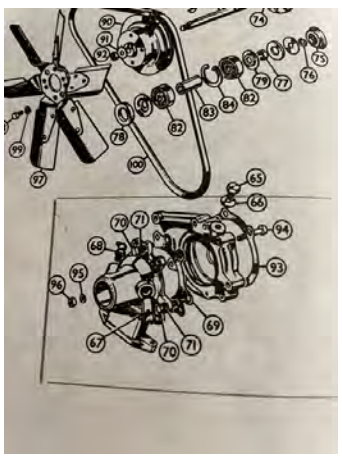
Mail: www.britishsportscars.dk

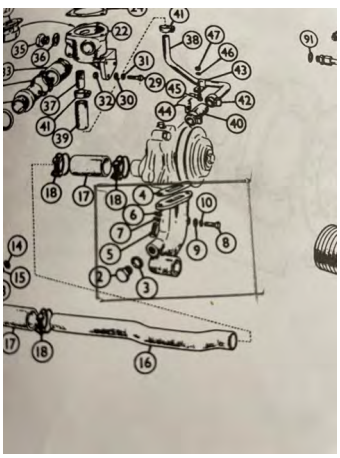


Fra Gert Jørgensen i den jyske klub modtog vi følgende via facebook umiddelbart efter indbruddet:

"Det lysner. Vi er ved at lokalisere dele fra udlandet til Kurt. Topstykket blev sjovt nok ikke stjålet selv om det lå på bordet ved siden af, men resten er væk, Farvefoto herunder viser, hvor meget der mangler. Alt der lå på bordet er væk. Det er ret uhyggeligt det kan ske"









European Conference

Den 13.november 2021

Tekst og foto Rikke U. Nissen



Foto t.h.:

Veteransporvognen på vej til stoppestedet for at hente os og tage os på sightseeing rundt på Ringstrasse søndag formiddag. Alle deltagere skulle bære mundbind og registrere sig med navn, adresse, mail og telefonnummer på en blok – altsammen med én og samme kuglepen til deling…

Hvert andet år afholder de europæiske MG klubber under ledelse af European Manager 'European Conference'. I 2018 fandt årsmødet sted i Birmingham i forbindelse med den store klassiker bilmesse samme sted. I 2020 blev årsmødet i Wien aflyst pga. covid-19, og blev udsat ét år til 2021. Også denne gang var konferencen tæt på aflysning, da covid-19 igen blussede op i Europa i starten af november.

Allerede i september fik vi at vide, at det planlagte hotel ikke ville genåbne efter nedlukningen før tidligst i december. Derfor blev vi overflyttet til et andet hotel i samme hotelkæde – og hvilket hotel! Fem-stjernet luksus lige ved siden af operaen til provinshotel-pris.

Fem dage før mødets afholdelse i den østrigske hovedstad Wien indførte de østrigske myndigheder skærpede indrejsekrav, så man skulle være vaccineret og smittefri for at komme ind i landet. Det var ikke længere nok at være uvaccineret med en frisk negativ coronatest. Det førte til frafald fra nogle europæiske deltagere. To dage før mødets afholdelse blev European Manager Vivian Vleeshouwers fra Holland testet positiv og måtte blive hjemme og deltage via Zoom…

Hvorfor bruge tre dage på MG konference?

Argumenter for at afholde European Conference med fysisk fremmøde hvert andet år er kort fortalt følgende fem af slagsen:

- Støtte kommunikation og samarbejde klubberne imellem
- Udveksle erfaringer
- Drøfte fælles problemer og mål
- Træffe strategiske beslutninger
- Etablere og fastholde personlige relationer på ledelsesniveau

Forrige gang i 2018 gik en stor del af mødet (som varer fra kl. 9 til 17 inklusive indlagte pauser) på præsentation af de enkelte klubber og deres aktiviteter. Dette var ikke tilfældet i år, da alle klubber forinden var blevet bedt om at udfylde et spørgeskema omkring medlemsantal, kontingent, aktiviteter m.v. Dermed blev der levnet plads til andre agendapunkter, som kort gennemgås i det følgende:

Kommende European Event of the Year

Arrangørerne af de kommende års europæiske MG-træf præsenterede deres plan:

2022:
Belgien 26.06-01.07 2022. Der er p.t. tilmeldt 120 biler, her af otte fra Danmark. Program, pris og tilmeldingsoplysninger findes på vores hjemmeside under Internationale Arrangementer.

2023:
Vores MG-venner i den vestdanske klub fejrer 50-års jubilæum, og festen (=eventet) afholde 02-06.08 2023 i Middelfart med Hindsgavl som omdrejningspunkt. Der kommer mere information ud til sommer, men sæt allerede nu kryds i kalenderen. Tilmelding åbner i oktober 2022.

2024:
Portugal 22-26.05.2024 – tidspunkt er valgt, fordi det ikke er så varmt og der ikke er så mange turister i maj måned i Portugal. Klubben forventer 200 personer/100 biler.

2025:
Italien har meldt sig til at afholde arrangementet, men endnu er intet planlagt.

2026:
Åben. Ingen har meldt sig.

2027:
Sverige meldte sig som vært, idet klubben fylder rundt i 2027.

Touring Handbook

Gert Jørgensen fra den vestdanske MG klub gør et stort arbejde med at opdatere Touring Handbook, som er en PDF med vigtige informationer for MG-ejere, som tager på bilferie i Europa med deres MG. Her er informationer om klubber, værksteder, nødkald m.v. i de respektive lande. Fra næste år forsøger Gert at få informationer om miljøzoner med. Touring Handbook ligger under medlemssiderne på mgklub.dk, og der er en ny version klar til næste køresæson. Tak til Gert for sit store arbejde.

World café

Fordi der ikke skulle bruges tid på præsentation af klubberne, havde arrangørerne afsat 1½ time til 'World café', hvor deltagerne på kryds og tværs i fire café-miljøer skulle drøfte fire forskellige emner, som klubberne havde budt ind med.

Café 1: På hvilken måde kan vi dele indhold fra de nationale klubblade med det internationale MG-samfund?

Café 2: Ejerne af førkrigsbilerne bliver ældre, og der dukker færre førkrigsbiler op til MG-træf. Hvad gør klubberne for at sikre førkrigsbilernes overlevelse?

Café 3: Hvordan kan vi få medlemmer mere involveret i klubberne og få tilslutningen til at stige?

Café 4: Hvordan kan vi tiltrække unge medlemmer?

Der kom en hel del gode inputs, som jeg håber at få lejlighed til at præsentere senere her i bladet.

Valg af European Manager

Hollandske Vivian Vleeshouwers blev enstemmigt genvalgt uden modkandidater. Hun har i øvrigt gjort et fint arbejde under Coronakrisen med bl.a. indførelse af Zoom video-møder, så de europæiske klubber kunne mødes online under nedlukningen.

European Managers rolle er bl.a. at støtte mindre klubber i opstartsfasen, at informere om tiltag og udvikling i moderklubben i UK og at være de europæiske klubbers talerør den anden vej.

Brændstof i fremtiden

Fra den hollandske MG klub præsenterede Jos Rijsemus et slideshow omkring brændstof nu og fremtiden. Jos Rijsemus har en fortid hos Shell, og det var en fordel at have lyttet med i kemitimerne, da han jonglerede med molekylekæder. Der er ifølge Jos håb for andre drivmidler end el, skønt den klassiske benzin i fremtiden bliver udfordret, men ikke udraderet. Methanol fremstillet ud fra plantefibre er et muligt brændstof.

Veteranbiler i fremtiden

Andy Staff fra MG klubben i Luxembourg præsenterede et imponerende slideshow med sit bud på fremtiden for veteranbiler. Ikke overraskende forudsagde han, at der ikke bliver nogen veteranbiler i fremtiden! De nye biler er kørende computere, som man kun kan holde kørende med opdateret software. Og hvor længe kan man reparere på en computer eller mobiltelefon, før den skrottes?



Hotel Bristol lagde lokaler til konferencen. Her hilser de østrigske værter forrest på fotografen (mig) med de tre franske deltagere og vores formand Claus Poulsen.

Fejring af MG 100 år

Som det også fremgik her i bladet af Lars Thousigs danske udgave af Peter Cooks artikel om, hvornår den første MG så dagens lys (nr. 8-2021), så hersker der lidt usikkerhed herom. I Moderklubben har man derfor besluttet, at MG's 100-års jubilæum skal fejres over 12 måneder fra 1. juni 2023 til 1. juni 2024. Dermed bliver 100-års jubilæet også en del af eventet i Danmark i 2023.

Hvad optager de europæiske MG klubber?

Forud for konferencen var de europæiske klubber blevet bedt om at fortælle om de emner, som optager medlemmerne og klubberne. Der var nogle gengangere blandt klubbernes svar. F.eks. de nye kinesiske MG'ers plads i MG klubberne (velkomne ja/nej), BREXIT og reservedele fra UK til det øvrige Europa, corona og indvirkning på klubbernes møder og arbejde samt miljø og restriktioner overfor de gamle biler.

Punkter, som de europæiske klubber ønskede at drøfte på konferencen

Brugen af MG-logoet var til debat. Må klubberne bruge MG-logoet, eller kommer vi i konflikt med de kinesiske ejere af MG? Så vidt vides har ingen patent på MG-logoet, så derfor så Peter Cook (der i denne forbindelse repræsenterede den engelske moderklub) ikke nogen grund til at spørge om lov hos nogen, hvis man i klubregi ønsker at bruge MG-logoet.

De nye kinesiske MG'er deler vandene i klubberne. Er det rigtige MG'er? Hvad skal man gøre ved dem? Skal klubberne prøve at tiltrække ejere af disse biler, eller skal man fokusere på MG'er, der er bygget før MG/Rovers konkurs i 2005? Hertil bemærkede Peter Cook, at Moderklubben er for alle med interesse i MG, hvilket er det samme som vores klubs formålsparagraf siger. Der er ikke tale om en veteranbilklub, men en mærkeklub for MG'er. Dermed ikke sagt, at man fra klubberne side behøver at arbejde sammen med kineserne eller de lokale importører, men de fleste deltagende klubber, hvor der er nybilsalg af MG i deres lande, kunne berette om et godt samarbejde med den lokale MG-importør.

I forlængelse af ovenstående lod Peter Cook forstå, at det tidligere meget nære samarbejde mellem Moderklubben i UK og SAIC i Kina (MGs ejer) er gået fra meget tæt (måske for tæt?) til rent forretningsmæssigt samarbejde - uden at han dog kom nærmere ind på detaljer.

BREXIT og samhandel med/import fra UK blev vendt, og det blev klart, at der var nogle engelske reservedelsdistributører, som pga. BREXIT-relateret administrativt bøvl havde fravalgt at eksportere deres produkter til kontinentet.

Andre har valgt at oprette afdelinger på kontinentet.

Det engelske MG blad 'Safety Fast', som både fungerer som medlemsblad for MGCC i UK, som medlemsblad for registrene for de mange bilmodeller samt for lokale afdelinger af MGCC i UK, er ikke interessant nok for andre landes medlemmer. Der arbejdes på at lave en mere international udgave af 'Safety Fast', hvor UK-lokalstof skiftes ud med oversøisk indhold (dvs. med indhold/indlæg fra de europæiske klubbers medlemsblade). Et spændende tiltag, som kunne gøre 'Safety Fast' mere interessant for os fastlandseuropæere.

Det var et flot arrangement, som de østrigske værter fra MG Owners Club i Østrig sammen med Vivian havde sammensat for os, men derfor kunne vi fra dansk side godt forestille os et mere komprimeret program, hvor man kan ankomme dag ét til middag og rejse hjem dag to om eftermiddagen. Det ville spare en overnatning og en gang aftensmad og dermed skære en stor luns af deltagerprisen samt for de deltagere, som er erhvervsaktive spare en egenbetalt feriedag om fredagen.

Dette forslag medbragte vi til konferencen, men vandt ikke meget gehør fra de øvrige klubber. Overordnet er holdningen, at det er vigtigt at afsætte meget tid til socialt samvær og netværksopbygning frem for at komprimere konferencens indhold, så det kunne skaleres ned til et konference*døgn* og ikke konference*weekend*.

Et beslægtet emne til ovenstående var økonomisk støtte til de små klubber, som ikke har råd at deltage på konferencen. Forslaget var stillet af italienerne, som ønskede at de store klubber skulle betale en del af de små klubbers deltagelse. Her kom det frem, at de små klubber i f.eks. Tjekkiet og Grækenland heller ikke deltog i de gratis Zoom møder (med det argument, at de ikke var gode til engelsk), så hvorfor skulle de have tilskud til at deltage i de fysiske møder?

Nuffield Cup

På årets konference uddelte Peter Cook på vegne af MG Car Club the Nuffield Cup, der er en ægte sølvpokal til en værdi af vistnok små 100.000 kr. Vandrepokalen uddeles til en europæisk MG klub, som har gjort sig positivt bemærket. I år blev pokalen uddelt til den tyske MG klub, som i to år havde arbejdet for og forberedt European Event of the Year, og som begge gange måtte aflyse pga. corona-restriktioner. Et populært valg blandt de fremmødte. En stor pokal, som man ikke lige kan have med som håndbagage i flyet hjem… MG Car Club Danish Centre vandt i øvrigt pokalen i 2014 og fik den overrakt i forbindelse med vores værtskab for European Event of the Year i 2014 i Nyborg.

Næste konference

… planlægges afholdt i Rom om to år. Fra MGCCDC's side håber vi på, at man vælger at skære konferencen ned iht. vores forslag, så man kan nøjes med én overnatning og dermed spare på udgifterne til deltagelse.

Socialt arrangement søndag

Hverken Claus eller jeg har været i Wien før, så vi meldte os om søndagen til turen rundt i centrum i en veteransporvogn og efterfølgende guidet gåtur. Guiden var gift med et af den østrigske klubs medlemmer, og hun gjorde det rigtig godt. Havde stor historisk viden og talte flot engelsk.

Hvad fik vi så ud af det?

Man skal aldrig undervurdere det sociale aspekt i denne type arrangementer, og jeg fik banket rusten af mit tyske sprog og fik smurt mit engelsk. Det er altid godt med netværk, og MG folk er per definition flinke mennesker.

Jeg bakker også helt og fuldt op om, at det er givende at mødes in persona frem for udelukkende på Zoom videolink. Emnerne til konference var også velvalgte, og det var rart, at vi ikke skulle bruge timer på klub-præsentationer som det var tilfælde forrige gang i Birmingham.

Så alt i alt et godt arrangement, hvor der ikke var mange halve timer til at slappe af. Når det er sagt, så holder Claus og jeg stadig på, at man med (økonomisk) fordel kunne komprimere programmet, så man kan rejse ud den én dags morgen og hjem igen den næste dags eftermiddag/aften og dermed spare tid og penge.

♦



Peter Cook (i midten) overrækker Nuffield Cup til Günther Graskamp fra den tyske klub, mens hans kollega Walther ser til (og spørger sig selv, hvordan de skal få den med hjem som håndbagage i flyet…).

I baggrunden ses Zoom-væggen med Zoom-deltagerne.

Nye reservedele til fremtidens klassiske biler såsom MGF/MGTF

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

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



I artiklen om MGF/MGTF i MG Bladet nr. 6, september 2021, var der fokus på Satur Ltds FCCKit affjedringssystem som erstatning for et nedslidt OEM-monteret "Hydragas" affjedringssystem.

Hydragas enheden blev opfundet af den britiske ingeniør Alex Moulton og var en videreudvikling af hans "Hydrolastic" system, der blev anvendt i tidlige Mini, Austin/Morris 1100/1300 mm. Fremstillet på licens af BTR Ltd under Dunlop-mærket blev Hydragas affjedringssystem først introduceret i 1973. Hydrolastic og Hydragas systemer forsøger at forbedre kørselskomforten ved at forbinde og udligne suspensionen af den forreste og bageste del af bilen.

Hjertet i systemet er de fortrængerenheder, tryksfærer, der indeholder nitrogen gas. Disse erstatter de konventionelle spiralstålfjedre i et standardaffjedringsdesign. Ujævnheder på vejen bliver udlignet, hvorved en hydraulisk væske under meget højt tryk flyder til enheden på den anden aksel. På trods af tidlige problemer (Austin Allegro-versionen af Hydragas var alvorligt mangelfuld) blev Hydragas gradvist forbedret til et effektivt alternativ til stålfjedre. Det skete på senere BL/Rover Group-modeller, netop som MGF.

Hvis ejere af MG typer monteret med Hydragas systemet hellere vil beholde dette af originalitetsgrunde, er *"Hydragas and Hydrolastic Services Ltd."* drevet af ægteparret Ian og Dawn Kennedy, klar til at hjælpe.

Som navnet antyder, renoverer firmaet med nye dele til eget lager eller reparerer indsendte Hydragas og Hydrolastic enheder, alle med to års garanti (se foto 1 og 2). Desuden er deres priser inklusive told og moms til EU-destinationer:

enquiries@hahsltd.co.uk

og website:

https://hydragasandhydrolasticservice.com



Foto 1 - Hydragas enhed under renovering



Foto 2 - Renoverede Hydragas enheder

En anden MGF-komponent, som med tiden har vist sig at have en begrænset servicelevetid, er de undervognskølervæskerør, der forbinder MGFs centermotor med frontkøleren. MGFs OEM-dele var desværre fabrikeret af en type stålrør, som havde en tendens til at ruste. Der er efterhånden flere leverandører af rustfrie stålkølerrør designet til MGF (se foto 3 og 4).

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

Konklusionen er, at de første MGF og senere MGTF snart vil være MG klassikere (se foto 5 og 6).

♦

Kilder:

Hydragas:

- Hydragas and Hydrolastic Services Ltd; MGFnMGTFBitz

Rustfrit rør:

- MOSS Europe Paris (er i EU), ejeren af den gule MGF VVC Trophy 160 (se artiklens forside) 160

Tak til Steen Ølbye



Foto 3 - Nye rør

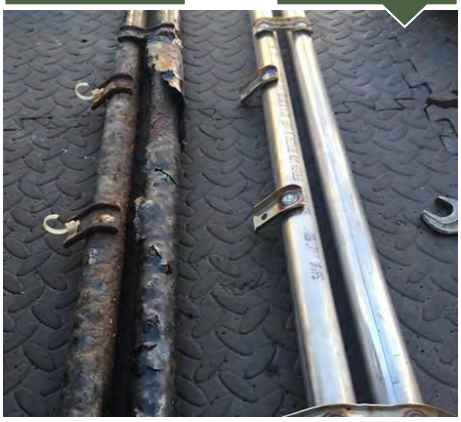


Foto 4 - Gamle og nye rør



Foto 5 - Nye ophæng



Foto 6 - Nyt gummi mellemgulv

Posted by Michael Christensen fra MGCC Facebook side



Nørdehjørnet



Af Jan Glad

Gearkasseproblemer MGA

MGA 1600 mk.II gearkasse og andre.

Jeg har nu kørt ca. 35.000 km i min MGA, hvor det eneste rigtige problem har været, at gearkassens bundhjulsaksel nu er blevet skiftet for 4. gang!

Problemet er, at hærdningen bliver slidt igennem.

Jeg fik derfor en værktøjsmager til at bore oliekanalen i akslen op, så jeg kunne sætte et ekstra leje i den ende, der bliver belastet mest (første og andet gear). Normalt er der kun ét leje. Efter ca. 6.000 km. syntes jeg, at jeg kunne høre en lille lyd når gearolien var blevet meget varm (det var så kun mig, der kunne høre lyden). Jeg tog derfor gearkassen ud, hvor det viste det sig, at den var "trådt" igennem hærdningen, igen i begge ender.

Efter at have undersøgt hele området, viste det sig, at man gennem tiden har fremstillet og leveret aksler med en hærdning på ca. 48-53 HRC, hvor hærdningen skal være 63 HRC. Disse aksler kan nu leveres fra bl.a. Moss UK, sammen med ruller (nåleleje), i stedet for dem man leverede tidligere. Man gik fra faste med 11 ruller til de nuværende 20 løse ruller med dobbelt så stor bæreevne.

Så nu har jeg 80 ruller i stedet for 44 ruller i mit bundhjul, da jeg har stadig, to sæt lejer i begge ender af bundhjulet.

Så hvis I har skiftet bundhjulsaksel, indenfor de sidste 7-8 år, vil jeg råde jer til, at se efter om den er slidt igennem, da det ellers kan blive dyrt.

Jeg har nu kørt med ovennævnte i to år, uden mislyde og nu tror jeg at det holder i mange år (samme aksel sidder vist også i de første MGB). Der ligger sikkert nogle dårlige aksler på lager rundt omkring, uden at forhandleren eller ejeren er klar over problemet.

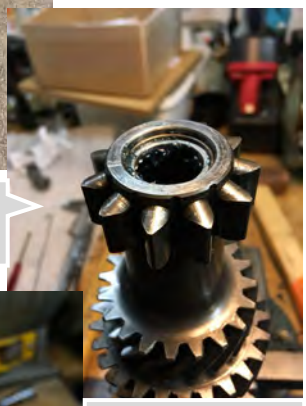
Husk også lige at sætte pakning på den viste bolt på sidedækslet, da bolten går direkte ind i gearolien, hvor det ellers vil medføre udsivning af olie (også der). Jeg kører også med magnet bundprop i gearkassen.

Man kan i øvrigt teste om akslen er god nok:

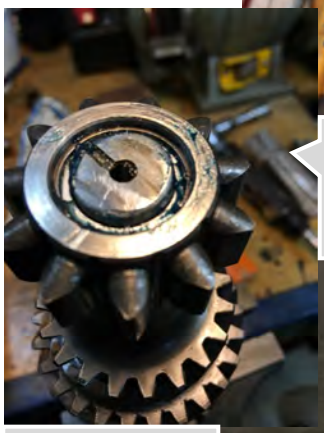
- Hvis man kan file eller save i akslen er den ikke god!
- Hvis det modsatte er tilfældet er akslen godkendt!



Gammel bundhjulsaksel og leje



Nye "ruller" monteret



Gammel aksel savet til for at holde på "ruller" under samling



Denne bolt skal have tætningsskive



Klar til at lægge i igen

Nørdehjørnet



Af Jan Glad

Strømfordeleren

Jeg har mange gange oplevet, at man ikke lige er helt klar over, hvordan en strømfordeler virker. Jeg vil her prøve at forklare, hvorfor strømfordeleren er meget vigtig for motorgang, trækkraft og økonomi.

.....og nu bliver det rigtig nørdet!

Nogle mener at man bare skal droppe platinerne og montere elektronisk tænding, så er alle problemer løst. Det er rigtigt at en slidt fordeler, får et mere nøjagtigt tændingstidspunkt og at gnisten er mere konstant end hvis man kører med dårlige platiner!

Fordelerens opgave er for det første at fordele gnisten til de rigtige cylindre, men lige så vigtigt er det at tændingstidspunket er korrekt (fortænding) i forhold til stemplet stilling. Dette er afhængigt af motoromdrejninger, kompressionsforhold, ventilernes åbne og lukketider, afhængig af om man kører med en standard knastaksel eller med en 'skarpere' (racing) knastaksel. Det vil sige fyldningen, af benzin/luftblandingen i forbrændingsrummet. Det er igen afhængig af oktantal benzin. Højere oktan benzin kan tåle at blive trykket mere sammen, før det selvantænder (tændingsbankning) end lav oktanbenzin.

Derfor er der i fordeleren monteret nogle svingklodser - blå pil – der bliver styret af nogle små fjedre i fordeleren (fig. 19 overfor), som drejer den knast (orange pil) som åbner og lukker platinerne. Det betyder, at efterhånden som omdrejningerne stiger vil platinerne åbne tidligere og dermed give et højere og rigtigt tændingstidspunkt i forhold til det aktuelle omdrejningstal.

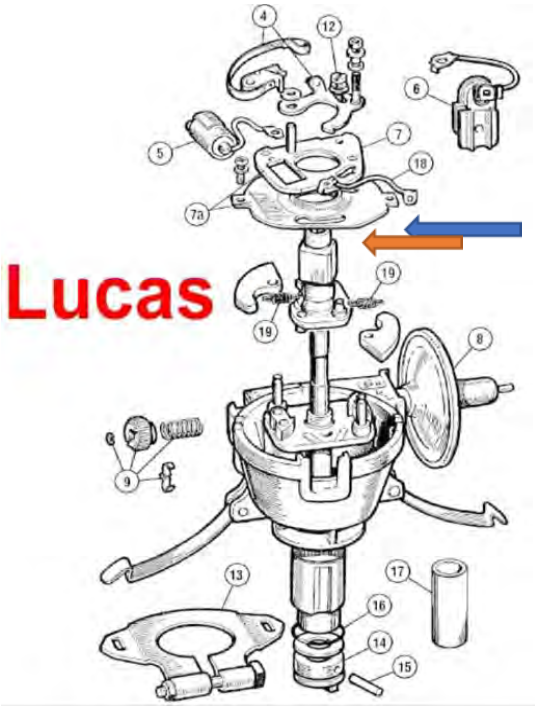
Det er vigtigt at erindre sig at tændingsavanceringen stopper ved ca. 3500 omdr/min for de fleste motorer.

Derfor kan man ikke bare bruge en tilfældig strømfordeler. Den skal passe til den motortype, den er lavet til! Dette er meget vigtigt, for at få en rigtig motorgang.

Strømfordelerne er forskellige på:

- MGA
- MGB
- MINI 850 COOPER
- MG1100
- MG1300 og tilsvarende andre biler.

Forskellen er at svingklodserne og deres fjedre har en indbygget spærring for det maximale udslag.



Herover:
Lucas fordeler. Fig. 19 er de fjedre på siden af svingklodser som er forskelligt fra bil til bil. Den blå pil viser svingklodserne. Den orange pil peger på fordelerens knaster, der åbner og lukker platinerne.

Nørdehjørnet

Strømfordeleren

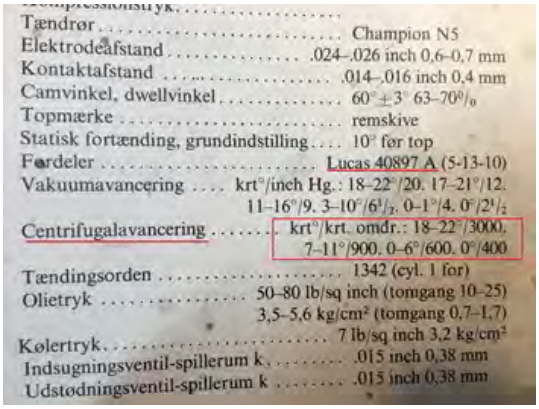
Fortsat....

Jeg vil lige indsætte nogle billeder, som viser hvor stor forskellen er på MGA og MGB og MG1100 tændingsavanceringen. Det viser at avanceringen (højere tænding) allerede begynder ved ca. 600 omdr/min, hvorfor man altid skal bruge en prøvelampe når man stiller tænding på de gamle biler. Hvis man stiller tændingen med en tændingspistol ved en tomganghastighed på 850-900 omdr/min så er avanceringen i fordeleren allerede begyndt og man kan derfor nemt få stillet tidspunktet 5-6 grader for lavt/ for sent.

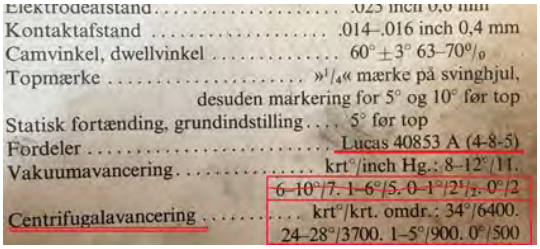
Problemet opstår hvis man har monteret elektronisk tænding, så er man nødt til at stille den med ca. 32 gr. fortænding ved 4000 omdr/min UDEN at vacuumregulatoren er aktiveret (slangen/røret tages af). Som en kontrol må man så lytte til om der er tændingsbankning når motoren skal sejtrække. Hvis det er tilfældet må man stille tændingstidspunktet lidt ned! Tændingsbankning kan ødelægge stemplerne og dermed motoren!

Vacuumregulatoren er kun monteret for at give bedre benzinøkonomi, når man kører med meget let belastning af motoren (meget let speedertryk) og dermed lille fyldning af forbrændingsrummet. Lige så snart at motoren skal trække er regulatoren ude af funktion! Derfor er den ikke monteret på sportsmotorer (bla. Cooper S m.fl.).

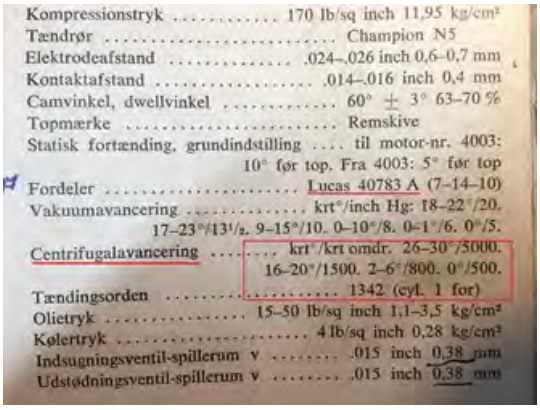
♦


Tændrør ..... Champion N5
Elektrodeafstand ..... .024–.026 inch 0,6–0,7 mm
Kontaktafstand ..... .014–.016 inch 0,4 mm
Camvinkel, dwellvinkel ..... 60° ± 3° 63–70%
Topmærke ..... remskive
Statisk fortænding, grundindstilling .... 10° før top
Fordeler ..... Lucas 40897 A (5-13-10)
Vakuumavancering .... krt°/inch Hg.: 18–22°/20. 17–21°/12. 11–16°/9. 3–10°/6½. 0–1°/4. 0°/2½.
Centrifugalavancering ..... krt°/krt. omdr.: 18–22°/3000. 7–11°/900. 0–6°/600. 0°/400
Tændingsorden ..... 1342 (cyl. 1 for)
Olietryk ..... 50–80 lb/sq inch (tomgang 10–25) 3,5–5,6 kg/cm² (tomgang 0,7–1,7)
Kølertryk ..... 7 lb/sq inch 3,2 kg/cm²
Indsugningsventil-spillerum k ..... .015 inch 0,38 mm
Udstødningsventil-spillerum k ..... .015 inch 0,38 mm

MGB 1962


Elektrodeafstand ..... .025 inch 0,6 mm
Kontaktafstand ..... .014–.016 inch 0,4 mm
Camvinkel, dwellvinkel ..... 60° ± 3° 63–70%
Topmærke ..... »¼« mærke på svinghjul, desuden markering for 5° og 10° før top
Statisk fortænding, grundindstilling .... 5° før top
Fordeler ..... Lucas 40853 A (4-8-5)
Vakuumavancering ..... krt°/inch Hg.: 8–12°/11. 6–10°/7. 1–6°/5. 0–1°/2½. 0°/2
Centrifugalavancering ..... krt°/krt. omdr.: 34°/6400. 24–28°/3700. 1–5°/900. 0°/500

MG 1100


Kompressionstryk ..... 170 lb/sq inch 11,95 kg/cm²
Tændrør ..... Champion N5
Elektrodeafstand ..... .024–.026 inch 0,6–0,7 mm
Kontaktafstand ..... .014–.016 inch 0,4 mm
Camvinkel, dwellvinkel ..... 60° ± 3° 63–70 %
Topmærke ..... Remskive
Statisk fortænding, grundindstilling .... til motor-nr. 4003: 10° før top. Fra 4003: 5° før top
Fordeler ..... Lucas 40783 A (7–14–10)
Vakuumavancering ..... krt°/inch Hg: 18–22°/20. 17–23°/13½. 9–15°/10. 0–10°/8. 0–1°/6. 0°/5.
Centrifugalavancering ..... krt°/krt omdr. 26–30°/5000. 16–20°/1500. 2–6°/800. 0°/500.
Tændingsorden ..... 1342 (cyl. 1 for)
Olietryk ..... 15–50 lb/sq inch 1,1–3,5 kg/cm²
Kølertryk ..... 4 lb/sq inch 0,28 kg/cm²
Indsugningsventil-spillerum v ..... .015 inch 0,38 mm
Udstødningsventil-spillerum v ..... .015 inch 0,38 mm

MGA1600 MK.II

To billeder herunder

På billedet længst til venstre står fordeleren stille, bemærk den tykke (kraftige) fjeder og den tynde fjeder der varieret fra motortype til motortype. Den lille fjeder påvirker avanceringen straks fra start, hvorimod den tykke (kraftigere) medvirker til at tændingsavanceringen kommer senere efterhånden som omdrejningstallet stiger. På billedet til højre er der fuldt udslag, dvs. max tændingsavancering. Gul pil: Husk at give dette punkt et par dråber olie årligt!





Genoplev EEOTY i 2018

Tirsdag, den 9.november 2021 afholdt Sydsjælland, Lolland og Falster medlemsmøde hos Henrik i Haslev.

Rikke U. Nissen havde været så venlig at tilbyde sin deltagelse denne aften, for at fortælle om sine oplevelser ved deltagelsen i MG Event *EEOTY* i 2018, som blev afholdt i Schweiz. Hun dokumenterede sine oplevelser med en række flotte billeder fra turen.

Turen havde dansk deltagelse fra vores klub med seks biler. Disse deltagere havde valgt at tage med autotoget til Lörrach i det sydvestlige Tyskland, hvor der så var lejlighed til at spendere et par dage ved Bodensøen inden EEOTY i det central-østlige Schweiz løb af stablen.

Rikkes præsentation indeholdt en lang række flotte fotos fra bjerge og bjergpas i det omkringliggende Schweiz, foto der var blevet taget undervejs og i dagene under selve EEOTY. Dog forlyder det, at en enkelt aftentur blev lidt for spændende ? (Der foreligger desværre ikke informationer om, hvori det "spændende" lå, så vi må som læsere blot gisne ?





Den danske kortege fortsatte efter oplevelserne i Schweiz til Alsace, hvor der blev gjort ophold i nogle dage, inden turen atter gik hjem mod Danmark, og igen med biltoget.

Alle biler klarede turen uden væsentlige problemer, dog gjorde en enkelt MG lidt knuder mod turens afslutning, men det skulle efter forlydender også være blevet klaret. Ældste bil på turen var MGTC fra 1946, og yngste var MGB fra 1965.

Aftenens 12 deltagere takkede for et spændende indlæg fra turen til Schweiz og de mange flotte fotos samt ikke mindst anekdoterne. Hertil skal det lige siges: *At endnu en gang havde vi lokket familien Nissen til det efterårsmørke Sydsjælland.* Tak!

Tekst og foto Bent Hedegaard

Vidste du at.....

Idé og input Matthies Nissen





.....British Motor Corporation (BMC) blev dannet i 1952 ved sammenslutning af Austin og Nuffield Group, ejet af William Morris, der foruden Morris og MG bestod af Riley og Wolseley. BMC var derved verdens fjerdestørste bilproducent efter de amerikanske General Motors, Ford og Chrysler fabrikker. I løbet af 1950'erne gennemførte BMC en omfattende rationalisering af produktionen, således at koncernens fem bilmærker kun adskilte sig ved karosseri- og udstyrsdetaljer, såkaldt 'badge engineering'.

Foto til venstre:
BMC logo – giver mindelser om førstepræmien i et skydetelt på en markedsplads! (Wikipeadia)

Julemøde i Nærum

Heldigvis lykkedes det at gennemføre julemødet i Nærum tirsdag den 7. december. Corona udviklingen blev fulgt nøje af bestyrelsen op til mødet, da vi selvfølgelig ønsker at overholde de påbud og restriktioner, der måtte komme med meget kort varsel.

Det var betingelser, der var lidt vanskelige at navigere efter i forhold til indkøb af æbleskiver og Gløgg, da det var umuligt at vurdere, hvor mange der ville deltage. I julemødet Løsning på problemet blev krav om forhånds tilmelding, hvorefter indkøb først blev effektueret dagen før.

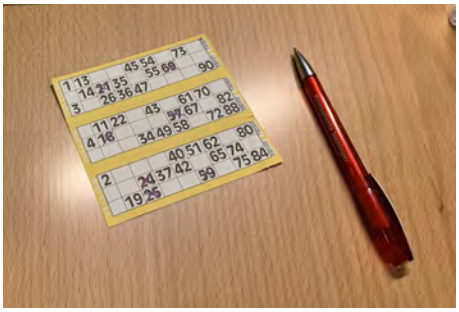
Vi var 47 som havde tilmeldt os julemødet, hvilket gav fysisk god plads ved bordene. En anden fordel var at gevinstchancerne ved andespillet og lodtrækningen på "lykkenumre" var dobbelt så høje i forhold til tidligere år, hvor vi var ca. 100 deltagere. Det kom Grethe til gode!

Pakkespillet, som altid giver stor aktivitet og morskab ved bordene, med råben og pakker, der ustandseligt skifter hænder, måtte vi grundet omstændighederne desværre undvære. Forhåbentlig er situationen en anden om 12 måneder så der igen kan komme kamp om pakkerne. Det er en god juletradition vi skal holde i hævd.

Der var indkøbt flotte gevinster, hvoraf nogle af dem var "overvintret" fra sidste års aflyste julemøde. Sponsor gaverne var der i år ikke så mange af, men de der var glædede så deltagerne desto mere. Tak til jer alle.

En hyggelig aften som rundede MG-året af på god og betryggende vis. Stor tak til arrangørerne og køkkenholdet.

♦













Godt nytår !



- til vores annonce sponsorer

- til vores artikel sponsorer

































	pm-TRENT	PIGE	mg MODEL	IKKE AKTUELT	INDSE	OGSÅ PÅ SVENSK		- H	BELGIEN	KENDT MG BY
mg DESIGNER						Ø I CARIBIEN				
TRANS-?			KØ / ENGELSK BY						EFTER A / FLERE	
	mg STÅR FOR? / FLOP							TONE		
BY					MERCEDES 300 SL / mg MODEL					
ITALIEN		MUND / GRINE					GAL / FØR E			
? - VERA					ENG.KONGE 923-955 / HJULDEL					
TENNIS SLAG							mg MODEL / DYR		RING / EVENTYR FIGUR	
EFTER J		PERIODE / RÆKKE				? - OLSEN / TALJE				
LEVERER OKTAN 100			STJÆLER / EFTER R							FØR F
	HVILKET LANDS FLAG?									

Af Charlotte Poulsen

Status på Sponsoraftalen.

OK

I januar 2021 startede vi sponsoraftalen med OK, hvor medlemmerne kunne blive sponsor for klubben hver gang de fyldte brændstof på deres bil. Kravet var blot at de skulle indskrive sig som OK kunde, og benytte et benzin/dieselkort ved tankningen, hvorefter OK ville overføre kr.0.05 pr. liter til klubkassen. Med andre ord kunne vores medlemmer, dermed blive sponsorer til klubben, uden at det kostede dem en krone - OK betalte!

Hvordan er det så gået med at blive sponsor?

I oktober 2021 fik vi den seneste opgørelse fra OK som viste, at vi fra januar og frem til oktober i år har fået oprettet 53 sponsoraftaler. I aftalerne indgår 40 helt nye kort og app, og 13 eksisterende kort og app, der tilsammen er blevet oprettet som 53 sponsorater.

I aftalen indgår der yderligere en særlig bonus til klubben hver gang der oprettes et nyt kort, nemlig at klubben får tilsendt kr. 200, når det nye kort har tanket 500 liter indenfor et år (det gælder både benzin og diesel). Klubben har frem til oktober modtaget 7 x bonus.

Årets sidste tre måneder er endnu ikke opgjort, men indtil opgørelsen i oktober er der påfyldt 23.964 liter brændstof på vores biler, svarende til 701 sponsoroptankninger. Vi kan så håbe på at flere af vores medlemmer og familiemedlemmer vil benytte denne gode mulighed for at sponsorerer vores klub, da det er helt gratis, og OK betaler.

Den endelige økonomiske status opgøres sidst på året hvor klubben vil modtage de samlede sponsorpenge fra 2021.

Poul Olsen



OK

Ønsker du at blive oprettet som sponsor for klubben uden at det koster dig noget? OK betaler.

For mere information om dette tilbud: Kig ind i MG blad nr. 8 fra 2021. Her kan du på side 35 så, hvordan du tilmelder dig, og hvem du henvender dig til ved eventuelle spørgsmål.

NOVEMBER-DECEMBER MÅNEDS VINDER FOTO



Månedens foto indsendt af Tommy Grüner-Pedersen.



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 2023, 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.



Udgivelsesplan for MG bladet i 2022

Blad nr.	Måned	Deadline for indlæg	Udgivelsesuge 2022
1	Januar-Februar	20.12.2021	4
2	Marts-April	20.02.2022	13
3	Maj	20.03.2022	17
4	Juni-Juli	20.04.2022	21
5	August	20.06.2022	30
6	September	20.07.2022	34
7	Oktober-November	20.08.2022	39
8	December	20.10.2022	47

Klubmesterskab 2021

Tekst og foto Rikke U. Nissen

Et aflyst natløb i oktober grundet for få tilmeldte deltagere betød, at der kun var fire tællende løb til årets klubmesterskab. Lige i underkanten, men det er noget, der arbejdes på at rette op på i 2022.

Én person deltog i alle fire løb, og er derfor selvskrevet klubmester. Det er et nyere mandskab bestående af vort medlem Geert Borch-Jensen, som til orienteringsløb havde selskab af Bo Jarmer i MGC GT. De scorede en første- og en tredjeplads i orienteringsløb og Geert solo en anden- og fjerdeplads i manøvreprøver.

Manøvreprøver

Isoleret er vinder af manøvreprøverne Dirch Glad med to førstepladser. Det er en placering han efterhånden har patent på, og dermed kan Dirch for tredje gang bryste sig af at have sit navn på Hastighedspokalen indstiftet af Ole Fredsgaard. Faktisk har Dirch nu vundet pokalen tre gange i træk og dermed til ejendom, men vi håber at Dirch genudsætter den.

Orienteringsløb

To mandskaber scorede både en første- og en tredjeplads i orienteringsløb, nemlig førnævnte Geert Borch-Jensen og Bo Jarmer og Claus Poulsen med hjælp fra hhv. fru Charlotte og søn Mathias. Vinderen findes derfor jf. klubmesterskabsreglementet ud fra en række kriterier i nævnte rækkefølge:

A. Flest førstepladser i orienteringsløbene, dernæst flest andenpladser etc. – her har begge mandskaber en første- og en tredjeplads.
B. Er der stadig pointlighed, vinder den deltager, som samlet har opnået færrest strafpoint i orienteringsløbene i sæsonen – begge hold har opnået 30 strafpoint.
C. Er der stadig pointlighed, erklæres den der var bedst placeret i sidste løb, hvor begge deltog, for vinder. Det blev Geert Borch-Jensen, som vandt det sidste løb og dermed erklæres for vinder af Stifinderpokalen og derfor får sit navn på pokalen for 2021.

Rookiepokalen

Sidste år indstiftede vi rookie-pokalen til et mandskab, som var nyt ud i orienteringsløb, og som gjorde en god figur. Birger og Bente Tynell var de første til at vinde vandrepokalen. I år var der fire nye hold, som stillede op. Et af holdene bestod af Lars og Malene Hürtig, som dårligt nok var blevet meldt ind i klubben, før de deltog i orienteringsløbet i september. De fik ganske vist ikke en topplacering, men i førerprøven skød de kun fem cm. forkert, da de skulle skridte den formodede længde af deres nye MGB af. Vi håber at se Malene og Lars og deres sølvfarvede MGB igen i 2022 til orienteringsløb. De har jo allerede vundet den første pokal – selvom det er en vandrepokal, som skal videre til en ny vinder efter næste sæson.

Tilslutning

I 2020 blev der slet ikke afviklet nogen manøvreprøver, så det var glædeligt, at 14 MG-kørere deltog i år – udover de medlemmer og gæster til løbene, som ikke kører i MG og dermed ikke optjener point til klubmesterskabet. I orienteringsløb deltog 13 mandskaber, og vi kunne godt tænke os endnu flere i 2022, så vi ikke igen skal ud i aflysninger.

Tak til Henning

Henning Petersen takker af som leder af manøvreprøverne. Tak til Henning for hans arbejde for klubben. Det er bl.a. Hennings fortjeneste, at vi har fået banen i Skælskør op at stå. Vi håber fortsat at se Henning og Trine til både manøvreprøver og orienteringsløb.

Søren Thousig, som fra i år har været medarrangør af manøvreprøverne, fortsætter, men skal bruge nogle hjælpere. Vi håber, at nogen af manøvreprøvedeltagerne eller andre vil hjælpe med afvikling af løbene, så vi fortsat kan tilbyde manøvreprøver og dermed kåre en klubmester.

Pokaler for klubmesterskab, manøvreprøver, orienteringsløb samt rookiepokalen uddeles til generalforsamlingen den 1. marts 2022 i Nærum. Resultatlister ligger på hjemmesiden.

♦



Herunder klubmester og vinder af Stifinderpokalen Geert Borch-Christensen.



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Klub week-end

Fredag den 24. - søndag den 26. juni 2022



Mødested: ikke endelig fastlagt.

I år er klub-weekend turen flyttet fra august til juni, og foregår på Bornholm. Her vil Gorm Madsen sammen med flere af vores lokale medlemmer, sikre at vi kommer rundt på solskinsøen, og får oplevet små veje og øens skjulte perler.

Program:

Fredag den 24. juni:

- Ankomst fra kl.15.00, hvor der kan checkes ind
- Enkel aftensmad kl.18:30.

Lørdag den 25. juni:

- Morgenmads buffet kl. 06:30 - 10:30.
- Heldagstur øen rundt og frokost med frokostpakker fra hotellet.
- Aftensarrangement med velkomstdrink kl.18:30 og derefter 3-retters middag inklusive fællessang og kaffe mv.
- Efter middag og sang er dansegulvet klar.

Søndag den 26. juni:

- Morgenmad og en 3 timers fællestur med frokost.

Hvor skal vi bo?

Griffen Spahotel, Nordre Kystvej 34, 3700 Rønne.

Hotellet har 40 værelser som alle er forhåndsreserveret. Det ligger lige ud til vandet og med gratis adgang til 1.000 kvm store indendørs og udendørs Bornholmske Diamantspa. Så husk badetøjet.

Hvis du vil udvide opholdet, koster det kr.1.100 for et dobbeltværelse og kr.1.000 for et enkeltværelse pr. nat. Kan reserveres via mail til hotellet: booking@bornholmhotels.dk.

Husk at opgive ref. nr.:169486, hvor der afregnes direkte ved afrejse.

Ankommer du i en moderne el-drevet MG er der adgang til ladestander

Bro afgifter og færgeudgifter til Bornholm er IKKE indeholdt i prisen.

Det er desværre ikke muligt at medbringe hunde på hotellet.

Priser

I prisen indgår to overnatninger (uden havudsigt), ovennævnte forplejning. Drikkevarer er efter eget valg og pengepung:

- 2 personer i dobbeltværelse: kr. 4.570
- 1 person i enkeltværelse: kr. 3.185
- 1 person uden overnatning: kr. 1.185

Tilmelding:

Senest den 20. april 2022

Enten via mail til: medlemmgklub@gmail.com

Eller via tlf. til Anlis Nissen på: 22 41 57 06 (Kl.10–14), hvor du oplyser følgende:

- Antal personer og navn og adresse på deltagere.
- E-mail.
- Mobilnr.
- Særlige hensyn som f.eks.: allergi, vegetar etc.

Tilmeldingen sker efter "først til Mølle-princippet", og der kan ikke bestilles specielle værelser.

Når vi har konstateret, at der er plads, modtager du en e-mail med instruktion om, hvordan du skal betale.

Afbud

Kan eventuelt meddeles senest den 1.juni.2022 kl.15.

Frem til dette tidspunkt er det for klubben muligt at annullere op til 10% af deltagerantallet.

Refusion kan ikke garanteres, men vi vil gøre vores bedste.

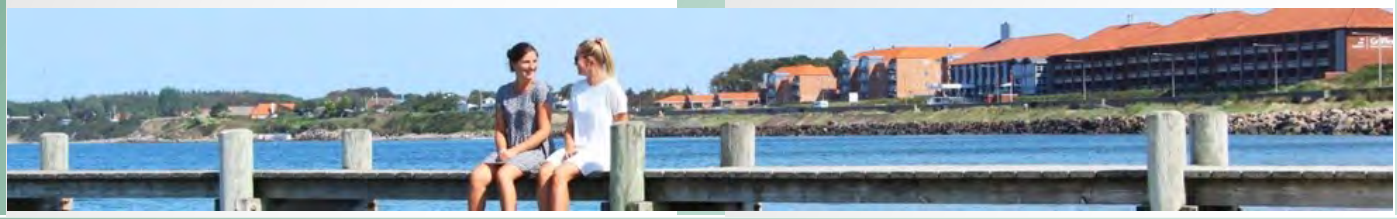
Spørgsmål vedrørende turen

Kontakt Jesper Eriksen på:

Tlf.: 29 22 68 21 eller

E-mail: jde@zoie.dk

På gensyn Jesper





Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1992
og klassiske køretøjer årgang 1993-1997.
Velkommen til vores fællesskab!

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler

Motorcykel - BSA
Dagsværdi 40.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
837 kr.

Knallert - Puch MS 50
Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
764 kr.

Klassisk bil - MX-5
Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko
3.229 kr.

Veteranbil - Opel GT
Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
1.312 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

ThistedForsikring



F. TOLSTRUP & CO.
v/ Henrik Jensen

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

DOMI

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, drivaksler mv.*
- *Bremser, fejlsøgning og reparation.*
- *Styretøj og undervogn.*
- *Affjedring, bærearme, 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 1. februar 2022 kl. 19.00

Mødested:

Sommer's Automobile Museum, 1.sal

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

EEOTY minder fra 2018

Vi håber at kunne afvikle februar-mødet i Nærum uden coronarestriktioner. Vi beder dig huske der er tilmelding til:
E-mail: medlemmgklub@gmail.com
hvor du også viser dit coronapas

Rikke U. Nissen fortæller om det senest afholdte MG European Event of the Year, som fandt sted i Schweiz med over 200 MG'ere. En gruppe på seks biler fra vores klub drog sammen med biltoget til Sydtyskland og efter et par dage ved Bodensøen deltog de i eventet i Schweiz for til sidst at tilbringe tre dage i Alsace. Kom og få ideer og inspiration til bilferie i din MG.

På gensyn Rikke, Claus og Torben



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 8. februar 2022 kl. 19.00

Mødested:

Hos Henrik, Levetoftevej 2, 4690 Haslev

Fra skrot til flot

Mødet afvikles, såfremt eventuelle corona-restriktioner tillader det.

Claus Poulsen kommer og fortæller om sit projekt med renovering af familiens Midget. En proces der gik fra en to medtagne Midgets til én lettere tunet racer. Claus har også billeder med, der viser hele processen

Vil du have fif til dit renoveringsprojekt, vil du gerne vide, hvad du skal være opmærksom på, hvis du overvejer en MG Midget, eller vil du bare gerne se hvad Claus og familie har fået ud af deres anstrengelser, så kom til klubmødet.

Nyd en kop kaffe under foredraget.

Tilmelding til:

benthede-gaard@hotmail.com

På gensyn
Claus & Bent



Foto: Carsten Thorgaard

VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 15. februar 2022 kl.19.00

Mødested:

VSA Vestsjællands Autodele

Industrivej 14, 4450 Jyderup

Programlægning for 2022

Mødet afvikles, såfremt eventuelle corona-restriktioner tillader det.

Claus Poulsen kommer og fortæller om sit projekt med renovering af familiens Midget. En proces der gik fra en to medtagne Midgets til én lettere tunet racer. Claus har også billeder med, der viser hele processen

Vil du have fif til dit renoveringsprojekt, vil du gerne vide, hvad du skal være opmærksom på, hvis du overvejer en MG Midget, eller vil du bare gerne se hvad Claus og familie har fået ud af deres anstrengelser, så kom til klubmødet.

Nyd en kop kaffe under foredraget.

Tilmelding til Bo på:

bda@vsa.dk

På gensyn
Claus & Bo



Foto: Charlotte og Claus Poulsen

KLUBMØDER I MARTS 2022

NÆRUM
Tirsdag den 1. marts (Generalforsamling)



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER
Tirsdag den 8. marts



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 15. marts

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

MP Autolakering

JL gruppen

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 værkfører 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!

LARS BORSIG MG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG MG CLASSIC MG

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

KØB & SALG

SÆLGES

Mota Lita rat kan afhentes

Rat kan afhentes i Dronningmølle. Har forstået at der er tale om en sjældenhed, som kun var standard fra midt 72 til tidlig 73! Henter man det kan der medbringes en flaske hvidvin og ellers gratis! Nydelig stand, stammer fra min MGB GT.



Nils-Bro Müller
Tlf.: 2532 5930
E-mail: nilsbrom@gmail.com

MGB sæder

2 stk. renoveret MGB læder sæder til årgang 1963-67 med ny bund - i god stand. Kr. 2.500,-.



Leif Behrend
Tlf.: 2792 5230
E-mail: leif.behrend@gmail.com

Magnette ZA 1956

MG Magnette ZA fra 1956. Bilen er under istandsættelse med orginaldele og med en udpræget sans for kvalitet og detaljer. Alt pladearbejde og malerarbejde er udført, hvilket gør dette til et godt projekt, hvor det tunge arbejde er udført. Motoren er testet og kører fint. Da bilen skal sælges, er prisen i henhold til et fornuftigt bud.



Jens Chistian Dalkov
Tlf.: 2969 0995
E-mail: jens@dalkov.com

SÆLGES

MGB motor og gearkasse

5 Lejers motor med blyfri top. 4 Synchro gearkasse med Overdrive. Totalrenoverede enheder klar til ilægning. Sælges grundet annulering af bestillingsvare. Også mulighed for 3 Synchro med og uden Overdrive. Ombygning af MG C gearkasse til Overdrive. Ford 5 trins ombygningskit til de fleste MG modeller. Pris motor kr. 14.800. Gearkasse m. Overdrive kr. 7.800



Peter Mogensen
Tlf.: 2584 1240
E-mail: pemomg@gmail.com

MGB V8 1969

69.000km. Pris: 235.000,00 kr.



Jan Carlsen
Tlf.: 2032 0688
E-mail: carlsen4600@gmail.com

Magnette ZA 1956

MG Magnette ZA fra 1956. Bilen er i god stand og er løbende blevet vedligeholdt, da denne har været brugt jævnligt til privatkørsel. Motoren trænger pt. til en mindre justering, men kører ellers fint. Da bilen skal sælges, er prisen i henhold til et fornuftigt bud.



Jens Chistian Dalkov
Tlf.: 2969 0995
E-mail: jens@dalkov.com

Vitser

Dommeren afleverer sin bil til mekanikeren:

- Sværger De, at De vil reparere karburatoren, kun karburatoren og intet andet end karburatoren....

Classic CENTER

www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

*Særlige regler gælder

e-mærket

British Sportscars MG

REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT

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

KONTAKTOPLYSNINGER

BESTYRELSE



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



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



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



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



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



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

KASSERER



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

HJEMMESIDEN

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

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

DASU

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

MG REGISTRE



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



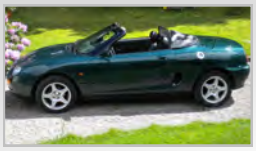
MGA
Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: *poul.olsen6@gmail.com*



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



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



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



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

BLAD & MEDLEMMER



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

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

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

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

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

Autohallen
v/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/

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one

MG

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

Tribute til Poul Dalkov



Poul Flemming Dalkov er desværre ikke blandt os længere. Den 4. november afgik han ved døden 84 år gammel. Indtil det sidste var han meget aktiv med restaurering af endnu en Magnette. Det er blevet til nogle stykker i årenes løb.

Jeg har sammen med Rikke besøgt Poul Dalkov et par gange, for at få gode råd, samt af ren nysgerrighed for at se hvad han havde gang i. Det var store projekter, som han gav sig i kast med og tingene skulle være korrekte indtil mindste detalje. Jeg husker at Poul i forbindelse med en restaurering var ved at lodde den pågældende Magnettes ledningsnet om. Hvorfor? Fordi ledningernes farver var falmet, der hvor ledningerne ikke havde været beskyttet af den omgivende strømpe. Derfor kunne farvekoderne ikke umiddelbart identificeres og derfor skulle de ikke falmede farver frem i lyset.

Nu kunne man tro at Poul havde store fantastiske værkstedsfaciliteter til rådighed. Det var ingenlunde tilfældet. Poul boede ganske vist i et rummeligt hus i et villakvarter. Der var meget udenomsplads, men garagen, der udgjorde værkstedet, var ikke meget større end min garage og lige så kold om vinteren! Der var ingen grav eller lift (men det havde vi heller ikke i min læretid, man kan godt klare sig uden!). Ved siden af garagen var der et hyggeligt værksted, som til gengæld var opvarmet. Dette rum var heller ikke overvældende stort, men alligevel. Det er her al 'mekanikken' renoveredes inden montage i garagen.

'Man skal gøre hvad man er bedst til' var et slogan som en bank engang brugte i sine reklamer. Det gælder også her. Svejsearbejde og malerarbejde blev sendt i byen. Det billiggør ikke projekterne, men det højner kvaliteten! Hvis man ikke har forrygende travlt og ikke er doven, så kan man udmærket klare sig med små midler og opnå store resultater. Det kunne Poul Dalkov. Vi er nogle der kommer til at savne ham og den ekspertise, som er gået bort sammen med ham.

Æret være hans minde
Matthies Nissen

Veteran
smeden.dk

Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk

MG er tilbage.
100% elektrisk.

Rækkevidde op til 263 km.
Fra 199.999,-

ZS EV Comfort



ZS EV Luxury

Recharge yourself

→mgmotors.dk

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