MG CarClub
DENMARK

6 NOVEMBER 2022





MG Midt Vest løb
- side 5



EEOTY 2023
- side 12



MG Sport
- side 30

Mød Marvel R
100% elektrisk

Den nye MG Marvel R Electric er en rummelig, luksuriøs og kompakt SUV med plads til hele familien. Elektrisk rækkevidde op til 402 km.



→ mgmotors.dk

Forbrug: 194,1 - 209 wh/km. Rækkevidde: Op til 402 - 370 km. CO_2: 0 g/km under kørsel (WLTP). Mulighed for DC-hurtigopladning: Op til 92 kW fra 30-80% på 30 min. (ladehastighed afhænger af flere omstændigheder, bl.a. ladestander, strømforsyning til denne, udendørstemperatur etc.)

Nyt fra Bestyrelsen

Kære alle MG'ere

Afslutningen på sæsonen – Mesterskabsløb og MG Sport
Vi fik afsluttet de sidste løb i denne sæson. Et meget spændende natløb på Fyn, arrangeret af Karin og Mogens. Se et fyldigt referat side 8.
Som sædvanlig afsluttede MG sport sidste afdeling på en gokart bane i Skærbæk. Føret på banen var noget vådt, så det var med mange og "kontrollerede" udskridninger. Dog ingen buler!
Mesterskabsløbet blev vundet for andet år af Gert Dohn og frue.
MG sport blev efter tæt opløb vundet af Claus Poulsen.
På vores hjemmeside er der opslået lister for begge løbstyper med resultaterne fra de enkelte løb og en samlet oversigt. Alle deltagere vil være nævnt.

Men der skal nogen til at arrangere løbene og hjælpe til med de mange opgaver, der er forbundet hermed. Tusind tak til de mange frivillige som nogle gange må køre langt for at hjælpe med afviklingen. Tusind tak til arrangørerne for nogle godt planlagte og velgennemførte løb. Vi er mange, der allerede nu glæder os til en ny sæson i 2023.

50-års jubilæet 2. til 6. august 2023 på Hindsgavl slot
Salget startede 1. oktober kl. 12.00. Vi var meget spændte på, om Covid-19 følgerne endnu sad så meget i folk, at der ikke ville blive tilstrækkelig tilslutning fra starten af salget. Vores bange anelser viste sig hurtigt ikke at blive indfriet. Indenfor de første par døgn er der allerede så stor tilslutning, at vi nu med sikkerhed kan gå videre med planerne. Det bliver garanteret nogle spændende dage i begyndelsen af august for MG folket. Vi kan også konstatere at tilslutningen fra vores udenlandske MG venner er endog lidt over forventning.

Her op til udgivelsen af bladet er der dog stadig nogle ledige "stole" til gallamiddagen om lørdagen. De af jer der overvejer deltagelse – gå gerne ind på hjemmesiden og tilmeld jer.

Alle er dog velkomne til at komme og være en del af arrangeret og selvfølgelig velkomne til at komme forbi Hindsgavl.

Specielt i løbet af lørdagen vil der være flere spændende arrangementer. Vi forventer bl.a., at der vil være mange før krigs biler. De vil være udstillet i slotsgården sammen med diverse salgsboder. MG Motors vil komme og vise de sidste nye MG'er. Det skal blive en mindeværdig dag som "toppen" på vores fejring af jubilæet og MG 100 år.

PUB møde sæsonen
En venlig opfordring: Husk gerne at slutte op om og deltag i de mange møder, der er arrangeret hen over efteråret og vintermånederne. Det er altid dejligt at komme ud og møde klubkammerater. Samtidig et lille lyspunkt i nogle af de lange mørke vinteraftener.

Rigtig god sæson og en tidlig glædelig jul. Pas godt på hinanden og jer selv.

Med venlig hilsen
Finn

MG CarClub
DENMARK

Medlemsblad for
MG Car Club Denmark

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

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

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

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

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

Annoncer:
Professionelle annoncer skal leveres reproklare

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

Deadline:
Den 5. i de lige måneder.

Tryk:
Tarm Bogtryk

Lay-out:
Aaens Grafiske Hjørne

Oplag:
1.375 stk.

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

Indhold:

Nyt fra Bestyrelsen 3
MG Midt Vest løbet 5
MG Natløb 8
Nyheder fra komiteen for EEOTY 2023 12
MGB's 60 års jubilæum 16
Kalenderen 20
Hvorfor ødelægges ventilerne? 22
Matthies Garage 26
Årets klubmestre 29
MG Sport 2022 30
Afviklede Pubmøder 36
MG Maze-koncept 38
MG Shoppen 39
Invitationer til Pubmøder 41
MG klub info 42

Hvis du ikke modtager bladet kontaktes
Mogens Appelt Petersen, tlf. 2167 0949
mogens@mgcc.dk
Husk at opgive: navn, adresse og medlemsnummer.

Forside: Elina og ..... ved starten på natløbet

MG **Midt Vest** løbet

2022



Af: Susanne og Mogens Nielsen

Den første lørdag i september mødtes vi kl. 9 til registrering i Videbæk Idræts- og Fritidscenter, hvor vi fik udleveret en pose med bl.a. nummerskilte og rutebeskrivelse.
På 1. sal var der dækket op til morgenkaffe med en overdådig morgenmadsbuffet, hvor der samtidig var mulighed for at hilse på hinanden.
Da alle var godt mætte, fortalte løbsleder Carsten Thorgaard lidt om selve løbet, der gik fra Videbæk over Vildbjerg, Fjelstervang, Arnborg og Fasterholt til målet i Hampen. Der var indlagt 6 poster undervejs samt en frokostpause.
Post 1 skulle løses inden start, her fik vi udleveret 10 skruer og møtrikker med forskellige gevindstørrelser, som skulle samles indenfor 1 minut. Det nåede vi heldigvis, inden vi kunne køre hen i startkøen.
Med 1 minuts interval blev vi sendt afsted ud på ruten, som i første omgang gik ned gennem Videbæk by. Efter et stykke tid nåede vi frem til post 2, hvor vi fik udleveret en seddel, hvorpå vi skulle skrive vores gæt på totalvægten på den MG, vi kom kørende i. Det var altså inkl. personer, benzin og alt i bagagerummet. Det var nu ikke så let at huske bilens egenvægt, og heller ikke at gætte på, hvor meget indholdet vejede. Da sedlen var afleveret, skulle vi køre på brovægten, hvor den egentlige vægt kunne aflæses.
Derefter kørte vi igen på hyggelige mindre veje mod den næste post, hvor vi fik udleveret et stort bæger og 5 store terninger. Her skulle vi slå 5 ens i 3 forsøg. Denne post var samtidig frokostpause, så inden længe var græsarealet fyldt op af de mange deltagende MG´ere. Mange havde selv bord og stole med, som blev slået op rundt omkring på pladsen. Her blev de udleverede sandwich og øl/vand fortæret, mens deltagerne hyggede sig.
Godt mætte og udhvilede blev vi nu igen med 1 minuts interval sendt afsted mod næste post. Her blev vi spurgt om, hvor lang akselafstand har jeres MG? Tja det var jo et godt spørgsmål, og da vi ikke vidste det, måtte vi jo gætte, det blev knap så nøjagtigt, som vi kunne ønske os.



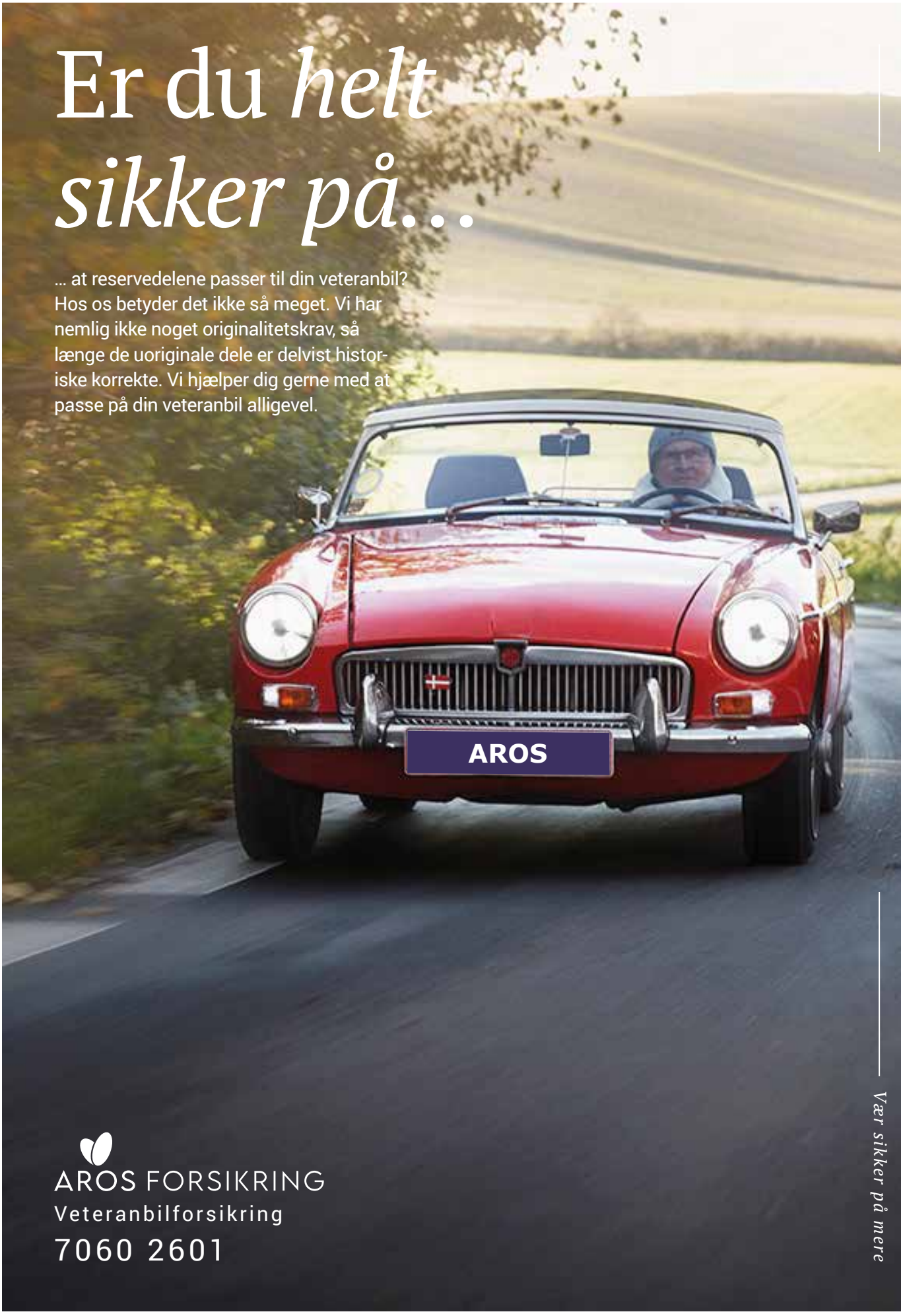


Efter en ny lille køretur dukkede en ny post op, det drejede sig om boldkast. Her var der sat nogle spande op, som vi skulle vi kaste et antal bolde i. Da alle boldene var kastet, kørte vi videre til den sidste post, som var placeret på Cafeteriakroen i Hampen. Dette var samtidig mål for løbet. Det var en kæmpe parkeringsplads, hvor alle MG´erne blev linet op i rækker – et flot syn.
Ved posten fik vi udleveret 12 billeder af forskellige MG typer, som skulle lægges i rækkefølge afhængig af, hvornår bilerne var blevet lanceret fra fabrikken. Den opgave var den sværeste af dem alle, så der blev byttet rundt mange gange, inden tiden udløb. Det blev dog ikke bedre af den grund.

Inde i det store lokale blev vi alle samlet til kaffe og kager, inden det var tid til afslutning og præmieoverrækkelse.
Dagens vinder blev Linda Lagoni foran Jesper Pedersen og Finn Pedersen. De fik alle overrakt pokaler og lidt MG vin. Endvidere var der præmier til yderligere 8 mandskaber.
Turen gik nu hjemover til det østjyske efter en meget fin tur i det midtjyske. Al kørsel var på mindre veje, beskrivelsen passede fuldstændig til hver eneste post og der var også sørget for tørvejr og fuld solskin hele dagen.
Vi siger tak til løbsarrangørerne for en hyggelig og godt tilrettelagt






Er du *helt sikker på...*
... at reservedelene passer til din veteranbil? Hos os betyder det ikke så meget. Vi har nemlig ikke noget originalitetskrav, så længe de uoriginale dele er delvist historiske korrekte. Vi hjælper dig gerne med at passe på din veteranbil alligevel.
AROS
AROS FORSIKRING
Veteranbilforsikring
7060 2601
Vær sikker på mere

Det Fynske natløb lørdag den 1. oktober 2022

Af: Matilde Nielsen Boe

Så blev det atter tid for årets sidste MG løb – nemlig natløbet som denne gang foregik på Fyn. Selv har jeg været med på MG løb, siden jeg var helt lille. Natløbene har altid været min favorit, og særligt dem hvor der var lidt gys og gru over det. Dette natløb var også helt særligt, for det var første gang, jeg havde min datter Elina på 9 år med.

Vi bor i det midtvestjyske, så da vi nåede hen på eftermiddagen, pakkede vi bilen og kørte afsted mod Fyn. Turen gik rigtig godt, og vi kørte hjemmefra i godt vejr. Da vi så var et godt stykke nede i Jylland på motorvejen, ramte nogle kæmpe regnskyl os. Vi krydsede fingre for, at vejret ikke ville være lige så slemt på Fyn, men heldigvis havde vi dog taget paraplyer med for en sikkerheds skyld. Det ville i hvert fald ikke være første MG løb, hvor vejret ikke var med os.

Løbet startede i Assens Bowling Center, hvor vi havde et lille festlokale at være i. Der var stillet lækre sandwich frem til os og øl/vand gik vi selv op og valgte i baren. Da vi havde spist, var der briefing omkring løbet. Vi fik at vide, at man skulle holde øjnene åbne og tage notater undervejs. Der var i løbsbeskrivelsen også et notatark til hver post og yderligere et til notater under turen. Ruten var på 90 km og vi blev sendt afsted med 3 minutters interval. Der deltog 24 biler, og da vi havde start nummer 23, var der masser af tid til at instruere Elina i, hvordan hun skulle læse kortet. Efterhånden som tiden gik, begyndte det lige så langsomt at blive mørkt, og endelig blev det da også vores tur til at blive sendt afsted.

Elina fangede med det samme, hvordan hun skulle læse kortet, så hun sad med en lille lommelygte og fortalte mig, hvad vi skulle, og hvor langt vi skulle køre efterfølgende. Undervejs på ruten var der 8 poster, som var markeret med en "uhyggelig" dukke, der holdt et skilt i hånden der viste, hvad vi skulle.

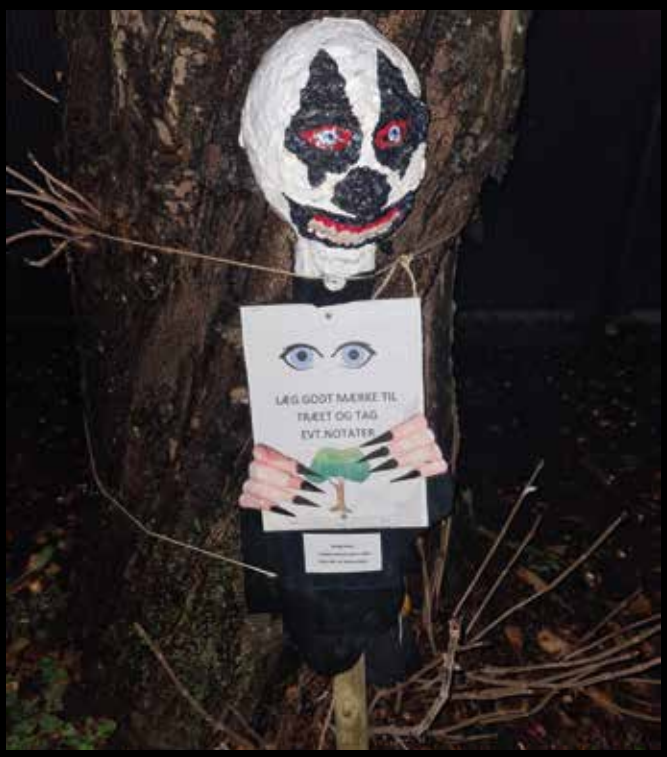
Ved post 1 - som var en ubemandet post - skulle vi køre en lille strækning, så langsomt vi ville. Vi skulle selv tage tid på, hvor lang tid det tog, og så skulle det noteres på vores klippekort. Jeg troede, at vi så senere i løbet skulle forsøge at ramme den samme tid ved en lignende post, men i stedet skulle det anvendes ved pointlighed.

Ved post 2 - som også var en ubemandet post - skulle vi holde øjnene åbne, da vi langsomt skulle køre forbi Hagenskov Gods. Vi havde ved briefingen fået at vide, at vi









skulle holde øje med facaden på bygningen og eventuelt lave noter på vores papir. Det var strengt forbudt at stoppe op, så vi kørte så langsomt vi kunne og kiggede grundigt på godset. Dog var det jo på dette tidspunkt ikke til at vide, om det var vinduer eller noget helt andet, vi skulle lægge mærke til!

Vi kørte videre på ruten og kom til **post 3**, som igen var ubemandet. Denne gang skulle vi dog ud af bilen og hen til Øksnebjergstenen, hvor der stod en dukke med et skilt i hænderne. Opgaven denne gang lød på, at vi skulle betragte stenen grundigt. Igen vidste vi ikke, hvad det var, vi skulle holde øje med, så vi gik rundt med vores lommelygter og talte de sten, der var rundt om mindestenen og skrev ned hvad der stod på Øksnebjergstenen. Da vi var færdige, bevægede vi os tilbage mod bilen. Så slog det mig dog, at der i indbydelsen til Fyns løbet var anført, at det ville være klogt at medbringe målebånd, tommestok eller lineal m.m. Dette havde vi pakket med i tasken, så vi gik tilbage til stenen og forsøgte i mørket med hjælp af vores lommelygter at måle størrelsen på den, hvis nu det var det, vi skulle holde øje med. Senere fandt vi så ud af, at det var vægten på stenen, vi skulle gætte.

Post 4 var placeret hjemme hos Karin og Mogens, hvor vi ved ankomst afleverede klippekortet. Allerede da vi trådte ind på havegangen, blev vi mødt af en flot udsmykning i form af masser af lys og halloweenpynt. Det samme gjorde sig gældende, da vi trådte ind i huset og gik ned i kælderen, hvor der var dækket op med kaffe og kage. Det var en rigtig MG kælder fyldt med modelbiler, løbsskilte m.m., så der var nok at holde øje med og tage noter af. Inden vi kørte videre, skulle vi op forbi kontrollanten, som havde nogle spørgsmål til os. Desværre havde vi ikke holdt nok øje (i hvert fald ikke med det, vi skulle), så det gav lidt klip. Et af spørgsmålene lød dog på hvor mange skeletter, der hang i kælderen, og dem havde vi da heldigvis talt. Hvad angik udenlandske nummerplader og pubplader på væggen, så havde vi vist glemt at kigge efter det.

Efter en veltiltrængt kaffepause kørte vi videre mod **post 5**, som skulle ligge lidt før en rundkørsel ifølge kortet. Elina sagde, at hun så et MG skilt, men vi kørte lidt videre, da jeg ikke havde set det. Og ganske rigtigt der kom rundkørslen, så vi kørte tilbage og fandt skiltet, som Elina havde set.

Ved denne post havde vi 1 minut til at lave en sætning på 3 ord ud af 12 bogstaver. Det var lettere sagt end gjort! Så



Pas godt på din passion og hobby

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

Det får du som medlem i GF Veteran

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

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

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

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

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

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

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

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

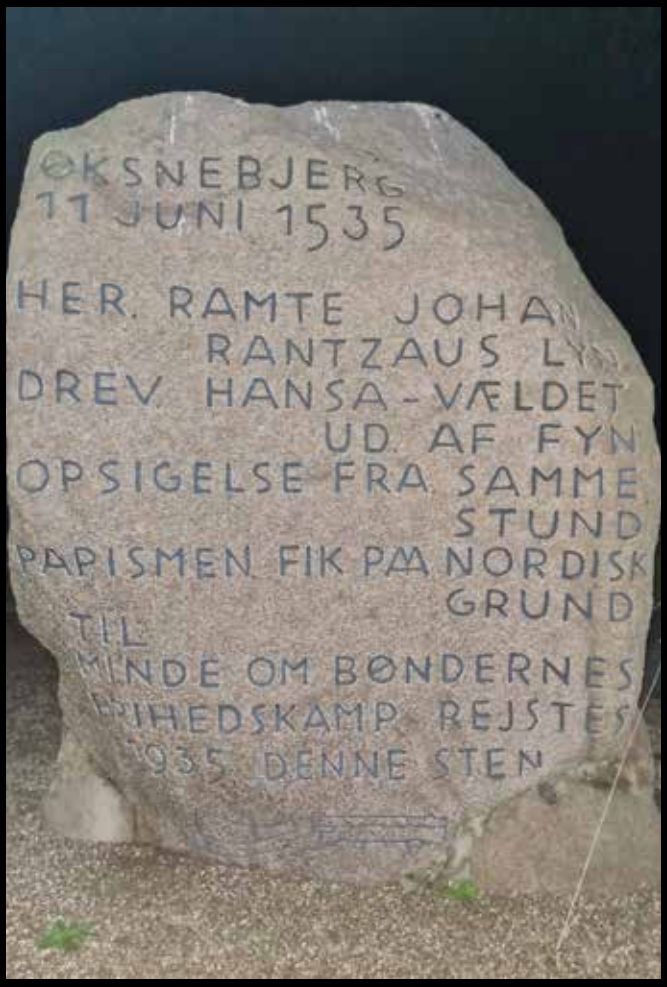
Udfyld forsikringsbegæring på www.gfforsikring.dk/veteran og medsend to billeder af køretøjet. Så sørger vi for at opsige dine nuværende policer og overfører dem til GF.

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

GF FORSIKRING
Overskud til hinanden

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

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





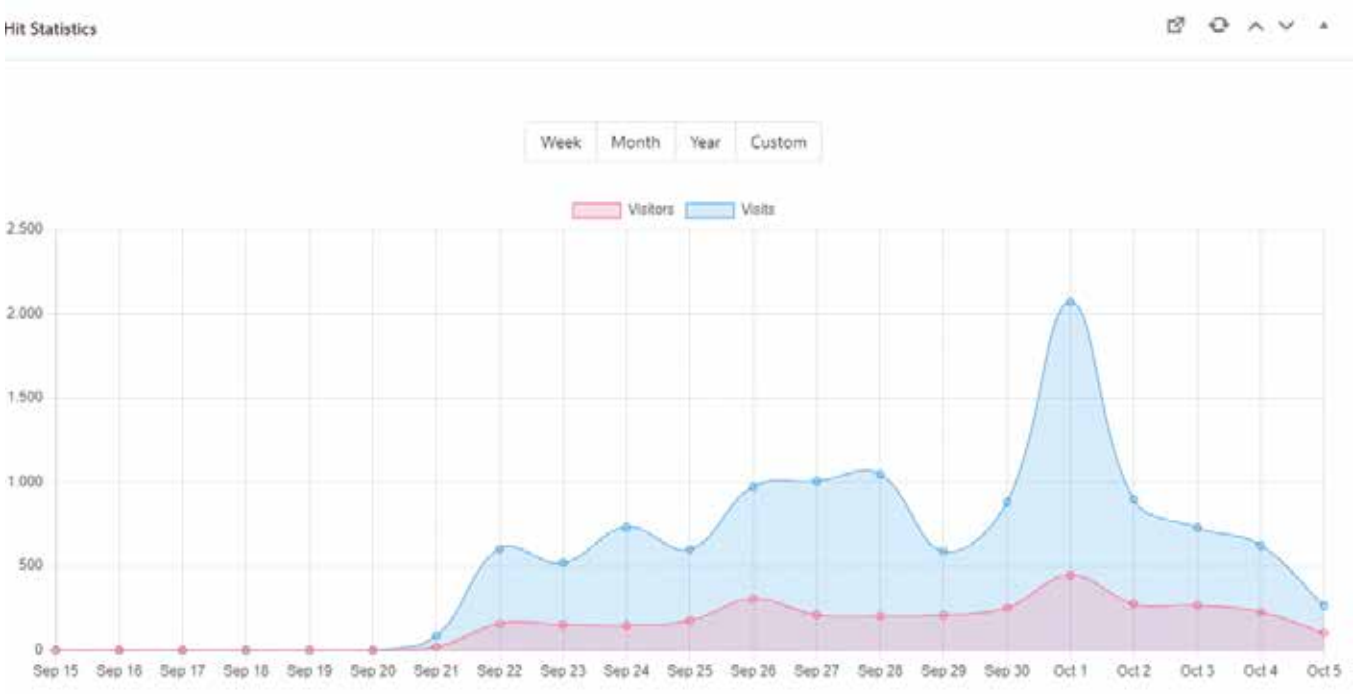
Stor tak til Karin og Mogens Jensen for et FLOT tilrettelagt MG Natløb

vi endte med bare at lægge bogstaverne tilfældigt og så håbe på det bedste. Vi fik da om ikke andet 2 rigtige, hvilket åbenbart var ret godt, da kontrollanterne fortalte, at de der havde klaret sig bedst, kun havde haft 3 rigtige. Til slut fik vi så at vide, at der skulle have stået "Aarup By Night".
Videre på ruten kom vi til **post 6**, som var en ubemandet post. Ved et stort kastanjetræ står der atter en dukke og opgaven lød på, at vi skulle lægge godt mærke til træet og eventuelt tage noter. Elina og jeg forsøgte ved fælles hjælp at måle omkredsen på træet med vores medbragte målebånd. Det var ikke helt så nemt med en lygte i den ene hånd og et målebånd, der ikke var langt nok, så det krævede et par forsøg. Det lykkedes dog til sidst, men desværre havde vi ikke målt det rigtige sted, fandt vi ud af senere.
Ved **post 7** fik vi at vide, at vi skulle køre langsomt fremad og holde godt øje med, hvad vi så til begge sider. Da det var meget mørkt, var det svært at se noget overhovedet. Nogle ting var hængt op på husmuren, og andre lå på jorden. Elina så desværre intet, men jeg nåede da at se 3 ud af de 10 ting - nemlig en rive, en tæppebanker og en sav, så igen gav det lidt klip på kontoen.
Nu var vi ved at være ved vejs ende på ruten, som havde været virkelig flot (og sikkert endnu flottere i dagslys), og heldigvis holdt det næsten tørvejr under hele løbet. Vi bevægede os mod mål der ligesom startstedet var ved Assens Bowling Center, og som rosinen i pølseenden fandt vi det da også. Her var **post 8**, som vi skulle løse, inden vi kom ind til natmad. Det var et skema med 15 spørgsmål fra ruten, vi havde kørt eller fra posterne hvor vi skulle holde øjnene åbne. Nogle af svarene kunne vi, men langt de fleste havde vi ikke spottet. Der var et spørgsmål om, hvor mange vinduer og døre der var på facaden på Hagenskov Gods, og dem havde vi da heldigvis talt. Så havde der stået i løbsbeskrivelsen, at vi et sted skulle køre forsigtigt igennem chikanerne, og helt tilfældigt havde Elina talt dem, hvilket var ret så heldigt, da det var et af spørgsmålene. Åbenbart havde der været nogle små spøgelser placeret rundt på ruten, men dem havde vi ikke set en eneste af.
Efter vi havde afleveret vores klippekort og det sparsomt udfyldte spørgeskema, var der igen dækket op inde i festlokalet, hvor vi fik aspargessuppe til natmad. Elina var efterhånden ved at være ret træt, da klokken var mange, men før vi kunne trille hjemover, skulle vi lige høre løbsresultatet. Vi kom på en fin 13. plads.
Klokken nærmede sig nu 01.00, og årets sidste MG løb var forbi, og det havde været et rigtig godt og gennemført løb. Jeg tænker bestemt ikke, det var sidste gang, Elina kommer med mig på MG løb, da hun var en dygtig navigatør og hun synes også selv, det var spændende at være med. Da vi endelig kunne vende snuden hjemover, varede det heller ikke ret længe, før hun sov sødeligt. Så på hjemturen måtte jeg nøjes med GPS'en som navigatør.

Nyheder

fra komiteen for

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



Vores hjemmeside aktivitet omkring 1. oktober

Af: Gert Jørgensen

Nyt omkring European Event Of The Year (EEOTY) August 2023 ved Hindsgavl

Der blev som nævnt sidste gang arbejdet intenst med at få vores EEOTY-hjemmeside på plads med informationer omkring program og priser for at deltage.
Vores arrangører af turene, 7 forskellige ture på Fyn og Jylland, fik lavet et fint stykke arbejde der beskrev de ture, der kunne vælges imellem. Herudover fik vi også alle andre aktiviteter beskrevet.
En stor tak til tur folkene der har lagt sig i selen for at få dette planlagt og beskrevet.

I ugen op til 1. oktober blev der afholdt et såkaldt "MG Car Club Europe Zoom mee-ting" hvor alle europæiske klubber mødes regelmæssigt på nettet for at diskutere og udveksle klub informationer.
På dette møde fik vi stor ros for det attraktive indhold i programmet samt den enkle og flotte måde, det blev præsenteret på. Herudover havde de fleste set vores foldere samt vores annoncer i deres klubblade.

Også her en tak til PR-gruppen samt til vores website folk.

September blev en hektisk måned med at få bookingprogrammet sat rigtigt op, samt at få det testet så det først og fremmest ikke lavede fejl. Herudover skulle det gerne være rimeligt brugervenligt. Sidstnævnte, omkring brugervenlighed, blev lidt af en udfordring med de mange valgmuligheder vi gerne ville kunne tilbyde jer allesammen.
Test dagene blev hektiske – det måtte ikke gå galt og det måtte for alt i verden ikke bryde ned når mange sad ved computeren, tablet eller mobiler og trykkede løs lørdag 1. oktober kl. 12.

Hele bestyrelsen, blev ud over os selv brugt som test gruppe, hvor de fik til opgave at prøve at booke forskellige former for deltagelse.
For at sige det kort så blev det en hektisk torsdag og fredag sidst i september for Sine og undertegnede, som arbejdede med systemet og tests på systemet, men vi blev klar til lørdag den 1. oktober kl. 12.

Hvordan gik det så?

Det gik faktisk fint må man sige. Selvfølgelig var der flere, der havde problemer med lige at forstå hvordan og enkelte gav op og skrev en mail omkring hjælp, som de så fik. Enkelte havde underlige oplevelser på deres tablet eller PC, men når

GoldClass™

Premium Performance



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

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

Reflect Your Passion™

REFLECT YOUR PASSION · 10 ÅR I DANMARK

Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

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

Meguiar's® since 1901



de så prøvede en anden PC eller tablet, så virkede det. Lidt mærkeligt!
Væsentlige rettelser på tilmeldinger vi havde ugen efter, var følgende:

Tur valg.

Dem har vi efterfølgende haft ret mange af efterhånden som folk fandt ud hvad venner og bekendte havde valgt.

Ændring af værelses bookninger

Det har ikke været helt uproblematisk for os, men jeg håber det er lykkedes med så få ikke helt tilfredse som det nu var muligt for os.
Vores aftaler med hotellerne gjorde, at vi desværre blev nødt til at flytte lidt rundt på nogen af jer.

På figuren kan I se hvordan aktiviteten på klubbens internet side var i dagene om-kring 1. oktober.

Status på tilmeldinger

I skrivende stund her ugen efter 1. oktober er det blevet til følgende:

Vi er på den anden side af 200 tilmeldte Teams/biler og fordelt på lande ser det så-dan her ud lige nu.
UK 15, Schweiz 21, Sverige 24, Norge 30, Holland 10, Tyskland 31, Luxemburg 2, Frankrig 3, Finland 2, Danmark 64, Belgien 15, Østrig 1 og Australien 1.

Det ser jo ud til at blive et spændende internationalt selskab, som vi havde ønsket, men vi går nu hurtigt mod fuldt hus. Så går I og tænker på at deltage er det nok ved at være op over.

Nu går arbejdet med alle detaljer så I gang i de forskellige arrangementsgrupper – nu da vi så nogenlunde kender omfanget af deltagere og hvad de gerne vil.

MG 100 år gruppen er i fuld gang med at finde biler, der repræsenterer MG mærket for hver periode i de 100 år der gået, så vi får en spændende udstilling af disse biler om lørdagen. Nu har vi så også en liste med spændende tilmeldte biler at vælge imellem!

Det er noget af alt det jeg personligt ser frem til med stor forventning.



European Event of The Year

2. - 6. august 2023

MG 100 years 1923-2023

MGCC Denmark 1973-2023

100-ÅRS JUBILÆUM

I 2023 er det 100 år siden MG-bilmærket så dagens lys. Det skal naturligvis fejres med maner, så det er med stor glæde, at vi i MG Car Club Danmark har fornøjelsen af at afholde European Event of the Year for alle MG entusiaster i hele Europa. Eventen afholdes over flere dage i starten af august måned ved Hindsgavl Slot på Fyn. Vi har sammensat et meget spændende og underholdende program, hvor blandt andet Slotsparken vil danne rammen om de fleste af dem. Der vil også på flere af dagene være arrangeret køre udflugter rundt på Fyn og Jylland for alle MG entusiaster.

Markedsdag ved Parken/gårdspladsen.
Lørdag den 5. august vil parken ved Hindsgavl Slot blive fyldt med musik, liv og boder. Ud over lørdagens konkurrence aktiviteter og udstillinger vil der være en markedsplads bestående af boder med produkter, du ikke finder på alle andre markeder. Pladsen vil være fyldt med en vifte af klassiske automobil produkter indenfor beklædning, reservedele, picnic produkter samt lokalt fremstillede varer, der vil kunne købes og nydes **– kort sagt - en kæmpe oplevelse for alle….**

European Event of the year

Her er et udpluk af, hvad du kan opleve…

- ***MG modeller igennem 100 år***
- ***100 års jubilæumsfest for MG.***
- ***50 års jubilæum for MG Car Club Danmark***
- ***Jubilæumsmarkedsdag v. Hindsgavl Slot***
- ***Rocker Cover Racing.***
- ***Concours de Charme konkurrence.***
- ***MG Sport – Køreprøve på bane.***
- ***Spændende fællesture med gode oplevelser.***

Se mere på:

https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/

Tilmelding starter den 1. oktober 2022 på:

https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/

MGB's 60 års jubilæum



Af Anders Øster

I år er det seks årtier siden, at en af de mest populære modeller i den klassiske bilverden – den geniale MGB – debuterede. Så det er kun rigtigt, at vi ser tilbage på de vigtigste udviklinger i løbet af de 60 år og husker, hvorfor entusiaster elsker B så meget. Tillykke med fødselsdagen til en knækkende klassiker.

MGB Roadster



Da tiden kom til at erstatte MGA, var virksomheden ivrig efter, at efterfølgeren skulle være mere moderne, men lige så populær. Det var i hvert fald sidstnævnte, da mere end en halv million forlod fabrikken i Abingdon, inden produktionen sluttede i oktober 1980. B havde et ny karosseri, og den var kun tilgængelig i roadsterform i starten, hvor bilen debuterede på London Motor Show i 1962. Nogle af det mekaniske blev lånt fra MGA, herunder den forreste affjedring og styringen, der var monteret på en aftagelig underramme, mens kraften kom fra en forstørret version af B-seriens motor. Den producerede 95 hk fra 1798cc og med to karburatorer var den stilfulde drop-top god til mere end 160 km/t. Så den nye bil var en bedre performer, men den var også mere rummelig og raffineret, og den har været et kæmpe hit hos entusiaster lige siden.

MGB GT

Roadsteren fandt hurtigt masser af købere, men tre år efter lanceringen var et nyt eksemplar af B'eren klar til at øge sin appel. MG debuterede på Earls Court Motor Show i 1965 og havde opfordret den legendariske italienske designer, Pininfarina, til at designe en fastback GT, og resultatet var stilfuldt. Ja, den var lidt tungere end friluftsmodellen, men det kunne stadig knække de 160 km/t og ethvert lille præstationsunderskud blev langt opvejet af det nyfundne raffinement og det praktiske. Bagsæder betød, at man kunne transportere (små) passagerer, og samtidig give nyttig ekstra bagageplads. Det var lige, hvad de efter en mere alsidig sportsvogn ønskede, og mere end 125.000 af denne model blev produceret. Da B-produktionen sluttede, gjorde den det med 1000 Limited Edition-modeller, hvoraf 580 var GT'ere og 420 Roadsters.



MGB GT V8



Den talentfulde ingeniør og racerkører, Ken Costello, havde allerede monteret en V8-motor i MGB'en, så det var ingen overraskelse, at virksomheden selv ville have en bid af heraf. Den pågældende motor var den aluminiums V8, der er kendt fra Rover-modeller, og det er rimeligt at sige, at den forvandlede GT's appeal (der var ingen Roadster-version på grund af bekymringer over bilens stivhed). Drevet af to SU-karburatorer



Du er ekspert i dit liv. Vi hjælper dig med økonomien.

Book et møde på 96 16 11 70, så giver vi et uforpligtende økonomitjek og rådgivning, som passer til din hverdag og dine fremtidsplaner.

Morten Grønne-Reinholdt
Afdelingsdirektør, Privat, Spar Nord Herning

spar nord



producerede den 137 hk, nok til at skubbe den smukke coupé til 90 km/t. på omkring 8 sekunder og videre til 200 km/t. og samtidig at veje mindre end B-seriens motor betød, at håndteringen var upåvirket. Det var mere sådan, eller det havde det været, hvis oliekrisen ikke havde gjort tørstige V8-motorer noget mindre fristende. I sidste ende udgjorde produktionen kun 2591 eksemplarer mellem 1973 og 1976. Eftertragtet i dag er dette en karakterfuld måde at nyde den berømte B på.

MGB "Rubber Bumper"



Faktisk var det polyuretan og ikke gummi, men navnet har sat sig fast. De kom i 1974 og var resultatet af amerikansk lovgivning, der krævede, at biler kunne klare påkørsler ved lave hastigheder uden at pådrage sig karrosseriskader. Harris Mann fik jobbet med at tilpasse stylingen, og han gjorde et anstændigt stykke arbejde under de givne omstændigheder, men købere var ikke helt imponerede over det nye look. Det hjalp ikke, at yderligere amerikanske love om forlygtehøjde betød, at den reviderede MGB havde brug for at affjedringen blev hævet med omkring en tomme, hvilket fik den til at se lidt uhyggelig ud. At den nye model var omkring 70 kg tungere gjorde det heller ikke "lettere". Det forklarer, hvorfor mange eksemplarer blev konverteret tilbage til 'kromkofanger' af deres ejere, selvom gummikofangermodellerne har deres egne følgere og generelt har vist sig at være en billigere vej ind i et MGB-ejerskab. I sidste ende er det et spørgsmål om personlig smag.

MGC

Okay, vi ved, at vi skal tale om MGB, men denne bil er værd at nævne som en del af historien. Da der blev søgt en erstatning for Austins 'Big Healey', blev det besluttet, at det skulle være en 3,0 liters lige seks C-serie motor under MGB's motorhjelm, og dette blev resultatet. Det var en god idé - i teorien med de 145 hk – og det gav potentiale for stærk ydeevne. Den nye motor var dog markant tungere end B-seriens og det opvejede effektfordelen en smule. Og det havde også vist sig vanskeligt at montere, og en motorhjelmbule var en åbenlys forskel. De første anmeldelser var dårlige, og til sidst varede det kun fra 1967 til 1969 med kun 9000 eksemplarer produceret.



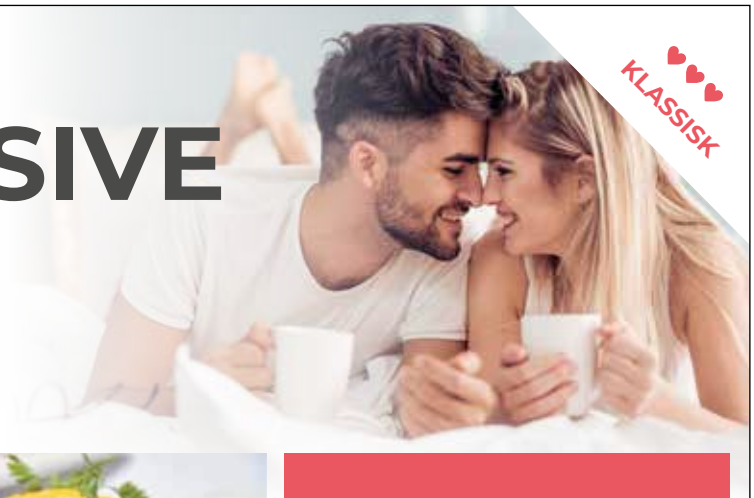
MG RV8



Dette er heller ikke helt en MGB, men det er faktisk det sidste stykke af den velkendte form. En halv snes år var der gået siden B'erens død, da RV8 debuterede, og det var et passende sidste hurra for den berømte britiske sportsvogn. Selvom den stadig var en genkendelig B Roadster, pralede den nye model med langt mere muskuløs styling sammen med bredere spor for og bag og større alufælge. Og der var et luksuriøst træ- og læderinteriør, der passede til læderet. Men det var motoren, der gjorde den speciel. Den brændstofindsprøjtede 3,9 liters version af den allestedsnærværende Rover V8, der yder 185 hk, resulterede i en slagkraftig ydeevne og en fantastisk motorlyd. Færre end 2000 blev lavet mellem 1992 og 1995 - hvoraf de fleste af dem gik til Japan - og i dag fortjener den sin status som en ønskelig moderne klassiker.

ALL INCLUSIVE OPHOLD

PÅ HOTEL ÅRSLEV KRO











Hyggelig kro tæt på Aarhus



OPHOLDET INDEHOLDER

3 dage med 2 overnatninger i dobbelt værelse

2 x lækker morgenbuffet

2 x 2 retters menu eller buffet efter køkkenchefens valg

2 x all inklusive fri flaske-øl og flaske-vand samt husets hvid- og rødvin under middagen.

Dobbeltværelse

1.299,-

pr. person

Enkeltværelsestillæg
kr. 300,-
pr. person pr. nat



Hotel Årslev Kro

Silkeborgvej 900 · 8220 Brabrand
T: 8626 0577 · hotel@aarslevkro.dk
www.aarslevkro.dk



♥♥♥♥ FORKÆLELSE
♥♥♥ VANDKANTEN
♥♥♥ KLASSISK
♥♥ OPLEVELSER

Danske Hoteller
www.danske-hoteller.dk

Udsigt ved Randkløve Skov

Træbro over kilderne i Allinge



MG kalenderen for 1. november til 30. januar

November

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

December

t	1	
f	2	
l	3	
s	4	
m	5	
t	6	
o	7	Pubmøde Sønderjylland – Julefrokosst Pubmøde Sydøstjylland – Julehygge
t	8	

Januar

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

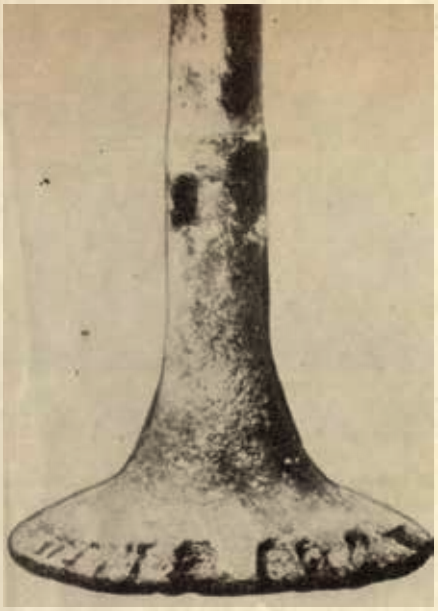
o	9	MG Østjylland – Klubaften i Årslev Pubmøde Sydøstjylland
t	10	
f	11	
l	12	
s	13	
m	14	
t	15	
o	16	
t	17	
f	18	
l	19	
s	20	
m	21	
t	22	
o	23	
t	24	Pubmøde – Midt-Vestjylland Juleafslutning
f	25	
l	26	Pubmøde – Sydvestjylland Juleafslutning/foredrag
s	27	
m	28	
t	29	
o	30	

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

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

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

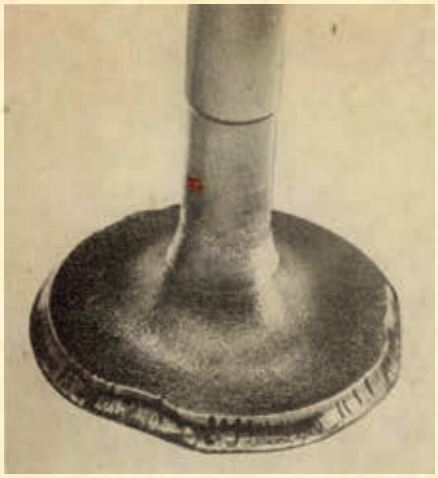
Hvorfor ødelægges ventilerne?



Figur 1. Ventilhovedet har været overophedet



Figur 2. Belægninger på ventilstammen forhindrer rigtig lukning



Figur 3. Overophedning forårsaget af ovalitet i ventilsædet

Ventilødelæggelser kan deles op i to hovedkategorier:

1. Ødelæggelser af ventilhovedets anlægsflade. Forårsager utæthed og krafttab. Figur 1
2. Brud. Kan opstå på flere forskellige måder.

Ødelæggelse af ventilhovedets anlægsflade er en følge af, at ventilen arbejder under højere temperaturer, end materialet kan modstå. Resultatet er svind af metallet, som regel forårsaget ved for stærk tæring og/eller revnedannelse. I sådanne tilfælde vil det første spørgsmål, man bør overveje, være: hvad har forårsaget den høje temperatur?

Alt, hvad der forhindrer ventilen i at få fuld kontakt med sit sæde under kraftslaget, vil forårsage utæthed og deraf følgende overhedning. Der er forskellige årsager til en sådan utæthed, og deres virkninger ligner hinanden så meget, at det kan være temmelig vanskeligt at lokalisere dem.

En af de almindeligste er utilstrækkeligt spillerum mellem foden af ventilstammen og vippearmen eller ventilløfteren. Det er nødvendigt, at det rigtige spillerum er tilvejebragt og bliver opretholdt, således at udvidelse og sammentrækning af de forskellige dele kan finde sted, uden at ventilen hindres i at nå sit sæde, og således at den ikke slår mod dette med for stor hastighed. Ventilspillerummet er en faktor, som kun kan kontrolleres af mekanikeren, der vedligeholder vognen, og det er hans pligt, i særdeleshed hvor det drejer sig om en vanskelig motor, overfor kunden stadig at understrege nødvendigheden af denne ofte oversete faktor.

Hvis en ventil hænger, kan dette også hindre den i at lukke helt. Det behøver ikke absolut betyde, at ventilen ikke når sit sæde – den kan blot hindres i at berøre dette med kun få tusindedele af en tomme. Denne fejl er vanskelig at opdage, idet den ofte forekommer i perioder.

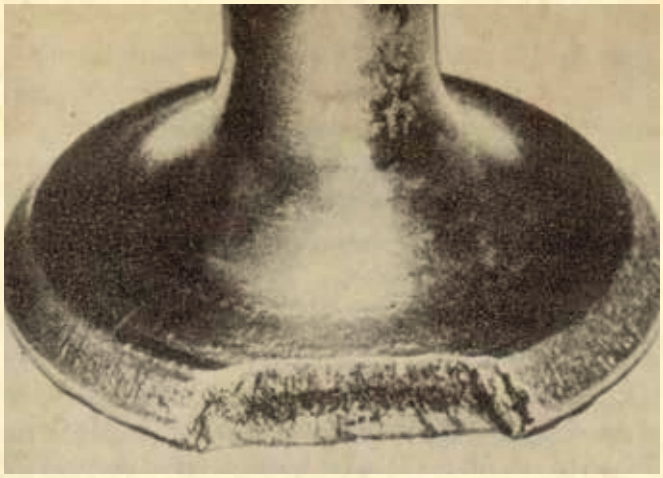
I det sidste tilfælde skyldes den hængende ventil oftest lokale ansamlinger på ventilstammen eller på sædet. Dette kan undertiden have en virkning, som om der var slebet en plan flade på selve ventilsædet. Denne vanskelighed er på visse motortyper undgået ved anvendelse af ventilrotatorer, som medvirker til at holde ventilsæderne rene og skabe en god tætning.
Alle ventilsæder har en tilbøjelighed til at ville kaste sig i et vist omfang. Det er for at nedsætte denne kastning til et minimum, der er fremkommet så mange forskellige udformninger på topstykker, ventilsæderinge og kølevandskanaler. Der kan såvel i montering, anvendelse og vedligeholdelse af en motor være ting, der forsøger denne kastning og således medfører utæthed og deraf følgende overhedning.

Ved montering er det af den største vigtighed, at et ventilsæde bliver monteret og slebet rigtigt. Hvis et sæde er ovalt, eller der er skår i det forårsaget af slibemaskinen, kan ventilen ikke lukke helt tæt. Figur 3 viser beskadigelsen af en ventil, der under en prøve har arbejdet i et ventilsæde, som var gjort en ubetydelighed ovalt ved, at der på to diametralt modsatte steder var foretaget nedslibninger på kun 0,002" (0,051 mm). Billedet taler sit tydelige sprog om, hvor nødvendigt det er at udvise den største påpasselighed ved montering og slibning af ventilsæder.

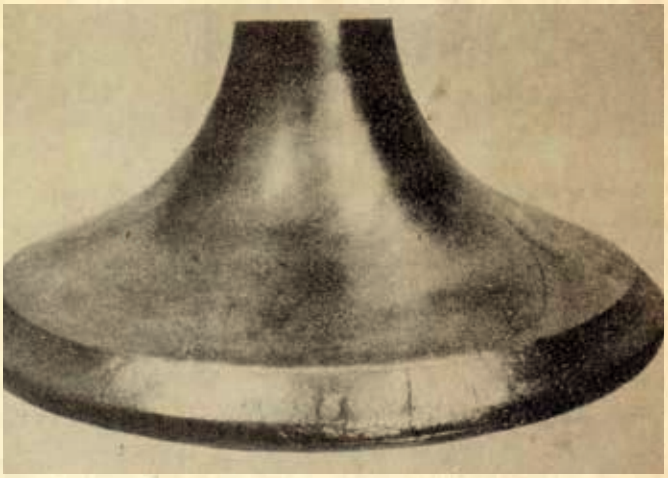
Af andre forhold, som kan have indflydelse på ventilsædernes deformering, kan nævnes:

a. Blandingsforholdet mellem luft og brændstof.

Artiklen har tidligere været bragt i "DOMI Service Bladet" nr. 15



Figur 4. Ødelæggelse som følge af glødetænding



Figur 5. Revnedannelse forårsaget af overhedning

b. En omhyggelig kontrol og rensning af vandkamre og kanaler i cylinderblok og topstykke, således at vandgennemstrømningen ikke hindres.
c. Kølevandets cirkulation i køleren og vandpumpens effektivitet.

Blandingsforholdet mellem luft og brændstof nævnes, fordi ventilernes temperatur stiger efterhånden, som blandingen bliver magrere, og mange motorer giver ikke den fulde ydelse med en for mager blanding.

Ved adskillelsen af en motor og særlig, når det drejer sig om en, hvor ventilerne hurtigt er ødelagt, bør man omhyggeligt undersøge ventilstammen på det sted, hvor den glider ud og ind af ventilstyret. Hvis man her finder en hård, blank belægning som vist i figur 2, kan man være næsten sikker på, at ventilerne under visse arbejdsforhold har hængt, hvilket naturligvis har medført en overhedning af ventilhovedet.

Man ser mange konstruktioner, der skal forhindre ventilerne i at hænge: boring af en reces i ventilstyret, neddrejning af ventilstammen og sommetider en kombination af begge dele. Det viser sig imidlertid, at sådanne hulrum på disse steder forsøger muligheden for dannelsen af belægninger og vil eventuelt medføre, at ventilen hænger, fordi der kan ske en "sammenklæbning" af belægningen på ventilstammen og belægningen i ventilstyret.

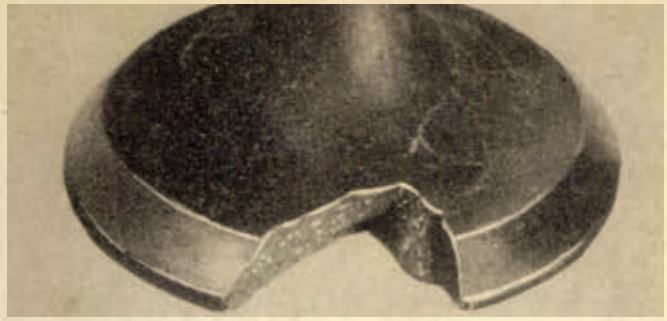
Teoretisk skulle ventilerne arbejde mere koldt, hvis de er beskyttede, f.eks. ved at ventilstyrene er forlænget ud fra topstykket eller cylinderblokken, men i praksis bliver denne afskærmede del særlig varm, samler belægninger og forhindrer en effektiv lukning. Set fra dette synspunkt kan det under visse forhold anbefales at skære ventilstyrene af i plan med deres boringer i topstykket eller cylinderblokken, og hvis kølingen af disse boringer er særlig slet, kan det endda være fordelagtigt at ventilstyrene afkortes, således at de ikke fylder hele boringens længde.

Der er én form for ødelæggelse, som ikke forekommer ret ofte, men som er værd at nævne i denne forbindelse. Glødetænding, det vil sige en antændelse af den sammenpressede benzin-luft-blanding, inden gnisten ved tændrøret fremkommer, kan i visse tilfælde forårsage en meget hurtig forbrænding af benzin-luft-blandingen. Forbrændingshastigheden er her mange gange større end den, der følger ved den normale gnistantændelse. I nogle tilfælde kan denne forbrænding fuldstændig smelte en del af ventilhovedet. Der er ikke tale om korrosion eller rust, men en virkelig smeltning, som i almindelig forekommer på et nogenlunde afgrænset område af ventilhovedets omkreds, se figur 4. Sommetider kan ventilhovedet deformeres, fordi den meget høje temperatur svækker materialet. Dette kan nedsætte ventilspillerummet således, at ventilen ikke lukker rigtigt. Under sådanne omstændigheder er der intet, der leder tanken hen på glødetænding som årsag.

Ødelæggelser forårsaget af glødetænding kan opstå meget hurtigt, og med mindre man ved undersøgelse er klar over, hvad glødetænding kan bevirke, vil man være tilbøjelig til at søge fejlen alle andre steder end netop i dette forhold. Med de høje kompressionsforhold, der nu anvendes i motorerne, vil alle lokale overophedninger være kritiske. Glødetænding kan forårsages af et hvilket som helst overophedet sted, det almindeligste er tændrøret. Hvis man vælger et tændrør med forkert glødetal, kan det blive overophedet under hårde kørselsforhold. En revnet porcelænsisolator kan ligeledes have en vis indflydelse. Utætte tændrør bliver let overophedet. Forkert montering af toppakningen kan hindre den rigtige vandcirkulation og forårsage en lokal overophedning.

Brud på ventilerne kan deles i to hovedgrupper:

1. Brud på ventilhovedet fremkaldt af lokale



Figur 6. Brud hidrørende fra revnedannelser forårsaget af oveophedning

utætheder, som forårsager revnedannelse på grund af varme (figur 5). Disse revnedannelser vokser jævnt, og når to revner når hinanden, vil et stykke af ventilhovedet brække af (figur 6).

2. Brud på ventilhalsen eller ventilstammen.

Brud på ventilhovedet er som regel følge af en utæthed. Hvor en utæthed opstår, vil området, der er udsat for den meget varme gas, blive overophedet, og det er denne overophedning, der i de fleste tilfælde forårsager bruddet. Der er naturligvis også altid den mulighed til stede, at der er en materialefejl i en enkelt ventil. Dette er imidlertid ret isolerede tilfælde. Hvor brud på ventilen gentager sig, kan man næsten altid være sikker på, at det ikke skyldes materiale- eller fabrikationsfejl.

Ødelæggelserne nævnt i punkt 2 forårsages kun af én ting: Ventilen lukker mod sit sæde med en hastighed, som forårsager en større belastning af materialet, end det kan tåle. Hvis ventilhalsen er overophedet og metallet derfor svækket, vil det naturligvis ødelægges ved. En lavere belastning, end hvis det var mere afkølet og dermed stærkere, men selv en varm ventil skulle ikke knække, hvis den lukker mod sit sæde, som det er beregnet af konstruktøren.

Der kan være flere årsager til, at en ventil lukker med for stor hastighed, men hvis man mener, at en for stor lukkehastighed er årsag til brud på ventilerne, må man foretage en undersøgelse, til fejlen er fundet. Indtil dette er sket, vil vanskelighederne gentage sig.

Knastakslens funktion.

Knastakslens hovedfunktion er at åbne og lukke ventilerne på de rigtige tidspunkter. For at dette kan ske tilfredsstillende, må den i begyndelsen løfte ventilløfteren langsomt og derefter og derefter med stigende hastighed. Når ventilen er ved at lukkes igen, må knastakslen gradvis nedsætte hastigheden, således at ventilen ikke slår for kraftigt mod sit sæde.

Hvis ventilspillerummet er større end foreskrevet, vil ventilen slå mod sit sæde, når en forkert del af knasten er i berøring med ventilløfteren, det vil sige, før den "langsomme" del af knasten er kommet i funktion.

Knastakslen er konstrueret således, at når ventilen når sit sæde, er hastigheden nedsat så meget, at ventilen bevæger sig relativt langsomt. Der kan måske forekomme visse tilfælde, hvor en vognejer for at forbedre benzinøkonomien prøver at køre med en magrere blanding end foreskrevet. Da den magre blanding forårsager, at ventilerne bliver varmere og udvider sig mere, vil man måske finde, at det normalt foreskrevne ventilspillerum er utilstrækkeligt under hårde kørselsforhold, og der vil på grund heraf ske en overophedning. Derfor vil en af de første ting, man gør, være at forøge ventilspillerummet. Det kan også tillades, så længe motoren arbejder hårdt, men hvis man forudsætter, at vognen kører ned ad en lang, hældende vej med en forholdsvis stor hastighed og motoren anvendt som bremse, vil alle motorens dele afkøles og ventilspillerummet forøges. Under disse forhold er det muligt for ventilen at nå sit sæde, når ventilløfteren hviler mod en forkert del af knasten, og under disse forhold bliver materialet overbelastet, og revner, som vist i figur 7, kan opstå. Under fortsat kørsel vil disse revner udvikle sig, således at ventilen til sidst vil knække selv med normal lukkehastighed.

Revner omkring brudstedet.

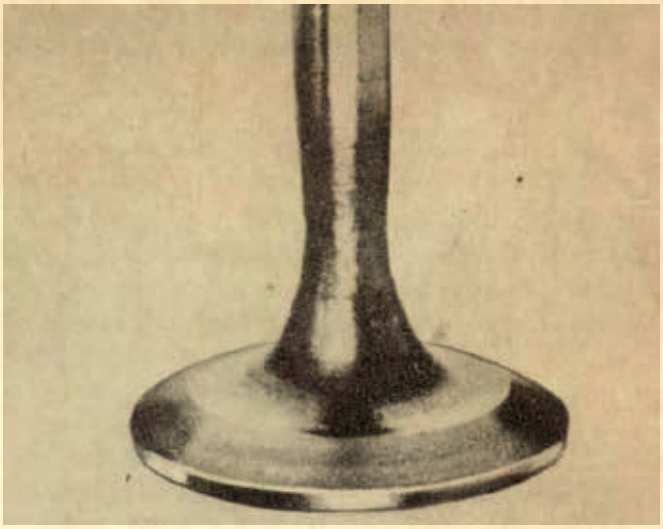
I mange tilfælde vil man ved undersøgelsen af en ødelagt ventil finde mange små revner i nærheden af brudstedet. Hvis sådanne revner findes, kan man være sikker på, at ventilen har været udsat for mange gentagne påvirkninger, som har overbelastet materialet. En af vanskelighederne ved at finde årsagen til ventilbrud er den kendsgerning, at overbelastningen kan forekomme i en bestemt periode og bruddet først opstår flere måneder efter mange kilometers kørsel senere. Forudsæt at under det sidste par tusinde kilometers kørsel før en ventilindstilling har ventilen arbejdet med for stort spillerum. Ventilen lukker i denne periode så hårdt, at revnedannelserne sker. Derefter kommer vognen ind for eftersyn, og ventilspillerummet bliver justeret. Nogen tid senere sker der brud på et eller flere af ventilhovederne, og det fastslås, at ventilspillerummet er helt korrekt og ikke skulle kunne være årsag til bruddet.

Der er endnu en type ventilødelæggelser, hvis årsag det kan være vanskeligt at fastslå. Det er en indsnævring af ventilhalsen på grund af korrosion lige under ventilhovedet som vist i figur 8. Vi ved, at denne indsnævring forårsages af en kombination af temperatur, tæring (f.eks. på grund ætsende forbrændingsprodukter) og belastning. Det er imidlertid vanskeligt at vide nøjagtigt, hvorledes man skal afhjælpe hvert enkelt tilfælde. Vi ved f.eks. at en nedsættelse af temperaturen kan bortelimineres vanskeligheden. Sommetider kan anvendelsen af ekstra materiale på det kritiske område ændre belastningskarakteristikken og forhindre indsnævringen, men dette kan undertiden forårsage større vanskeligheder, idet den gør ventilen stivere og kan hindre en rigtig lukning.

I alle tilfælde, hvor man er ude for en sådan indsnævring, bør dele, der kan have indflydelse på tæthed, rigtig lukning, afkøling osv. undersøges grundigt.



Figur 7. Revnedannelser forårsaget af for stor lukkehastighed



Figur 8. Indsnævring af ventilhalsen

Endnu en faktor, som påvirker belastningen af ventilhovedet, er for stort spillerum mellem ventilstammen og ventilstyret. En forøgelse af dette spillerum vil tillade ventilen at vippe i særdeleshed, hvis fjederen ikke holder den fuldstændig vinkelret på sædet. Dette har nøjagtig den samme virkning med hensyn til belastningen af ventilhovedet, som hvis ventilen arbejder med for stort spillerum, fordi den kan berøre sit sæde, medens ventilløfteren endnu hviler på en forkert del af knasten.

Der er ingen tvivl om, at man ved den rigtige indvendige bearbejdning af ventilstyret kan forøge dets holdbarhed. Smøringen mellem ventilstyret og ventilstammen sker ved en ganske tynd oliehinde omtrent tilsvarende den, der smører den øverste stempelring i cylinderen, og delene er på samme måde udsat for høje temperaturer og får knapt tilmålt olietilførsel.

Der er gjort erfaringer, der viser, at en relativt ujævn flade indvendig i ventilstyret har en overvældende evne til at nedsætte slid på såvel stamme som styr endda i langt højere grad end ændringer af materialet. Hvorledes den ujævne overflade fremkommer, er ikke særligt vigtigt, blot ujævnhederne går vinkelret på ventilens akse og ikke parallelt med denne. Overflader med mindst 100 R.M.S. bør foretrækkes. (100 R.M.S. betyder, at højden af ujævnhederne i overfladen er 100 mikrometer. En mikrometer er en milliontedel af en tomme – 0,000001"). Nogle motorfabrikanter forsyner ventilstyrene med en gevindlignende, indvendig flade med ca. 30 gevind pr. tomme og en rilledybde på 0,002" – 0,003" (0,051 – 0,076 mm).

Enhver topventilet motor, hvor ventilerne bevæges ved hjælp af stødstænger, har et i nogen grad fleksibelt ventilsystem, som på visse måder kan sammen lignes med en fjeder. Når knastakslen begynder at bevæge ventilløfteren, vil ventilen ikke øjeblikkelig bevæge sig, idet den totale sammentrykning eller den fjedrende virkning af de forskellige dele først må optages. Kombinationen af delenes vægt og deres evne til at give efter fastsætter den frekvens og styrke, hvormed hele systemet vil vibrere.

Enhver fjeder vil vibrere, når den er i funktion. Hvis belastningen rammer den meget hurtigt, kan størrelsen af denne vibration være meget stor. Alt, hvad der har indflydelse på delenes tilbøjelighed til at give efter, kan påvirke vibrationernes frekvens, og derfor bør alle dele undersøges omhyggeligt. Hvis støtterne til vippearmsakslen er fastgjort ved hjælp af bolte, bør man forvisse sig om, at disse er rigtigt til spændt. Slidte bøsninger eller slidte vippearmsaksler kan ændre bevægelsen og medføre forøgede vibrationer.

Ventilfjedrenes opgaver er at holde delene i ventilsystemet i kontakt med knastakslen. Alle fjedre her et bestemt forhold mellem belastning og længde, og hvis den længde, en fjeder arbejder under, er større end oprindelig beregnet, bliver dens kraft nedsat. Fjedre sætter sig altid lidt, når de tages i brug, men dette er der i almindelighed taget hensyn til ved konstruktionen. Ved samling af en motor er fjederens monterede længde meget vigtig. Denne længde kan imidlertid være forøget ved ud slibning i ventilsædet og slibning af ventilhovedet, og hvis motoren er meget følsom, kan den nedsatte fjederspænding, der skyldes den forøgede længde, være medvirkende til en ret hurtig ødelæggelse af ventilerne.

Ventilfjedrenes vinkling er også et punkt, som må iagttages, når man skal fastslå årsagen til ødelæggelse af ventiler eller ved samling af en motor. Ved ventilfjedrenes vinkling forstås forholdet mellem fjedrenes ende flader og ventilens akse. Her tages ikke alene sigte på fjederen selv, men også dens montering. Vær sikker på, at fjederens ende er rigtigt anbragt i sin reces, og hvis der anvendes underlagsskiver, må man være sikker på, at disse er helt plane, og at deres over- og underside er parallelle. Det er vanskeligt at fremstille fjedre, som er fuldstændig retvinklede under belastning, og det kan naturligvis ske, at der fremstilles enkelte, som i så henseende overskrider de givne tolerancer. En større skævhed kan findes ved, at fjedrene sættes på en plan flade og kontrolleres med en vinkel. Hvis nogle af dem afviger væsentligt fra flertallet, er det bedst at kaste dem bort fremfor at spare et lille beløb og dermed risikere udgiften til ventilreparation efter kort tids kørsel.

Desværre forøges de kræfter, der udløses i ventilsystemet, ikke proportionalt med hastigheden, men med kvadratet på hastigheden. Dette vil sige, at hvis hastigheden fordobles, bliver påvirkningerne i systemet firedoblet, og hvis hastigheden bliver firedoblet, forøges påvirkningerne 16 gange. Dette gør det klart at forstå, hvorefter en for stor hastighed kan medføre overbelastning af ventilsystemet.



Teknik, Holdninger og Gode Råd

Til vore medlemmer.

Vi har været så heldige fremover at kunne bringe gode råd m.v. fra Matthies Nissen. Matthies – som er medlem af MG Car Club Danish Centre - har velvilligt indvilget i at videregive disse råd til vores medlemmer.

MG tændingsanlæg

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

Dårlig motorgang

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

Tændingssystemet

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

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

Jeg glemte en lille vigtig 'dims' i strømfordeler: kondensatoren. Den består – meget forenklet – af to aluminiumsstrimler der er isoleret fra hinanden med voks-papir. Det hele er rullet sammen og den ene strimmel er forbundet til strømsiden på platinerne (ledningen, der kommer fra tændspolen) og den anden strimmel er forbundet til stel. Kondensatorens opgave er at forhindre gnistdannelser hver gang platinerne åbner og lukker. Det betyder at strømmen, der herved afbrydes meget hurtigt (6.000 gange i minuttet, når det er en 4 cyl. motor, der kører med bare 3.000 omdr./min.), 'klumper sig sammen' i kondensatoren, hvorved der oplagres en spænding på ca. 300 volt. Spændingen udlades igen, når platinerne lukker og dermed hjælper med til at opbygge højspændingen til tændrørene.

Justering af tændingsanlægget

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

1. Justering af platinafstand, skal på de nyere MG'ere være 0,4 mm eller 0,015". Det er ikke ret meget, og det kan ikke foretages på øjemål! Det er svært at foretage helt nøjagtigt med et søgerblad – se tegningen – uden at afmontere strømfordeleren. Hvis det er muligt, så anvend en elektronisk camvinkelmåler, hvis en sådan stadig kan opdrives!
2. Justering af tændingstidspunktet statisk med en prøvelampe, eller endnu bedre med en stroboskoplampe (glimlampe).
3. Justering af tændrørenes elektrodeafstand (0,5 – 0,6 mm)

Det var minimum for hvad en tændingsjustering kan omfatte. Jeg har ikke her redegjort for alle de fejlmuligheder, der kan ligge gemt i tændingssystemet, eller for hvad man med jævne mellemrum bør udskifte.

Fejlmuligheder i tændingssystemet

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

Rikke havde været ude og køre DASU Classic i GT'eren. Hjemkommet herfra beklagede hun sig over ujævn motorgang ved høje motoromdrejninger. Jeg havde inden hun drog af sted gennemgået tændingsjusteringen, ergo var jeg spændt på at finde årsagen og kastede mig derfor over problemet og fandt følgende fejl:

1. Platinafstand for lille 0,25 mm - skulle være 0,40 mm. Årsagen hertil var dårlige platiner. Knasten er fremstillet af nylon/plastic (rød knast) og ikke af brun fiber. Plast/nylon slides hurtigere og kan ikke tåle høje varmegrader, derfor slid/nedsmeltning fra 0,4 mm

til 0,25 mm på kun 700 km. John Milland, der kører historisk motorsport i en MGB (du kender ham sikkert) har haft samme problem og måtte udgå sidste år til Historisk GP på Bellahøj.
2. Rotorens messingarm, den der skal fordele strømmen til de enkelte tændrør, var gået løs i nitten, således at rotorens messingarm kunne bevæge sig op og ned. Man kan banke på den pågældende rørnitte så messingarmen sidder fast, men hvor længe?

Det var de to primære fejl. Efter udskiftning af platiner (desværre til den røde model fra Lucas, som jeg havde på lager), en anden brugt rotor, kondensatoren (for en sikkerheds skyld) samt nye tændrør, blev motoren startet. Gik i gang, men stoppede igen efter et par sekunder! Hvad havde jeg gjort galt? Kontrol - alt er som det skal være! Måler for en sikkerheds skyld om der er gennemgang i tændrørskablerne og konstaterer, at der ingen gennemgang er på kablet til cylinder nr. 3. Finder et brugt kabel i næsten rigtig længde og monterer det. Nyt startforsøg og efterfølgende prøvekørsel - 110 km/h i 3. gear uden udsættere – så kan det ikke blive bedre? Og dog!

Den sidste fejl er muligvis opstået i forbindelse med udskiftning af de andre tændingskomponenter, men det pågældende kabel har dog haft en begyndende brist. Lære heraf: Tag intet for givet! (men det tog også kun ca. ½ time at lokalisere den nye fejl).

Det kan blive bedre

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

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

Kvalitet koster, men betaler sig i længden!

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

Jeg har efterfølgende udskiftet følgende tændingsdele på GT'eren:

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

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

Nu kører GT'eren som forventeligt og den har været ude at køre DASU Classic den 17. aug. – uden problemer – og der var ros til chefmekanikeren!

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

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

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

Den kan ikke monteres forkert, men det er nødvendigt efterfølgende at justere tændingstidspunktet. Når det er gjort er fire friske tændrør ikke at foragte.

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

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

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

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







Vinderne af det samlede MG Klubmesterskab 2022.

Set fra venstre 3. Plads Bøje Hansen, 1. Plads Gert Dohn og 2. Plads Bjarne Berner
TILLYKKE.



MG Sport 2022

4. afdeling

Tekst og foto: Carsten Thorgaard

Efter en meget lang sommerpause kunne MG Sport deltagerne endelig komme på asfalten igen.

I slutningen af september gik turen til den velkendte KTA i Kolding, hvor 17 kørere, heraf 1 ny dukkede op.

Som sædvanlig var kørerne inddelt i klasser efter tidligere tiders meriter. Som debutant blev Martin Fisker placeret i Standard klassen, som er de "knap så hurtige". Der bliver han nok ikke ret længe, da hans tider og kørsel viste helt andre takter.

Efter teknisk kontrol og check af licens og kørekort var der morgenkaffe inden kørerne i samlet flok begav sig rundt på banen, så de kunne se, hvorledes de 2 formiddagsprøver skulle køres. Det var åbenbart ikke alle, der havde set ordentligt efter, da der var nogle fejlkørsler, som blev noteret af de frivillige officials. Det kunne også noteres, at nogle af kørerne igen skulle have banket rusten af efter den lange sommerpause.

Da formiddagens prøver var afviklet - endda i meget god tid - kunne eftermiddagens lange prøve stilles op, og hvor deltagerne igen kunne køre prøven igennem inden frokostpausen.

Efter en pause, hvor der blev hygget igennem – det var tydeligt, at mange ikke havde set hinanden i lang tid – blev der linet op til eftermiddagsprøven, som var en lang prøve med indlagte chikaner, som skulle virke fartdæmpende. Igen her blev der gået til stålet, hvilket bevirkede, at der blev taget kegler i lange baner. En af deltagerne tog endda en kegle med hele vejen rundt på banen.

Efter dagens strabadser skulle resultatet gøres op af løbsleder Uffe Madsen. Han kom på noget af en opgave, idet der var mange strafsekunder på eftermiddagens prøve. Det lykkedes dog til slut, så dagens vindere kunne kåres, dog desværre uden pokaler. Der havde åbenbart ikke været plads nok i bagagerummet på Gert Jørgensens Mini Cooper. De bliver til gengæld uddelt til finalen.

I standardklassen vandt debutanten Martin Fisker i MG Midget med samme antal points som nr. 2 Henrik Andersen også i MG Midget, men Martins samlede tider gav førstepladsen. Nr. 3 blev Gert Jørgensen i Austin Mini Cooper S.

Sport klassen blev vundet af Søren Hansen Hadberg i Triumph TR 6. Han vandt alle 3 heat foran Claus Poulsen i MG Midget og Mogens Appelt Petersen også i MG Midget.

Den hurtige klasse Ekspert blev vundet af Søren Martin Sørensen i MGB V8. Han vandt alle 3 heat foran Casper Jørgensen i Austin Healey Sprite og Mads Nygaard i Lotus Seven.

Dagens vinder generelt blev Søren Martin Sørensen, der sammenlagt var hurtigere end Søren Hansen Hadberg.

Efter en god dag i Kolding, hvor vejret heldigvis artede sig som håbet, mangler man nu kun finalen, som køres i starten af oktober. Herom kan læses andetsteds i dette blad.




FC 54750


ZZ 58 678


5


8
MS 49 526


20
NL 41.045


68
68
68
DC 45 109

MG Sport 2022

Klubmestre

Tekst og foto: Carsten Thorgaard
Efter finaleløbet på Go Cart Center Skærbæk kunne årets klubmester i MG Sport kåres.
Inden sidste afdeling var der 3 kandidater til mesterskabet, især 2 kørere lå godt placeret.
Efter den sidste centimeter på asfalten i Skærbæk var kørt, kunne regnskabet gøres op. Pokalen blev kørt hjem til Sjælland af den østdanske MG klubformand Claus Poulsen i MG Midget.
Han havde troligt taget turen til det jyske til alle 4 afdelinger af dette års klubmesterskab. Sejren blev sikret med en margin på kun 13 points til Søren Martin Sørensen i den noget mere motorstærke MGB V8. Årets nr. 3 blev Mogens Appelt Petersen i MG Midget.
Stort tillykke med mesterskabet til Claus Poulsen, det var fortjent.



Dansand Classic Sprint 2022

Tekst og foto: Carsten Thorgaard
Efter et par års Corona pause kunne Automania igen byde velkommen til de klassiske bilkørere på banen omkring Silkeborg Langsø – en fin bybane, hvor der er også er et godt overblik for publikum.
Igen i år var der kørere med fra MG Car Club Denmark, hvorfor det er ganske naturligt at skrive en lille artikel omkring dette løb.
Hele lørdagen var der aktiviteter på banen, først og fremmest Dansand Classic Sprint, som talte til Hill Climb mesterskabet i Historisk Motor Sport, hvor bilerne er opdelt i klasser efter motorstørrelse, årgang mv. Her fra klubben deltog Ole Wichmann i MGB GT, Martin Vestergaard i Metro, Finn Pedersen i MG Midget og Mads Nygaard i Lotus 7. Herudover deltog Martin Christensen i MG TD fra 1952.
Formiddagen gik med de 2 første heat og allerede i 1. heat var Martin i Metroen uheldig, idet hans gearkasse brød sammen. Så var det slut for hans vedkommende. De øvrige deltagere fortsatte uden uheld og gennemførte også de 2 heat, der blev kørt efter frokostpausen.
Resultatmæssigt klarede Martin Christensen sig bedst, idet han vandt sin klasse (ikke så svært, når man er den eneste), Ole Wichmann kørte sig til en 3. plads i sin klasse, Mads Nygaard fik også en 3. plads i sin klasse, hvilket også blev resultatet for Finn Pedersen.
Hvis man er til klassiske biler, kan det absolut anbefales at komme til Silkeborg, når Dansand Classic Sprint afholdes. Der deltager rigtig mange flotte biler, mange af dem med en dejlig motorlyd. Udover sprintet er der forskellige former for opvisning, og i år var det bl.a. med nogle af Bugattierne fra Gubsø Garage i Silkeborg





Markedets bredeste dækning

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

Godt dækket er rigtig dækket

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

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

Nordisk | Veteran

OK



MG Sport 2022

Finale



Tekst og foto: Carsten Thorgaard

Mon ikke vejrudsigten for Skærbæk og omegn for søndagen var studeret ret nøje, inden turen en tidlig og kølig morgen gik mod Go Cart Center Skærbæk, som lige som tidligere år skulle lægge asfalt til finalen i MG Sport. Heldigvis holdt vejrguderne ord, så det blev en tør og solrig dag.
Lidt skuffende var kun 12 kørere tilmeldt, heraf 3 fra den østlige del af kongeriget og da 1 kører meldte fra pga. sygdom på selve løbsdagen, var der kun 11 tilbage.
Som sædvanligt inddelt i 3 klasser, standard, sport og expert.
Efter ind check og teknisk kontrol var der morgenkaffe, så man havde noget at stå imod med bag rattet.
Nattens dug var ikke helt fordampet, da deltagerne første gang kom ud på asfalten. Dette resulterede i et par snurreture og en tur i græsset for enkelte af kørerne. Efterhånden tørrede banen dog op, hvilket også kunne ses på tiderne op ad formiddagen, hvor de 2 mindste af prøverne blev afviklet.
Grundet det lave deltagerantal var de 2 første prøver afviklet i god tid inden middag, så det blev besluttet at ændre banen til prøve 3, som så skulle gennemkøres 1 gang inden middagspausen.
Godt forsynede ovenpå en risret med kylling i karry, var man klar til de sidste 2 gennemkørsler på prøve 3, der takket være den overskydende tid, blev ændret til 3 omgange i hver gennemkørsel.
Først på eftermiddagen var alle kommet godt igennem alle prøverne, så mens deltagerne pakkede deres køretøjer og andet materiel sammen, blev tiderne talt sammen. Så kunne dagens vindere kåres.
I standardklassen vandt Casper Jørgensen i Rover Mini foran Henrik Andersen i MG Midget og Gert Jørgensen i MGA twin-cam.
Sport klassen, som denne søndag kunne kaldes Midget klassen, idet alle kørte MG Midget, blev vundet af Dirch Glad foran Claus Poulsen og Mogens A. Petersen.
Expert klassen blev vundet af Søren M. Sørensen i MGB V8 foran Martin Vestergaard i Austin Metro og Martin Mikkelsen i MG Midget.
Dagens overall vinder blev Søren M. Sørensen i MGB V8. Han havde, ligesom Casper Jørgensen i Rover Mini, vundet alle 3 heat i deres respektive klasser. Søren var dog markant hurtigere end Casper.
Efterfølgende kunne årets klubmester i MG Sport kåres. Se side 32.

Tak til deltagere og officials gennem hele 2022. Vi ses på banerne igen i 2023.


27
SX 50 642


1
2
3


1
2
3


1
2


1

Fyn den 6. september 2022

Af Palle Møldrup

Pubmødet fandt sted hos Svendborg Borgerlige Skyttelaug. Michael Mortensen fortalte om skyttelaugets historie. Det blev oprettet i 1814, altså efter Danmark matte afstå Norge. Vi havde således valgt at alliere os med de forkerte. Skyttelauget har til huse ikke langt fra Christiansminde Hotel i en smuk bindingsværksejendom fra 1800-tallet og på det oprindelige sted for laugets oprettelse.

I mange købstæder blev der oprettet sådanne Skyttelaug som en konsekvens af den danske statsbankerot og et næsten ødelagt militær. Så skulle sådanne borgervæbninger skabe sikkerhed i krisesituationer.

Kun to gange har Svendborg Borgerlige Skyttelaug ikke haft sit årlige program med optog i byen, besøg på rådhuset og skydning ved skyttehuset. Det var i 1940 på grund af Danmarks besættelse og i 2020 på grund af Corona.

Michael fortalte levende om laugets historie og de mange traditioner og regler og om den stadig eksisterende 100 meter bane, hvor der skydes indefra med mere end 80 år gamle rifler. Endvidere skydes også på andre baner, ligeledes indefra med salonrifler.

Vi blev trakteret med kaffe, kage og andre drikkevarer i den gamle 8-kantede laugsbygning, der har fået "restauranten" tilbygget senere, et serveringsrum hvorfra der også skydes.









Picnic MG tur på Fyn den 17. september 2022

Af Palle Møldrup
Sol og regn. Hvordan folder man lige en kaleche på en MGA? Det lykkedes.
Dejlig tur i det nordvestlige hjørne af Fyn.
Tak til Jette og Carsten og Lis og Steen for en rigtig god tur.



Pubmøde Sydvestjylland

Af Sonja og Tommy
Tirsdag den 13. september 2022 havde vi vores 11. pubmøde. Vejret var ikke så godt, så mange havde valgt at køre i biler med tag på, både veteran MG`ere og nyere biler.
Vi mødtes kl. 17 hos Kvist Industries i Årre. Vi var godt 30, der fik en forrygende rundvisning på et par timer af Jens Back Mortensen, som har været direktør i firmaet i næsten 10 år.
Han fortalte levende om fabrikken fra start og indtil i dag. De har købt en fabrik i Letland, som er meget stor i forhold til den i Årre. Aftenholdet var i gang med arbejdet, hvorfor der var en del maskiner, vi kunne se i aktion.
Tror alle var imponeret over, hvor mange kunder de fremstiller møbler for, samt hvor meget håndværk/manuelt arbejde, der er i deres førsteklasses møbler - de har kun første klasses.
Vi så hvordan Piet Heins ellipse bord bliver fremstillet. Det ville have været dejligt, hvis det havde været muligt at købe møbler til indkøbspris, nåh nej, det kan ingen selvfølgelig.
Har du lyst, kan du læse mere på deres hjemmeside www.kvist.com.
Vi afsluttede dagen i kantinen, hvor vi spiste aftensmaden sammen.

Tak til alle fremmødte for en dejlig oplevelse.

MG **Maze**-koncept

En smagsprøve på fremtidens bybiler

Kilde: Internettet
Oversat af Anders Øster

MG har afsløret sin konceptbil "Maze" som en måde at udforske fremtiden for by transport.
Designet i London hos MG's moderselskab SAIC Design, er det blevet foretaget for at markere studiets tre års jubilæum. MG siger, at modellen er "rettet mod den næste generation af bilister", og at den er designet til forbrugere, der vil være på udkig efter noget frisk, dristigt, modigt og spændende.
MG siger, at modellen er bygget op omkring sloganet 'get out and play', da den kombinerer kørsel og spil i ét. Gennem bilen vil ejerne blive belønnet med point for at gå ud og udforske deres by og miljø og søge spændende digital gadekunst, der interagerer med strukturer, bygninger og vartegn.

Det dristige koncept er udelukkende en topersoners, der siges at tilbyde imponerende smidighed og funktionalitet i travle by gader. Dens ydre er faktisk gennemsigtig, hvilket siges at 'efterligne avancerede gaming pc'ere' og fremhæver forskellige elementer i bilen, der normalt ville være skjult for synet. Der er heller ikke noget rat, men i stedet drejes bilen ved hjælp af førerens smartphone.
Carl Gotham, advanced design director hos MG, sagde: "Med Maze ønskede vi at overveje, hvordan fremtiden for et bilsamfund kunne se ud, bygget ud fra MG's fanskare og følge. Overgangen til digital er udfordringer er ustoppelig, så vi ønskede at skabe et koncept, der forbandt denne digitale verden med den fysiske.
Konceptet er en reaktion på vores liv de seneste måneder, hvor vi er blevet mødt med restriktioner og begrænsninger på vores evne til at bevæge os rundt og interagere. Ved at udforske ideen om en ny hverdag brugte vi labyrinten som en platform for folk til at komme ud og genopdage deres miljø på en ny og relevant måde og samtidig åbne op for nye oplevelser med deres by.





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

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

MG-SHOPPEN

Jul og vinter i MG Shoppen.....

I år har vi et godt bud på årets julegave til MG Folket...
Vi har fået fremstillet en POLO og en T'SHIRT begge med JUBILÆUMS - samt EUROPEAN EVENT OF THE YEAR LOGO
SÅ NU ER DER INGEN UNDSKYLDNING FOR IKKE AT VÆRE KORREKT PÅKLÆDT NÅR VI TIL AUGUST 2023 KAN FEJRE KLUBBENS 50 ÅRS JUBILÆUM PÅ HINDSGAVL SLOT.

Vi sender gerne til din adresse.
Bestilling på mail til: mogens@mgcc.dk
Opgiv hvilket produkt samt størrelse og dit navn og adresse.

God Jul
Hilsen MG Tøjshoppen
Anette og Flemming Hartmann
Ulla og Mogens Petersen

Poloen til kvinder og mænd fåes i en super lækker kvalitet som holder sig pæn vask efter vask, lagerføres i alle størrelser fra S til XXXL
PRISEN MED FLOT BRODERET LOGO KR. 400.- pr. stk.

T'SHIRT fåes i sort farve med påtrykt logo som på poloen og lagerføres også i alle størrelser fra S til XXXL.
Her er prisen KR. 250.- pr. stk.







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

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler

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

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

Klassisk bil - MX-5
Dagsværdi 150.000 kr. (1992)
Ansvar + kasko
3.142 kr.

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

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

Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af ThistedForsikring



Pubmøder Sønderjylland

Generelt

Kunne du tænke dig at holde et Pubmøde i 2023? Så tøv ikke med at tage fat i mig på nedenstående nummer eller e-mail
Jeg kan kontaktes på 22 31 78 71 eller Allan.Rempt@gmail.com

Hvis ikke andet er angivet nedenfor, så er følgende gældende:
- Sidste tilmelding er søndagen før arrangementet.
- Arrangementet starter kl. 19.
- Check hjemmesiden og Facebook for senest opdaterede kalender og eventuelle ændringer.

2. november

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

7. december

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

Pubmøder Sydøstjylland

Den 9. november kl. 19 skal vi besøge Bielefeldt Kølerservice i Horsens på adressen Finlandsvej 1, 8700 Horsens
Mads vil vise os, hvordan man montere nyt element i en køler samt hvordan man selv kan lodde en mindre utæthed i sin køler.
Har du problemer med, at din bil bliver for varm, så kom og få en snak med Mads om hvilke muligheder der er for få en bedre køler end standardløsningen.
Husk kr, 20 til kaffekassen.
Tilmelding til undertegnede senest mandag den 7. november på 23962617 eller klp@hafnet.dk

Onsdag den 7. december kl. 19 vil Mogens Petersen gerne holde pubmøde i klubshoppen med lidt julehygge samt gløgg og æbleskiver.
Adressen er Damgårdvej 3, 7323 Give.
Der er mulighed for at købe julegaver i klubshoppen.
Husk en kr. 20 til kaffekassen.
Tilmelding senest 2 dage før til Mogens på mail mogens@mgcc.dk eller 21670949

Onsdag den 11. januar.

Hvem har lyst til at holde vores januar pubmøde?

Onsdag den 8. februar 2023 vil Gert Dohn gerne holde pubmøde på adressen Aalstrupvej 46, 8300 Odder
Gert er i gang med et MGB GT-projekt og så har han også sin MGB-roadster med gummikofangere. Dem ser man ikke så mange af.
Husk kr. 25 til kaffekassen.
Tilmelding til Gert på tlf. 20595300 eller mail gertdohn@gmail.com

Pubmøder Fyn

Backing Group til pubmøder er
Karsten Holck 23241015,
mail healey@mail.dk.
Mogens og Karin Jensen 40371169
mail karmog@smilemail.dk og
Palle 50550228
mail palle.moldrup@gmail.com.

Tirsdag den 8. november kl. 19

Hos CC CARS i Odense, Avlskovvej 1, 5220 Odense
Kristian der står for CC CARS i Odense byder os velkommen og præsenterer deres virksomhed og forretningskoncept. Der bliver god plads til at stille spørgsmål og få en snak om veteraner og klassiske biler.

Tilmelding til Palle Møldrup, palle.moldrup@gmail.com, sms 50550228.

Jule pubmøde den 6. december kl. 19.

Vi vil gerne invitere på gløgg og æbleskiver.
Tilmelding tlf. 23241015 eller mail healey@mail.dk 2 dage før.
Venlig hilsen
Kirsten og Karsten Holck
Rubinvej 26
5210 Odense NV



MG CarClub
DENMARK

Bestyrelsen



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



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



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



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



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

Suppleanter:
Palle Møldrup
Finn Elsøe Gravesen

Indmeldelser:
via hjemmesiden eller kontakt
Carl Helmers - carl@mgcc.dk

Udmeldelser og ændringer af adresse mv:
Finn Pedersen – finn@mgcc.dk

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

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

Klubshop
Klubshop beklædning
Anette og Flemming Hartmann
Ulla og Mogens Petersen
mogens@mgcc.dk

Bøger
Bjarne Rother
rother@mgcc.dk

Regalier
Carsten Thorgaard
carsten@mgcc.dk

Arkiv
Gert Jørgensen
Gert.joergensen@mgcc.dk

Ekspertpanelet

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

FWD / Harry Lagoni, 7110 7198

Midget / Harry Lagoni, 7110 7198

Magnette / Carsten Wiwel, 29917729

SVW / Jørgen Hansen, 9711 6223

MGA / Gert Jørgensen, 7442 3439

T-Typer / Asbjørn Pinholt, 6171 2053

MGB / Karsten Petersen, 2396 2617

Y-Typer / Frank Neumann, 97542303

MGB V8 / Søren M. Sørensen, 2756 0000

Z-Typer / Finn Elsøe Gravesen,Tlf.: 2149 7733

MGC / H. K. Kristensen, 4059 4277

MMG ZR, ZS / Finn Elsøe Gravesen, Tlf. 2149 7733

MGF, MGTF / Søren Wiwel, Tlf. 4058 8777

Pubmødekoordinatorer

Jylland Nord
Ole Frydkjær Thomsen
Hedhusvej 6
9900 Frederikshavn
2057 5514

Jylland Midt/Vest
Kontaktperson
6155 8526
Løses af arbejdsgruppen

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

Fyn
Palle Møldrup
Landevejen 6
5683 Hårby
5055 0228

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

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

Jylland Syd
Allan Rempt
Østkystvejen 28
6440 Augustenborg
2231 7871

Køreselskabet Viborg
Ib Lynge
20238322
MGTA@fibermail.dk

Bladredaktionen



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



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



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



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

Der er mange fordele ved et medlemskab

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

3512 Carsten Østeraa, Hjulmagervej 10, 9300 Sæby
Tlf.: 61711368 Mail: carstenoesteraa@icloud.com
3513 Lise Bøllund, Skorpionens Kvarter 13, 6710 Esbjerg
Tlf.: 29441123 Mail: liseboellund@hotmail.com
3514 Klaus Bentzen, Oslovej 28, 5400 Bogense
Tlf.: 20931404 Mail: klbe@bdk.dk
3515 Dennis Lysemose, Myntevej 45, 5270 Odense N
Tlf.: 60373985 Mail: dennislysemose@yahoo.dk
3516 Steen Olsen, Højager 3, 8382 Hinnerup
Tlf.: 40300303 Mail: steen@dkolsen.dk
1868 Keld Mathiassen, Ane Odgaardsvej 9-8, 8930 Randers NØ
Tlf.: 21918999 Mail: keldmathiassen@gmail.com
3517 Niels Erik Jørgensen, Navigationsvej 10, 6720 Nordby Fanø
Tlf.: 26611256 Mail: nejorgensen123@gmail.com
3518 Henning Wang Poulsen, Sandbyvej 1, 8382 Hinnerup
Tlf.: 20207177 Mail: henning58wang@gmail.com
3519 Kirsten Hansen Rahbek, Mågevej 12, 6600 Vejen
Tlf.: 25670468 Mail: kirr@vardebib.dk

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

25 år 1991-2016

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

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

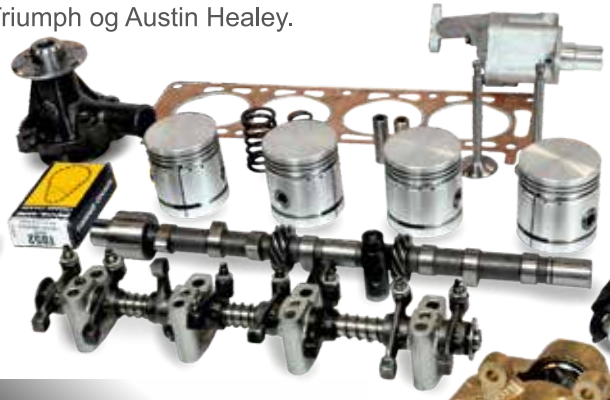
Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller. Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



Fås til MG, Healey, Triumph, Mini m.fl.





PENRITE

Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer

Vi har det









Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



www.form-grafik.dk

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

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