MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Nr.8 - December 2022



Foto Campen Auktioner (Bragt med tilladelse)

Peking to Paris

I 2013 var MG repræsenteret med henholdsvis en MGSA og en MGTC. Den Kinesiske MG klub havde annonceret MGs deltagelse, så der var en vis interesse for vores mærke. Læs om de spændende oplevelser under løbet på side 5-9.





Dengang jeg blev 50 år

John Milland skrev en sjov historie om sin daværende MGB racer ved MGBs 50 års jubilæum. Den artikel har vi frisket op her ved 60 års jubilæet.
Læs inde på side 10-11.

MGB i Alperne



Følg historien om hjemturen fra Italien til Danmark, der bl.a. gik over Gavia- og Stelvio passene. Læs mere på side 12-13

Radialdæk fylder 75 år



Læs en sjov lille historie vi har lånt fra Rover klubbens medlemsblad om radialdækkets historie. Følg den på side 14-15



Klubmestre

Årets klubmestre er fundet, og vi fejrer dem inde på side 28-29.
Se også den fulde resultatliste

Strømproblemer ?

I Jan Glads Nørd-hjørne kigger han denne gang på løsning af strømproblemer i MGen.
Kig ind på side 18



BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

25 BONNEVIE 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 MG

NYT FRA BESTYRELSEN



Slut på sæsonen

Så er sæsonen slut for de fleste og bilerne er blevet kørt i garage. Det er nu tid til at få udført de ting, som der måske gik i stykker, eller trænger til et eftersyn inden næste sæson start. Det er også tid til at få ludført service på bilerne og hvis man ikke selv kan, så husk at få bestilt tid på værksted for at få det udført. Det er nemlig skønt når bilen er klar til køresæsonen starter til foråret.

Hjælp til planlægning af MG ture

Vi fik i år desværre ikke afholdt vores 3. søndagskøretur, da der ikke meldte sig nogen med tid og lyst til at sammensætte en sådan. Der er desværre en tendens til, at det er de samme personer, der står for alle aktiviteter i klubben, hvoraf bestyrelsen står for 80% af dem, hvilket er alt meget at lægge på så få skuldre. Samtidig kommer turene til at ligne hinanden da det er de samme medlemmer som laver dem. Jeg vil derfor endnu engang opfordre til, at man kommer med idéer og forslag til aktiviteter. Det behøver ikke at være den helt store og forkromede løsning, men der er måske nogen som nu sidder og tænker, at de har erfaring eller kendskab til spændende steder, der kunne danne grundlag for et MG klub besøg, eller et stop på en tur. Det kunne f.eks. være et stop ved et ishus, en cafe, en strand, butik eller andet. Smukke naturområder er også populære, hvor man kunne spise sin medbragte frokost. Så hvis man har mod på at lave en køretur, så skal vi i bestyrelsen nok hjælpe med at få sat en kørebog sammen, samt hjælpe med at få afviklet turen.

OK Benzin aftale

Jeg vil også her opfordre til at støtte op omkring vores samarbejde med OK Benzin. Der var pr. 1 oktober 63 kort/apps, som var tilmeldt klubben. Med tanke på at vi er 635 medlemmer så burde det kunne blive bedre. Det skal så siges, at de 63 kort/apps på de første tre kvartaler har genereret et sponsorbidrag til klubben på kr. 2.195,00 kr. så det bliver jo til nogle penge. Men tænk hvad det kunne blive til, hvis vi alle havde et kort koblet til klubben (det forventer vi så ikke) men en sjov tanke. Kig ind på side **XX** i bladet.

Bestyrelses arbejde

Der har også været lidt at se til i bestyrelsen her i efteråret. Vi har deltaget i Motorhistorisk Samråds årsmøde i Middelfart. Og den årlige generalforsamling i DASU, som i år blev afholdt i Vejen. Derudover skal der planlægges julemøder i Nærum og Haslev. Vi er også i gang med at planlægge arrangementer for vinteren og foråret næste år. Så hvis der er nogle idéer, så er det nu i skal komme med dem så de kan blive lagt i kalenderen.

I november er det os i MG klubben, som afholder det årlige møde i Englændernetværket. Englændernetværket er et forum for klubber i Danmark, som repræsenterer engelske bil mærker. På mødet bliver der udvekslet erfaringer og idéer mellem klubberne, og man hører også lidt om, hvad der foregår i de andre klubber, hvad der fungerer og, hvad der ikke fungerer.

Kommende arrangementer kan ses bagerst i bladet og på hjemmesiden.

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

2022 indtryk



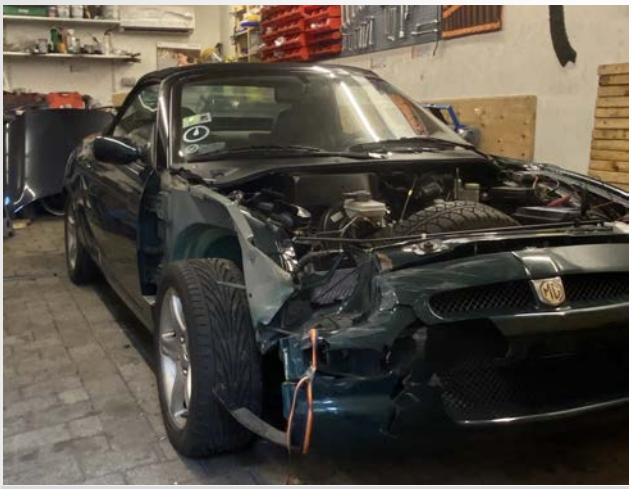
Gavnø 2022



Manøvreprøver i Maribo 9 september 2022



Tisvildeleje. Kørsel med cancerramte børn



Denne vinters Project : En trafikskadet MGF

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 maj blad er den 20.marts, og for juni-juli blad den 20.april)

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:



Den 8.-9.oktober 2022 var der besigtigelse og auktion over Marielyst Sports Cars Museums biler, hvor bilerne siden det lukkede i 2011 ikke har været rørt. Læs mere herom i næste nummer af MG bladet

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Med dette nummer af MG bladet tager vi afsked med sæsonen 2022 og hermed 60 års jubilæumsåret for MGB, som vi har fejret med fem artikler gennem året. Vi slutter i dette nummer med en lille *efternøler*, da vi i.f.m. 50 års jubilæet i 2012 modtog en artikel fra John Milland, som i bedste HC Andersen stil havde skrevet et hyldest skrift til sin MGB, som var den anden MGB i Danmark, og således produceret i 1962. Han solgte den ganske vidst sidenhen, men vi har valgt at friske artiklen op i 60 års klæder, og bringer den i dette nye look, da vi syntes idéen med at skrive, som om det var MGen der skrev historien var meget sjov.

Vi kan knapt afslutte ét jubilæum før andre banker på. I 2023 skal vi fejre MG klubbens 100 års jubilæum, hvor det forlyder, at der vil blive et større arrangement i og omkring Abingdon i forsommeren 2023. Vi vender tilbage herom så snart der er nyt.

I 2023 kan vi også fejre MG TF modellens 70 års jubilæum . Den fik kun et meget kort liv frem til 1955, hvor den allerede færdiglavede MGA ventede i kulissen. Vi vender tilbage med fejringen af MG TF, som efter redaktørens mening var den smukkeste af T-type modellerne.

I 2020 fik vi adgang til en række spændende historiske artikler fra Safety Fast, som vi for nærværende er ved at oversætte, så de kan bringes i løbet af 2023. Men allerede her i årets sidste nummer af MG bladet kan vi bringe den første, som så ikke er helt så historisk, idet løbet fandt sted i 2013.

Her er tale om det historiske race Peking to Paris, hvor der dette år deltog to MGere, en MG SA og en MG TC. Det er helt fantastiske strabadser de to MG hold udsættes for. Læs om dette fantastiske udholdenhedsløb, som Rhys Timms har skrevet om, og Lars Thousig oversat.

Bliver vi i de nyere historiske løbs– eller tur beskrivelser, kan Matthies Nissen bidrage med en oplevelsesrig tur tilbage i 2010, hvor han og Rikke skulle hjem fra årets EEOTY, som dette år blev afholdt i Italien. Hjemturen foregik i Rikkes MGB, som klarede alle strabadser glimrende Det var en tur der bød på alt fra flot vejr til sne i Alperne, hvor passene Gavia og Stelvio blev passeret med udsigt til snedriver langs vejene. Læs mere om turen på side 12-13.

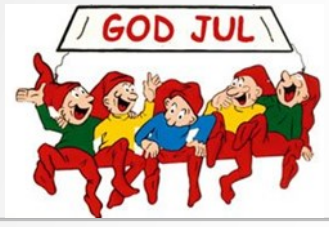
Er du til rally så fortsætter Jan Glad sin beretning om et begivenhedsrigt liv med rally på top niveau inde på side 14-15. Vi er nået til det Herrens år 1978, hvor fabriksteams virkelig begyndte at præge rally løbene.

Fra vores egen O-løbs serie foreligger det samlede resultat af, hvor klubmesterskabet i år skal stå. Se resultatliste m.v. på side 28-29.

Som en flot sløjfe på året kan vi i dette sidste blad i 2022 præsentere jer læsere for flere Set & Sket oplevelser i klubben, noget der igen viser noget om de mange glade oplevelser, der har været med både MGen og samværet med klubkammerater. Se dem alle på side 19-27.

Vi glæder os til at møde jer igen i 2023, hvor en masse spændende ting skal ske, noget vi selvfølgelig vender tilbage til. Og som altid modtager vi meget gerne jeres bidrag, forslag til artikler, sjove indslag og andet. Vi er altid behjælpelig med at evt. assistance eller at få skrevet noget sammen for jer.

Sidst kan vi glæde os til, at byde to nye annoncører velkommen i bladet, det er Køler Smeden og GF Forsikring



Fra Peking til Paris i MG

Tekst Rhys Timms: Foto og kilde Safety Fast
Oversættelse Lars Thousig



Ledelsen af MG Car Club China inviterede os hjem privat i Shanghai, inden starten af løbet *"Peking til Paris udholdenheds Rally"* i 2013, som udgik fra Beijing. MG mærket var repræsenteret i løbet af to hold: Rhys Timms (Australien)/James Stone (USA) og Peter Zernial/Udo Fink (Tyskland), i henholdsvis en MG SA og MG TC. Den kinesiske klub havde annonceret vores besøg vidt og bredt, og vi mødte mange medlemmer i løbet af en hel dags og nats aktiviteter. Vi var imponerede over et par, som havde kørt fem timer i deres MG, for at møde os.

Vi begyndte vores Shanghai besøg med en MG tur specielt organiseret for os forbi byens seværdigheder. Vi blev tilbudt ture med klubmedlemmer, som vi var glade for at tage imod, og kunne vælge imellem flere end 20 forskellige MG'er. Den ældste MG var en engelsk fremstillet MGF importeret til Kina, og de nyeste var MG3's og MG6's, direkte fra produktionslinjen i Shanghai.

Vores tur sluttede i Green Room, som er det nye klublokale i MGCC. Klubben har samlet en betydelig mængde memorabilia på kort tid, og vi var meget beærede over at være gæster i deres klublokaler. En stor overraskelse var, at nogle af de billeder vi havde sendt til klubbens sekretær Hr. Shen, for at introducere os selv, nu var forstørret op på store plakater i klublokalet, med vores biografier skrevet på kinesisk. På trods af sprogbarrieren, var vi i stand til at kommunikere med hinanden, og tolken vi havde hyret, var ikke nødvendig.

Efter en kølig drink og en rundvisning i klublokalerne blev vi inviteret til en gallamiddag sponseret af MG Car Company (SAIC) sammen med klubmedlemmerne på en traditionel bondegårdrestaurant nær MG-klublokalerne. Sikken en fest det var, og bagefter fortsatte festen tilbage i Green Room. MG klubben i Kina trives, og lidenskaben for mærket er meget stærk. Vi sluttede aftenen med at udveksle gaver, inden det var på tide at komme hjemad.

Tilbage til Beijing

En hurtig togtur til Beijing, og en dag senere hentede vi vores MG'er fra et lager i Beijing. På lageret mødte vi rallydirektøren, og han hævdede, at han havde ejet en MG VA Tickford, og havde meget gode minder om denne bil. Han ejer i øjeblikket en MG TC, gemt i sin garage, så vi håbede på lidt MG støtte højt oppe fra i løbsledelsen.

I stedet for at følge rute bogen tilbage til hotellet, foretog vi en afstikker til en MG-forhandler på den anden side af Beijing. De havde åben søndag kun for os, arrangeret af MGCCC, og vores biler kom på liften til en sidste kontrol og eftersyn. En kollega i rallybil fulgte med os under forudsætning af, at vi kendte vejen tilbage til hotellet, og dermed reddede ham fra at køre gennem Beijing for første gang efter en tulipanbeskrivelse.

Rally regel nummer et: "*følg ikke efter bilen foran*." Endnu en gang var vores værter meget generøse, og MG/Roewe-forhandleren gav en banquet-lignende eftermiddagste til os samt deres mekanikere, som hjalp os. Ved et uheld sprang en sikring til brændstofpumpen, da vi ordnede nogle ledninger. Det opdagede vi først ude på forpladsen, hvor bilen gik i stå, da karburatorerne løb tør for benzin, efter at have stået lidt i tomgang. Det var måske et heldigt varsel, for hver gang bilen fik problemer var vi foran en tankstation eller et værksted.

96 biler starter "blødt" ud fra Beijing

Efter registrering, teknisk kontrol og udlevering af vores midlertidige kinesiske kørekort, kørte vi dagen efter til Den Kinesiske Mur. Her tog vi afsked med familien og to meget ivrige medlemmer af MGCCC. Begge klubmedlemmer var fra Shanghai og var fløjet op for at hjælpe os og vinke farvel. Trommer, drager og et orkester, som spillede Gang Nan Style, var en passende ouverture, da de 96 biler fra 'før-krig' og 'før 1975 classic' blev sendt afsted.



MG SA sparker støv op i Mongoliet. Foto: Gerard Brown



Peter Zernial og Udo Fink i MG TC. Photo: Gerard Brown

De første to dage af løbet var afsat til at gøre os fortrolige med forholdene, da de kinesiske myndigheder ikke ønskede at rallyet skulle være til gene for trafikken. Men et overløb af regnvand på vejen gav os hurtigt en forsmag på rallyet den første dag, med en et meter dyb "flod", 50 meter bred. Flere biler bukkede under med elektriske problemer og gik i stå midt i brakvandet og beskidt gråt kloakvand med stinkende slam.

Ikke os, men to andre engelske biler (opkaldt efter en stor kat) bukkede under for vandet. Kort efter denne velkomst ramte vi *"vejen fra helvede"*. Eneste mulighed var tomgangkørsel i første gear i næsten 90 minutter for at tilbagelægge 20 kilometer. Affjedringens svage punkter blev afsløret i hele rallyfeltet. Når vi ser tilbage, var dette sandsynligvis den værste vejstrækning vi stødte på.

Mongoliet

De to MG'er nåede til Mongoliet to dage senere uden strafpoint, og lå derfor i spidsen for de øvrige 43 andre klassiske deltagerbiler. Fra da af blev rallyet alvorligt. Flere specielle tidsetaper, nogle op til 80 kilometer lange gennem Gobi ørkenen uden stier eller veje, bare ørken! Dette sorterede hurtigt ud blandt de førende teams. Efter to dages tæv til biler og mandskab nåede vi Ulan Bator og en hviledag. Et rigtigt team bruger hviledagen på at gennemgå bilerne, og heldigvis kom Udo til hjælp med gode råd om, hvordan vi gjorde bilerne klar til næste etape i ørkenen

Skaderne på feltets deltagere, som nåede frem til Ulan Bator, var omfattende, og den første af fire hviledage i et 33-dages rally var velkommen. Den sædvanlige mistanke om knækkede fjedre, brud på chassiset, akslerne, differentialet mv. blev undersøgt, og vi forberedte os på resten af turen gennem det vestlige Mongoliet. Vi efterforlod cirka et halvt dusin biler i Ulan Bator, som ikke var i stand til at fortsætte gennem det krævende terræn. Vi havde hørt rygterne om at nogle deltagere havde trukket sig ud af rallyet. Men Rally regel nummer 2: "*tro kun på hvad du selv kan se*."

Vi startede på endnu en syv dages tur i de mongolske hjulspor, ørken og stepper. Under disse forhold adskilte de to MG'er sig ikke fra resten af feltet. SA'en mistede koblingen sidst på en af dagene og kørte etapen næste dag med tænderskærende gearskifte. Den meget hurtige TC tog en beslutning i en af tidsetaperne om at overhale en langsommere kørende deltager, som efterlod en støvsky. Det tvang os ud til siden, hvor vi havnede i en grøft, som vi måtte trækkes op af. Et værdifuldt tab af tid, så begge MG'er havde en dårlig dag.

Støvet i Mongoliet var alvorligt. Vi kæmpede med SU karburatorerne, som blev fyldt med det fine talkumagtige støv, som reducerede ydeevnen. På en bjergstigning, ikke med i konkurrencen, lykkedes det ikke at komme op, en stigning vi normalt let kunne klare. Andre biler kørte op i bakgear for at klare stigningen. Vi kørte væk fra hjulsporet og kørte sidelæns op ad bakken for fulde omdrejninger, nærmest off-piste, i masser af støv og nogle af de øvrige deltager troede vi, var rullet rundt. Ved det næste kontrolpunkt flere minutter senere, var paramedicinerne forberedt på at skulle køre tilbage, og tage sig af en MG, som var rullet rundt. Til deres overraskelse ankom vi til kontrolstedet for at få vores stempel. De spurgte om nogen af os var såret fra rulleturen, - det havde de hørt om fra flere hold!

Camping i Mongoliet er et absolut højdepunkt. I militær præcision, dog dæmpet af mongolsk organisation, camperede vi de næste otte nætter på pladser ofte ved en sø. Nogle aftener blev vi mødt af tankvogne med benzin, da der ikke er tankstationer i disse øde områder til 100 + biler inklusive arrangørerne. Rally regel nummer 3: *"fyld benzin på, før du går i seng."*

MG SA i den imponerende mongolske natur. Foto: Gerard Brown



Næstsidste dag i Mongoliet var en herlig dag, med en perfekt campingplads med udsigt over søen





Det spektakulære Tremola Pass – St. Gotthard i Schweiz. Foto: Gerard Brown



Den berømte dinosaurbue markerer den kinesiske-mongolske grænse

Selv om det ikke er nogen hemmelighed, at der er stjerner på himlen, er det stadig et under at slå lejr under stjernerne, og faktisk se stjerner i millionvis med det blotte øje. Med behageligt vejr, som ikke var for varmt, dog bortset fra vind og støv til tider - det var virkelig femstjernet camping. Varme brusere og måltider var til rådighed hver nat, og kun en nat brusede jeg ikke, fordi bruseteltene var blæst omkuld af en sandstorm, og det var lettere at tage en dukkert i søen.

Dagen sluttede normalt med en øl, og lejlighedsvis (regelmæssigt) blev 'must do' servicelisten ignoreret til fordel for kammeratskabet i messeteltet med en bar efter middagen. Vi vakte opsigt en nat, da James besluttede at fotografere campingpladsen fra 100 meters højde med sin RC-helikopter. Go-Pro kameraet blev monteret, og han fløj over campingpladsen og fik nogle storslåede optagelser.

Ruslands grænse krydset dag 14.

Forslået, men ikke slået, forblev de to MG' i feltets øverste halvdel frem til den anden hviledag. Tusind kilometer mere og vi krydsede den russiske grænse til Novosibirsk. Dette var dag 14, ni dage efter afgang fra Ulan Bator, og hviledagen var misvisende, da det udviklede sig til en arbejdsdag. Begge biler havde skader forsaget af rystelser, som medførte metaltræthed. TC'en mistede holderen til reservehjulet, og SA'en havde en revne i differentialet præcis det sted, hvor en forstærkning i støbningen slutter

Listen over defekter i MG'en var omfattende, men rally regel nummer 4: *"fortsæt altid i fremadrettet retning uanset hvad*". Altai-regionen i Rusland er del af det sydlige Sibirien, og er omtalt som et af de mest visuelle højdepunkter i rallyet. Efter to uger med snavs og støv kørte vi ned i et område ligesom et landligt schweizisk landskab, og faktisk ville vi ikke blive overrasket over at møde Vladimir Putin på fiskeri eller jagt.

I Novosibirsk var omfanget af skaderne i resten af feltet helt tydelige. Syv biler havde trukket sig ud, og vi var kun halvvejs gennem rallyet. Desuden var der meldinger om, at 10 flere biler forsøgte at indhente feltet, men vi vidste ikke om det ville lykkes. I Mongoliet var det sædvanligt at op til 20 biler ikke nåede frem til lejren hver nat, så det lød rigtigt. Heldigvis gik det godt for os. På dette tidspunkt opsporede en rallyofficial den deltager, som er uddannet tandlæge, og officialen havde en meget smertefuld tandpine og alvorlig infektion. I løbet af et minuts tid var tandlægens diagnose: tandudtrækning med et multiværktøj. Officialen tog sig en "stiff drink" og lagde sig for at tænke over situationen og næste morgen var det betydeligt bedre

Peking til Paris er ingen søndagstur, - det er et udholdelsesløb! De fleste dage start kl. 5.30 med morgenmad kl. 6 og "fritid" mellem kl. 7 og 8. Jo bedre man var placeret i rallyet, jo tidligere startede man, og begge MG'erne startede hver dag indenfor de første 15 minutter. Dagene var ikke overdrevent lange, men anstrengende med 10 til 12 timers kørsel i en veteranbil, hver dag i en uge eller mere med rutekontroller, tidskørsler og kørsel på grusveje. Ofte lå den vigtigste styring af tiden sidst på dagen, hvor vi skulle gennem trafikmylderet i en ukendt by, for at nå frem til hotellets foyer og få stemplet indenfor tidsgrænsen.

Tragisk dødsulykke ramte løbet

De fleste af de mere luksuriøse biler som Bentley og Rolls Royce oplevede, at når de fik et teknisk nedbrud, var de ude af hovedkonkurrencen, og ændrede straks deres rallystrategi bare for at overleve og komme hjem. Kun de amerikanske oprindelige Hot Rod biler, som arrangørerne anbefaler, hvis man vil vinde førkrigsklassen, ligger normalt langt foran feltet (dvs. alle bygget af stål, har store motorer, stor affjedring og masser af power, der afspejler forskellen i de engelske og amerikanske økonomier i den tidsperiode). Vi havde allerede overhalet et par af disse "dyr". Et par andre Hot Rods foran os var sluppet afsted med hvad der lignede gammeldags "Highway robbery", og undgik tidsstraf, når de blev slæbt af en anden bil.

Det var kort efter denne hviledag, at en af rallybilerne blev involveret i et tredobbelt dødsfald. En lokal bilist forårsagede en frontal kollision med en af deltagerne i en Chevy Pickup. Desværre døde en af vores kolleger, Emma Wilkinson, øjeblikkeligt. Hendes partner, Peter Davies, var uskadt. Ulykken betød stor sorg - ikke kun for de øvrige deltagere i rallyet, men for Emma's brødre, som også deltog i en ældre Bentley. I den anden bil, en VW Polo, døde føreren og et spædbarn.

Al tidtagning og konkurrence blev aflyst både den og følgende dag af respekt for de afdøde, men vi var nødt til at bevæge os fremad, da rallyet var planlagt hver eneste dag. Stemningen var afdæmpet i et stykke tid efter ulykken. Vi fik masser af sympati fra lokale russere, da ulykken var blevet vist på TV, og hverken rallybilen eller rallyorganisationen blev kritiseret eller tillagt skylden. Observationer på stedet indikerede, at den lokale bilist var faldet i søvn og kørt direkte over i modsat vejbane. Ingen bremsespor eller lign. De lokale kaldte i forvejen vejstykke for "Dødens vej"

På et uplanlagt stop (vi havde kortslutning et sted – elendige Joe Lucas!) klappede en lokal af os, og bevægede sin hånd fra sit hjerte mod os, hvilket viste hans dybtfølte sorg. Vi havde virkelig ikke mange kommunikationsproblemer, da vi rejste ved hjælp af tegnsprog, kropssprog eller anerkendte symboler, men denne gestus behøvede ingen yderligere fortolkning.

Stor opbakning fra de lokale langs ruten

En velkommen overraskelse var den varme modtagelse vi fik over hele Rusland og derefter Ukraine. Løbet var dækket af lokale tv-stationer, og alle syntes at kende løbets historie og den indsats, vi havde gjort til dato. Det var ikke ualmindeligt at modtage tilbud om bistand eller afvisning af at modtage betaling. Vores beholdning af MG mærker var ved



Emma Wilkinson i sin Chevy Pick up før ulykken.



MGCCC Shanghai viste flaget for UFO, **U**nited **F**riends og the **O**ktagon, da rallyet startede.

et uheld efterladt på gulvet i et mongolsk autoværksted, så alt hvad vi kunne tilbyde, var billige klistermærker.

Det som hjalp meget, var et stort kort på motorhjælmen, som Peter havde trykt, med symboler om vores rejse, og byernes navne på siden af bilen. Vores hjemmeside havde en dedikeret russisk sprogside, som forklarede hvem vi var, hvad vi gjorde, og generelle fakta om rallyet. Hver dag fortsatte vi 600 eller flere kilometer vestpå, på vej mod Uralbjergene og grænsen mellem Asien og Europa.

I Ukraine blev vi modtaget som rockstjerner. Ikke alene blev konkurrencen genoptaget for alvor, men hver aften havde vi en offentlig reception med støtte fra Ukraines største bilklub. På vores sidste hviledag i Kiev, havde vi tid til at skifte olie igen, og hvor ellers end hos den lokale MG-forhandler, selvfølgelig! Åh, en lille MG verden.

Den sidste nat i Ukraine blev vi budt velkommen på torvet i byen Lviv, hvor vi kørte tre meter op på en scene i et stort partytelt, samtidig med et rockband spillede. Hver bil blev præsenteret for publikum og fik store klapsalver og vi mindedes det stadig efter så strålende fantastiske veje, byer og mennesker. Efter at vi alle var ankommet, blev der afholdt en concours afstemning med det resultat, at MG TD'en var parkeret på scenen resten af aftenen som del af weekendens motorfestival.

Endelig Europa

Igennem Slovakiet, Østrig og Schweiz - hvor vi forventede, at rallyet ville få et hak opad i "ikke-rally" specialiteter. Det gjorde det, og vi var nødt til at gøre det samme. Der var nu otte dages hård kørsel foran os for at komme i mål. Kan du huske rallyreglerne? En hård dag i Østrig - vi fulgte bilen foran os, havde mistet vores position i tulipanbogen, løbet tør for benzin efter ikke at tanke natten før, spurgte lokalbefolkningen om oplysning hvor vi kunne få benzin, og kørte den forkerte vej baseret på deres (dis) information. Tydeligvis den forkerte vej, da det viste sig at vi ikke kunne få benzin ved en tankvogn, så i vores trætte tilstand brød vi alle rallyreglerne fra et til nummer fire, alt sammen på ca. 20 minutter. Men med gps-modtageren, satellit navigation, kort, rutebog (ingen vej- eller bynavne) og en ekstra tablet fyldt med kort og GPS-forbindelse kom vi, ved at navigere undervejs, gennem flere landsbyer og til sidst heldigvis en motorvej, som førte frem til den næste rute kontrol i tide. Ny rally regel nummer 5: *"lad være med at lave rally regler, hvis du ikke vil følge dem".*

Vi havde fuld fart på i fire dage med gennemkørsel af 16 bjergpas. Stresset af de mange bjergetaper blev stillingen i feltet åbnet helt op. Vi tabte syv minutter i disse fire dage, men satte ikke rigtigt en pedal forkert. To af vores fire tromlebremser fik defekt i to dage, og vi servicerede bremserne en gang selv og søgte derefter professionel hjælp til at få det bedste ud af, hvad vi havde at gøre godt med. En bremsesko var gået i opløsning, da varmen sandsynligvis har smeltet limen, som binder belægningen til skoen.

Den anden bagerste bremse var forurenet af en utæt differentialepakning. Rallymekanikere gav os en værdifuld lektion i hvordan man får olie ud af bremsebelægningen. Vi brændte den overskydende olie ved at lægge bremseklodsen på havegrillen hos et af de mest eksklusive skisportssteder i Schweiz. Interessant nok passerede vi blandt andet på vores vej et hold MG Midgets. Beklager MG familie, vi vinkede kun - kunne ikke stoppe!

Der var 26 nationaliteter repræsenteret i rallyet. Som et internationalt rally kørte vi alt for hurtigt gennem byer og ni lande på ruten. Vi kunne ikke opholde os noget sted og sætte pris på hver by eller region. Ude af stand til at tilbringe tid sammen med lokalbefolkningen, var vi i stand til at etablere tætte venskaber undervejs med de 96 deltagere, som vi spiste morgenmad og aftensmad med og fulgte efter deres støvsky hver dag eller omvendt. Et andet højdepunkt var de rally venner, vi fik og som vi ikke kan se meget til fremover, men med e-mail og sociale medier, er vi stadig sammen i alle hjørner af verden. Også MG holdet!

I Ukraine stod folk langs vejen for at vinke rallydeltagerne godt afsted. Lokalt TV havde i forvejen annonceret begivenheden.



"*The MG marque of friendship*" fortsatte på overnatningen i Gstaad. En tilskuer præsenterede sig for mig og nævnte, at han havde en TD og en B'er i sin garage derhjemme. Han var meget glad for at snakke om MG, men ak, han var nu i den alder hvor det var problematisk at komme ned i en lav MG. Jeg tilbød ham en tur i SA'en, da det var sent - og jeg havde en bagtanke: Jeg havde brug for at tanke op i byen - og ikke kun tog han chancen (og satte sig let ind i den luksuriøse sport salon), og navigerede os gennem byen, gav en kort mundtlig guided tour, og til sidst tilbød at betale for at fylde tanken. Jeg kunne ikke acceptere hans generøse tilbud, jeg var lige så glad for at have en guide, som han var for en joyride.

Slutresultat - placering

Ved at gennemføre hver eneste dag i overensstemmelse med reglementet, var begge MG'er så heldige at befinde sig i top-ti i vintagekategorien. Nogle deltagere var faldet fra på grund af skader i Mongoliet, andre efterfølgende af tryk-prøvningen i Alperne som forværrede tidligere skader. Ved den sidste konkurrence, en enkeltstart over to omgange på en kort bane, smed vi forsigtigheden ud ad vinduet. Vi tog reservedelene ud af bilerne for at opnå en bedre placering. Dækkene lugtede lidt varme, men vi gjorde det godt. Peter i TC'en drønede banen igennem med dagens hurtigste tid.

Den sidste dag var uden strafpoint, vi skulle blot køre 210 kilometer ind til Paris uden uheld, krydse målstregen og se familien for første gang i seks uger. En annonce var også lagt ud på den franske MG klubs hjemmeside, med opfordring om at passe på os selv, når vi nærmede os Paris.

Vi var særligt omhyggelige med navigationen og kørslen i Paris. Rundkørslen omkring Triumfbuen var meget stille, og vi var en af de første grupper af biler i den endelige tidskontrol og målstregen på Place Vendome. Begge MG'er kørte i en konvoj gennem Paris og over målstregen sammen, og vi viste stolt vores "MG United Friends of the Octagon flag" som den kinesiske MG klub viste første gang 33 dage tidligere på Den Kinesiske Mur.

Begge MG'er gjorde det bemærkelsesværdigt godt, og blev placeret i top 10 på trods af diminutive power/vægt handicap. Halvdelen af deltagerne var gamle biler, men klarede sig bedre end 75% af alle de andre biler i rally inklusiv de helt moderne. Peter og Udo havde en af de bedst forberedte biler i hele løbet, og på trods af tilbageslag undervejs, kunne de foretage større reparationer og komme fremad hver dag. Rhys og James, med en vis erfaring bag sig, blev endda placeret godt nok til at modtage et mindre trofæ.

MG blev bygget i en tid, hvor enkelhed var kriteriet for pålidelighed (undtagen elsystemet), og blev virkeliggjort i form af den lille sportsvogn, eller den statelige gentleman's sportslige salon. Der er ingen grund til, at vores biler ikke stadig kan nydes i dag under alle forhold. De to MG'er rejste gennem to kontinenter fra øst til vest i et løb under sloganet: "*stop ikke for nogen, gennem ørkener, is, bjerge, racerbaner og tilbageslag*". De fik MG venskaber blandt mange MG klubber og deres medlemmer, MG forhandlere, MG mekanikere og endda tidligere ejere af MG. – som alle levede op til mottoet: *"MG the Marque of Friendship".*

♦





Dengang jeg (MGB) blev 50 år

Forhistorie

Vi har gennem 2022 fejret MGBs 60 års jubilæum, og her hvor vi nærmer os årets slutning synes vi fejringen bør afsluttes med en festlig historie tilbage fra 2012, hvor MGB fyldte 50 år, et år hvor John Millands daværende MGB racer også kunne fejre sin 50 års fødselsdag.. Historien giver mindelser om et H.C Andersen inspireret eventyr, hvor MGen nærmest bliver levende gennem denne fortælling.

Læs og nyd "eventyret" fra 2012

Red.



Tekst og foto John Milland; Bearbejdelse Allan Christensen

Nøj, hvor jeg glæder mig, jeg fylder nemlig 50 år (i 2012 / red.), og det er jo kun mig, der bliver det, for jeg er nemlig født i 1962 den 12.10.1962 og der er ikke andre i hele dronningeriget, der er så gammel som mig!

"Jamen hvad så med alle de andre MGB'er, der også løb af produktionsbåndet dette år ?" OK, de hedder det samme som mig og må godt være lidt med, nu da vi er navnebrødre, men det er altså min runde fødselsdag i 2012, Basta.

Jeg tror nogen vil holde en stor fest for mig, med flag, gaver og fødselsdagssange og der er sikkert også nogen der vil tage flotte billeder af mig og måske udstille mig så alle kan se mig, nu da jeg ser helt fin og sund ud trods alderen.

Min far har læst i en bog at der totalt blev fremstillet i alt 4.518 eksemplarer af MGB, og kun roadsters i 1962. BMC Abingdon startende med serieproduktion af MGB i maj/juni 1962 og alle de MGB´er, der stadig er tilbage, og det er kun et fåtal, fylder altså også 50 år i år.

Det kan godt være, at nogen vil sige "jamen det er navnet MGB der fylder 50 år". Men jeg er da ligeglad, for det er min 50 års fødselsdag den 12.10. 2012, min fødselsdag ! - ka' I så forstå det? !

Min far læste videre i bogen: ud af de 4.518 MGB´er, blev kun 540 højrestyret til hjemlandet og 80 til CKD (vi er på redaktionen ikke klar over hvad CKD er? / red,) . I alt 111 højrestyrede gik til anden eksport. 2.946 venstrestyrede eksporteredes til Nordamerika og kun 841 venstrestyrede gik til det øvrige Europa mm. og heriblandt altså mig.

Mit "personnummer" er B/GHN3H 1516 og er altså nr. 1415 (man startede ved nr. 101) MGB, der er samlet og kørt fra samlebåndet i Abingdon, England.

Far fortsatte og fortalte, at han havde kikket lidt i slægtshistorien og øvrige annaler og fundet, at der til Domi (Dansk Oversøisk Motor Industri i Glostrup), kom fire MGB´er fra Frihavnen i starten af november måned 1962. En Old English White, en British Racing Green og to i Tartan Red (hvor den ene er mig). Den hvide, den grønne og den anden røde, findes formentlig ikke mere.





Historien om dem er: Den ene røde plus den grønne blev leveret til fam. Vilh. Nellemann på Vodroffsvej. Den hvide gik til fam. Fogh / KAC på Gl.Kongevej og den anden røde blev formentlig solgt til Domi forhandler N.Kjær i Svendborg.

Legendariske Poul Heickendorff var i lære som mekaniker hos Vilh. Nellemann på den tid og husker stadig, at det var ham der klargjorde den røde MGB før leveringen. Man skal jo huske, at en ny MG model med selvbærende karrosseri ikke var hverdagskost, Dengang var det noget, der i den grad kunne vække opsigt.

Jeg fik betalt "forbrugsafgift" eller blev fortoldet og indregistreret den 19.11.1962 med nummerpladen KB 38.722 leveret til dir. Chr. Lillelund, Trørød.

Chr. Lillelund var på daværende tidspunkt gift med den kendte danske filmskuespillerinde Marlene Schwartz og havde egentlig bestilt en rød MGA mk.2 , men DOMI kunne ikke efter sommeren 1962 levere flere MGA´er.

Så det endte med beskeden: "take it or leave it": Chr. Lillelund beholdt sin nye røde MGB til den 09.04.65, hvor han solgte den til Ole Skytte Fredsgaard, som omregistrerede den til nummeret LA 28.672 den 21.04.1965 i Nykøbing Falster.

Men hold da op, hvor jeg glæder mig ! - jeg kan næsten ikke vente, men det skal jeg, siger min far, og det endda på sådan et koldt og frysende sted her i mit kolde vinterhi under mit fine nye røde dækken. Men så kan jeg da gudskelov stå og sludre lidt med de andre biler, som også venter på sol og sommer.

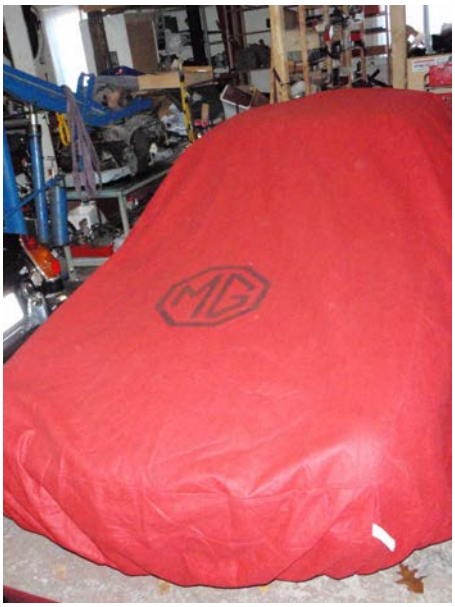
For øvrigt skal jeg også stå og samle kræfter til foråret, når jeg sammen med min far igen skal ud og køre historisk race. Men kors hvor jeg glæder mig til min 50 års fødselsdag.

Kærlig hilsen

Den ældste MGB i Danmark









Yes, you can do it in an MGB – but!

Your mother wouldn't like it!

Tekst og foto Matthies Nissen



Overskriften på denne artikel er en sammenskrivning af to MGB reklameslogans fra halvfjerdserne.

I 2010 havde Rikke deltaget i et MG European Event of The Year i Gabicce Mare i Italien. På udturen fulgtes hun med de andre danske medlemmer, som efter eventet blev nogle flere dage i Italien. Rikke skulle hjem og på arbejde og havde derfor planlagt at køre alene hjem i MGB'en. Da forældrene syntes at det var en dårlig idé, blev det besluttet at jeg skulle flyve til Bologna for at være co-driver på hjemturen, som Rikke nu havde besluttet skulle gå over Stelvio passet.

Jeg mødte Rikke i P-huset ved lufthavnen i strålende solskin og vi gav os straks på vej først langs Garda søen og herefter opstigning til Passo Tornale (1883 m), hvor der heldigvis lå et stort dejligt alpehotel lige ud til vejen. Heldigvis, for det var det eneste hotel i miles omkreds, der havde åbent og det var ved at blive mørkt. Dejligt hotel og dejlig mad samt dobbeltværelse med himmelseng!

Næste morgen den 1. juni strålede solen fra en skyfri himmel og vi vågnede op til en aldeles pragtfuld udsigt til snedækkede alpetoppe. Kunne det blive bedre – men først nu begyndte strabadserne. Nærmeste vej til Stelvio passet var vejen, der fører igennem Passo di Gavia. Vejen var på kortet afmærket som en smuk turistvej om end som en af de mindre. Vi havde ikke lagt mærke til at kortet og GPS'eren viste at Gavio passet lå i 2632 meters højde



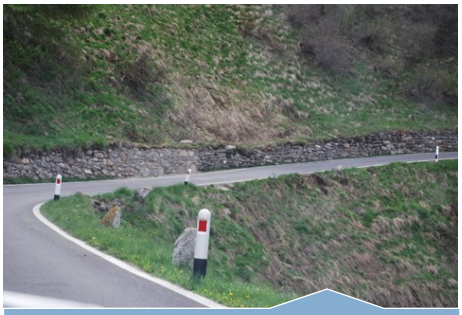
Herover:
Vores alpehotel næste morgen. (Hotel Chalet at Foss)
Herunder:
Kort og GPS viste at Gavia passet lå i 2632 m. højde.



Opstigningen begyndte. Første del af vejen var en 1½ sporet asfaltvej. Efter nogle kilometers kørsel mødte vi et mindre arbejdssjak, som var ved at lappe huller i vejen. De så måbende på os og har sikkert tænkt at vi var nogle dummernikker, der ikke vidste hvad vi var i gang med. Det vidste vi heller ikke! Senere blev vejen smallere og asfalten dårligere, vejen var var nu for det meste uden autoværn, kun med nogle kantpæle af plastic og enkelte advarselstavler, når man mente at bilisterne skulle være ekstra påpasselig. Længere fremme så vi en bil der var trillet omkring hundrede meter ned ad bjergsiden. Her får den nok lov til at ligge til evig tid, men hvad med de mennesker, der har været i bilen?

Det begyndte nu at blive koldt og der måtte gøres stop for at få noget varmere tøj på. Vejsiden var dækket af sne, men der var i begyndelsen kun lidt sne på asfalten. Det var tydeligt at en del af vejen for nyligt var blevet gravet fri. Men blæsten betød at der nu også var snefygning.

Et sted var vejen delvis uoverskuelig. co-driver formanede



Opstigning med god asfalt, men mange steder uden autoværn



Vi så længere fremme en bil der var trillet 100 m ned ad bjergsiden. Skræmmende



Vi måtte slæde os gennem 20 cm sne flere steder



Gavia passet 2.632 meter over havet



Gavia passet 2.632 meter over havet



Serpentinevej op ad bjergene



Det gamle Stelvio pas ligger i dag øde og forladt.



Der var også andre, der havde fundet vej til vintersportsstedet Stelvio. Nedkørslen mod nord er th. i billedet, men endnu ikke gravet fri.



Grænseovergangen til Schweiz

Rikke til at køre i andet gear med beherskede omdrejninger, og frem for alt med rolig speederfod og absolut uden at standse bilen - uanset hvad! Vi fik 'slædet' os igennem en kritisk strækning på cirka 100 meter med cirka 20 cm sne under bugen, uden at gå i stå! Resten af vejen var der kun sporadisk sne, men vi kørte stadig på sommerdæk!

Vi nåede velbeholdent til Gavia passet, uden at gøre stop, men vi fik da taget et billede i farten – derfor den dårlige billedkvalitet. Resten af vejen mod Skt. Catarina (1780 m) var meget smuk og uproblematisk på trods af at vi kørte på sommerdæk, hvilket i denne situation ikke er en passende dækmontering. Men mon ikke at mange turister, der som os kommer fra sommervarmen længere nede, gør det samme?

Vel ankommet til Stelvio passet (2757 m) var det tid at strække ben. Stelvio er i dag et vintersportssted og selv om det var 1. juni, var der stadig masser af sne og derfor mange skiløbere. Der var også en Webcam mast og en opringning til hjemmet gav os mulighed for at vinke til moderen og på den måde dokumentere *at vi var nået godt frem!*

Opholdet på Stelvio blev kortvarigt. Det var koldt – dagen før havde vi kørt i 25 graders varme – nu var det under frysepunktet. GPS'en viste hvad vej vi skulle følge videre mod Tyskland via den smukke serpentinervej. Men hvor var vejen? Den var væk – ikke antydning af vej – den var endnu ikke gravet fri! Eneste mulighed var at køre nogle kilometer tilbage ad den vej vi kom fra, for derefter at dreje mod højre (mod vest) og køre igennem Schweiz til Tyskland og videre hjem. En oplevelse rigere!

♦



Samarbejdet mellem far og datter har altid været velfungerende, og ikke mindst omkring Rikkes tre MGere i garagen, hvor Matthies er "Chefmekaniker".

T.v. ses Rikke og Matthies i en anden form for samarbejde under CHGP 2015, og t.h. er de fanget under CHGP 2022 ved frokosttid



Rally anekdoter



Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Rally anekdoter fra et langt ”Rallyliv”.

Vi følger nu 12. del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rallyliv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nået til 1978, hvor han sammen med sin co-driver bl.a. rullede rundt med sin Opel Kadett GT/E 2.0 1000 serie, men herefter lykkedes med at vinde sit 5. Danmarksmesterskab i rally

God læselyst.

Så er vi fremme ved 1978…….

Vi skulle nu have den nye Opel Kadett GT/E 2,0 1000 serie, som var udviklet af fabrikken med en del forbedringer til at køre endnu bedre. Forbedringerne bestod i f.eks.: karosseriforstærkninger, forstærket baghjulsophæng, forstærket fortøj, bedre gearing i gearkassen og en ny gul-hvid lakering, alt sammen for at gøre bilen mere konkurrencedygtig overfor bl.a. Porsche, Fiat 131 Abarth, Ford Escort, Triumph TR8, Toyota, Saab 99 Turbo, Lancia m.fl. Bilen havde betegnelsen ”1000 serie” fordi der kun blev lavet 1000 stk. af denne specielle udgave.

Det danske Opel Team, fik leveret sådan fire stk. fra fabrikken, hvor forventningen herefter var, at nu skulle der køres rally! Men først skulle vi lige supplere med de sidste forbedringer, da vi havde fået nogle gode erfaringer med sådan en Kadett GT/E fra sidste år. Vi lagde herefter hårdt ud, fordi vi ville vinde DM igen i år.

Resultatet blev at vi bl.a. vandt ”Rimfaxe -Fiat-Rally” generelt, en afdeling af DM, og hertil flere klassesejre i årets DM-afdelinger. Vi kørte også ”Hunsrück Rally” i Sydtyskland (i dag Det Tyske Rally) med næsten 300 deltagere, hvor vi vandt klassen, og blev nr. 9 generelt, efter 1.200 km. med 580 km. hastighedsprøver og med 104 hold der gennemførte.

Som del af det danske Opel team, blev vi også inviteret til Holland, hvor vi skulle køre ”BAC Rally”, et spændende rally bl,a. med prøver langs kanalerne.



Per Nedergaard og Jan Glad foran er klar



Hunsrück Rally Tyskland



BAC Rally Holland

I ”Rally Baltic” kom vi også afsted fra start i København og mål i Tyskland, med prøver i Skjoldenæsholm skovene. Men her kom vi til at ”køre af” i et sving og fik os parkeret op ad et stort træ, dog uden at ramme det. Vi blev hjulpet op af nogle tilskuere, men det hele tog lidt tid.

Da vi senere under løbet nåede til ”Putlos” (militær øvelsesplads) prøven i Tyskland var vi stadig lidt bagefter på tid, men det rettede sig på den lange Putlos prøve, da vi ved mål næsten havde indhentet en af dem, der lå bedre placeret end os.

Jeg lavede nu den fejl, som ikke må ske, at jeg herefter kørte lidt stærkere (oversatsede) med det resultat, at da vi skulle forcere en bakketop, med asfaltvejen drejende lidt til venstre og med en sten på størrelse med bilen liggende i højre side, desværre måtte se os selv kørende sidelæns ind i stenen. Bilen væltede om på taget, og kurede ned ad vejen til vi ramte rabatten med taget nedad.

Ved uheldet fik jeg oven i købet, hvad der svarer til en trillebør jord i hovedet, og måtte se forruden forsvundet mens vi rullede videre ud over marken, og stoppede endelig med bunden nedad igen. Vi var på ret køl, så jeg startede omgående motoren for at køre videre. Men de mærkelige lyde der kom fra undervognen blev kommenteret således af Per Nedergaard: ”Tag det roligt Jan, vores bagtøj med baghjul ligger derhenne på marken!”. Det var nok grunden til den mærkelige lyd fra den løse kardanaksel!

Det hele betød at vi efter at være udgået af løbet måtte hjem og sætte en ny karrosse på Kadetten.

Vi kørte også i Sverige, hvor vi landede lidt hårdt, på "Swampabanen" i Sydsverige, noget der medførte at vi igen måtte hjem og sætte nyt karosseri på Kadetten, altså hele to gange på samme år!

Men ellers kørte det bare for os i 1978, og det endte da også med et Danmarksmesterskab, for 5. gang, og det endda inden sidste afdeling.

Året bød ellers på stor konkurrence i det danske rallymeterskab med de hurtige Porschee, Fiat 131 Abarth, Ford Escort, Vauxhall Chevette RS, Triumph TR8 og mange andre hurtige biler!

Her lidt billeder, som viser når man satser for meget.

♦

Hunsrüsk Rally Tyskland



Swampabanen Sverige, støddæmperne var gået op igennem bagruden!







Resultatet af deltagelse i Rally Baltic i Tyskland







75 års jubilæum for radialdækket Michelin-X

Samlet og sammenstillet af Poul Badura, Rover Owners Club
Bragt med tilladelse af Rover Owners Club

Lad os lige mindes historien:

1839: Charles Goodyear, amerikansk opfinder, udviklede metoden til at vulkanisere gummi, en teknik og proces han opdagede i 1839 og patenterede i juni 1844. Oprindeligt arbejdede han i sin fars firma, som desværre gik konkurs i 1830. Charles begyndte herefter at interessere sig i, hvordan man kunne behandle gummi således at det ikke klæbede og samtidig kunne tåle både varme og kulde. Han opfandt em behandling med salpetersyre og fik i 1837 en kontrakt med det amerikanske postvæsen for fremstilling af posttasker. Desværre viste de sig ubrugelige ved høje temperaturer.

Han arbejde herefter sammen med Nathaniel M. Hayward, en tidligere medarbejder fra en ande gummifabrik, hvor de havde opdaget at gummi behandlet med svovl gjorde at gummiet ikke klæbede.

Ved et tilfælde, som så mange andre opdagelser, tabte Charles noget behandlet gummi på et varmt komfur – og opdagede vulkaniseringen.

Charles Goodyear satsede alt for sin opdagelse, mistede sin familie, var i gældsfængsel og døde fattig i 1860.

1888: John Boyd Dunlop, oprindelig dyrlæge i Skotland og grundlægger af gummifirma Dunlop Pneumatic Tyre Company på baggrund af hans udvikling af oppustelige dæk, først til cykler og herefter til andre køretøjer. Han fik patentet i december 1888, men desværre blev det erklæret ugyldigt to år senere med henvisning til at en anden skotsk opfinder Robert William Thomsen havde patenteret ideen i Frankrig i 1846 og i USA i 1847 !

Det luftfyldte oppustelige dæk bliver også hurtigt monteret på John Kemp Starley's safety bike"

1888: Firmaet "Michelin" blev grundlagt af brødrene Éduard og André Michelin med fremstilling af dæk til cykler. Oprindelig var dæksider limet til fælgene så en reparation efter en punktering var både besværlig og tidskrævende

1891: tog de patent på det udskiftelige dæk som blev kendt da det blev brugt året efter i et stort cykelløb – langdistanceløbet Paris-Brest-Paris, og sad på vindercyklen.

1898: Frank Seiberling låner $ 3.500 fra sin svoger Lucius Miles for den udbetaling, der er nødvendig for at købe en forladt fabrik ved bredden af Little Cuyahoga River i Akron, Ohio, hvor han stiftede The Goodyear Tire & Rubber Company. Resten betales i fire årlige rater på $ 2.500.

Med 13 medarbejdere startede Goodyear produktionen d. 21. november 1898 med dæk til cykler og vognhjul, hestesko og pudsigt nok – poker brikker.

1903: Poul Litchfield, den første administrerende direktør for Goodyear Tire and Rubber Company, er manden bad det slangeløse dæk, dæk og hydrauliske skivebremser til flyvemaskiner og flere andre værdifulde opfindelser.

1912: Dunlop Pneumatic Tyre falder ud af markedet pga. ringe økonomi og aktiviteterne overføres til Dunlop Rubber.

I årene efter opkøber firmaet en række gummiplantager på Ceylon og i Malaysia og ejer omring 60.000 acres i 1917-

1918: Dunlop er den 14. største virksomhed i England.

1921: Bl.a. på grund af faldende gummipriser kommer Dunlop i krise og fra 1924 påbegynder man en opsplitning af virksomheden, der nu er begyndt at sprede sig over mange andre gummibaserede produkter som tennisbolde, sko, madrasser (Dunlopillo) mm.

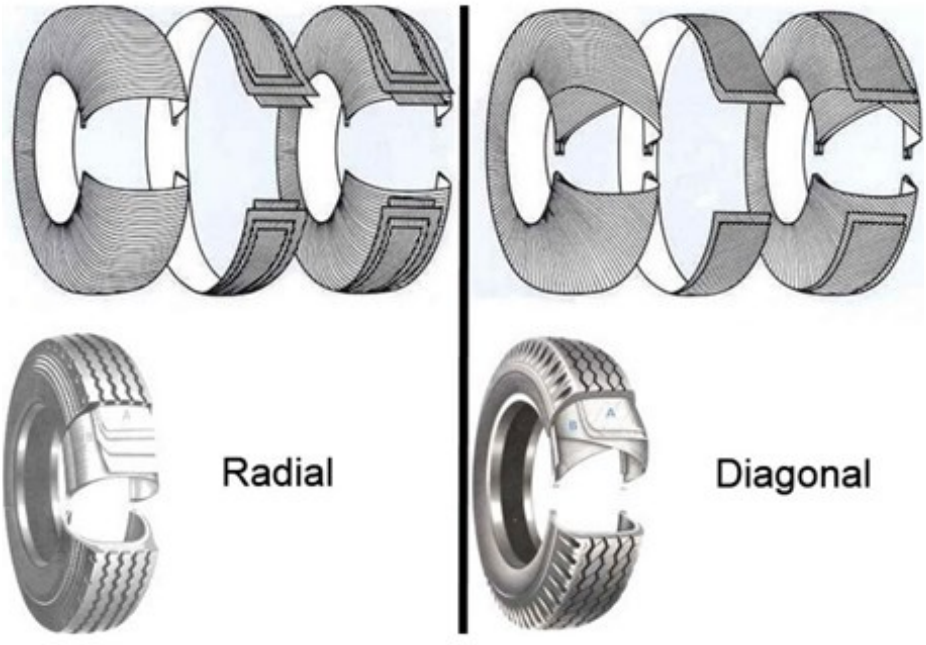
1923: Ballondækket (diagonaldæk, se figur 1) introduceres.

Dækkene havde et større rumfang end tidligere og kunne køre med et væsentligt lavere lufttryk som gav en klart bedre kørselskomfort.

1934: Michelin overtager bilfabrikken Citroën.

1937: Det første syntetiske gummidæk introduceres.

Figur 1



Reklame 1



1946: Michelin indfører radialdækket kaldet Michelin-X.

Dækket er oprindeligt udviklet til Citroën 2CV.

Dæktypen viste sig at give endnu bedre køreegenskaber via sporsikkerheden samt en brændstofbesparelse på flere kilometer per liter. (Se reklame 1 på forrige side)

1947: Det første nylondæk udvikles. (Se reklame 2).

1948: Dunlop opfinder det selvforseglende dæk "Denovo" som bl.a. monteres på Rover P6 og SD1.

1952: Pirelli lancerer deres version af X-dækket – radialdækket Pirelli "Cintorato" (se reklame 3).

1965: Goodyear kan leveres radialdæk i alle størrelser til alle bilmærker.

1971: Dunlop og Pirelli slår sig sammen og udgør det tredjestørste dæk firma efter Goodyear og Firestone.

1972: Forstærkning med stålbælte i dækkene (stål-radial) introduceres og godkendes af alle producenter i USA til deres 1973-modeller.

1974: Goodyear får ny direktør som insisterer på fremstilling af radialdæk.



Reklame 2

1977: Goodyear introducerer verdens første helårsdæk "Tiempo", samt brændstofbesparende dæk med lavere rullemodstand.



Reklame 3

1983: Dunlop har haft en række hårde og, har reduceret arbejdsstyrken til det halve, tabt mange penge og begynder at sælge ud af plantager og fabrikker.

1988: Michelin overtager det amerikanske BF Goodrich Company, der blev stiftet i 1870.

1990: Michelin overtager firmaet Uniroyal, der oprindeligt blev stiftet i 1982.

… og historien fortsætter, da dæktyperne fortsat findes og udvikles.

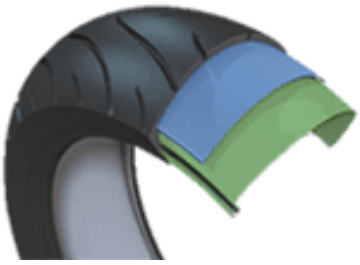
♦

For uddybning af artiklen ovenfor følger herunder nogle specifikationer fra henholdsvis Michelins hjemmeside samt Wikipedia /(Red).



Diagonaldæk

Et diagonaldæks karkasse er fremstillet af trådlag lagt på skrå. Lagene er placeret, så trådene skaber et krydsmønster. Opbygningen er ens hele vejen igennem, så det øverste bæltelag og dæksiden har samme mekaniske egenskaber.

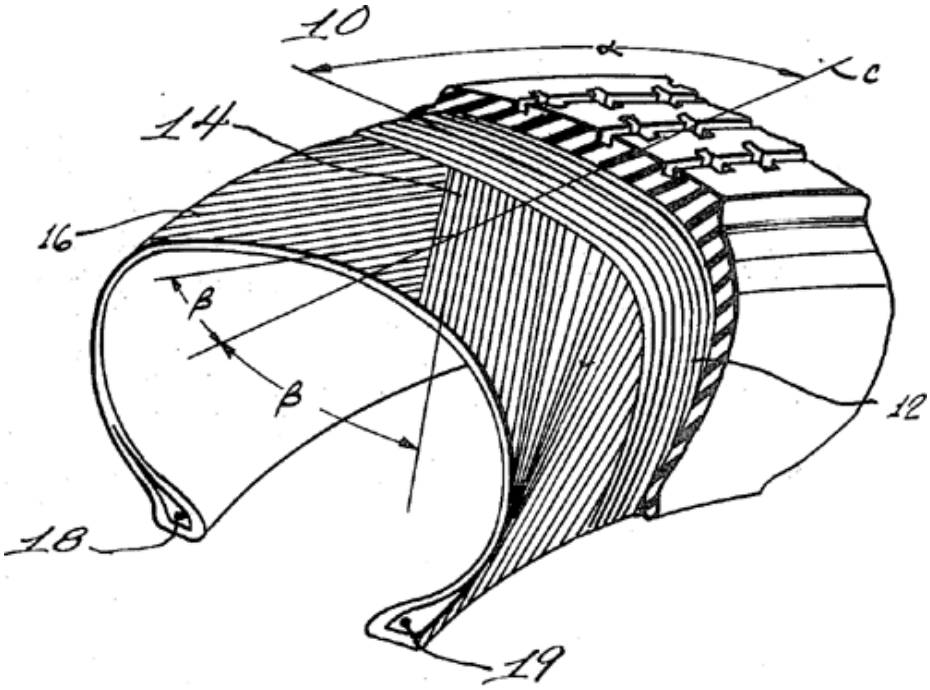


Radialdæk

Med en radial opbygning går trådlagene ud fra midten af dækket. Derudover er det øverste lag fremstillet af lag, der danner et bælte. Det medfører, at det øverste bæltelag og dæksiden har deres egne særlige egenskaber.

Kilde: www.michelin.dk

Herunder: Et tværsnit af et dæk. Nummer 12 angiver det radiale lag. Nummer 14 og 16 er bias-lag.



Et radialdæk er et særligt design af køretøjsdæk. I dette design er ledningslagene arrangeret i 90 grader i forhold til kørselsretningen eller radialt (fra midten af dækket). Radialdæk konstruktionen steg til 100 % markedsandel i Nordamerika i 1968, efter en "Consumer Report" fandt det radiale designs overlegenhed, og var herefter standard frem til 1976.

Kilde Wikipedia

Nørdehjørnet



Af Jan Glad

Strøm problemer

Jeg blev ringet op af en MG TF 1954 ejer, der mente, at hun var blevet snydt ved købet af denne bil. Bilen kunne ikke holde strøm. Sælger havde prøvet at skifte batteri flere gange. Der var også noget med blinklyset som man havde prøvet at reparere.

Efter at havde hørt at bilen kun blev brugt til korte ture og til MG klub ture forklarede jeg, at det ikke var bilen der fejlede noget, men at den ikke var beregnet til kørsel med lyset tændt om dagen! Der skulle monteres en vekselstrømsgenerator, som også laver strøm ved tomgang.

Bilen var meget flot og meget fint renoveret. Fejlen på blinklyset skyldtes en defekt i relæet, som adskiller stop og blinklys (det samme sidder på Morris 1000, Austin Healey m.fl.) Relæet var nyt, men af en ringe kvalitet. Det blev skiftet, så var blinklyset i orden!

Det var værre med generatoren. Ejeren var ligeglad med om omdrejningstælleren virkede og jeg kunne derfor montere en universal vekselstrømsgenerator. Men da der er ikke plads til en universal vekselstrømsgenerator valgte jeg at montere en generator, som ligner den originale dynamo. Den generator lader 42amp. og omdrejningstællerens kabel kunne også tilsluttes generatoren. Amperemeter måtte tages ud af funktion, da det kun er beregnet til 22amp. Men ladelampen virkede stadigvæk, så det var ikke noget problem. Der skulle også trækkes kraftigere kabel til batteriet, da det originale er meget tyndt.

Herefter kunne bilen holde strøm!

♦



Fin TFer



Den nye generator. Læg mærke til at der er meget lidt plads!



Det nye skillerelæ til blinklys



Det kraftigere batterikabel



Dynamoen var uoriginal og næsten

Årets sidste O-løb

Årets sidste O-løb blev afholdt søndag den 2. oktober. Løbet var tilrettelagt af Claus og Charlotte Poulsen. Søndag er en god dag at afholde O-løb, idet man slipper for lørdags indkøbsmylderet omkring byerne, til gengæld møder man mange cykelryttere (i latex!) som kun nødigt holder til højre for at lade bilerne passere. Småting, men jeg kan nu bedre lide O-løbere og spejdere, som vi også mødte på vejen! Vejret var med os, lidt regn inden løbsstart men ellers vekslende skydække og en del sol.

Kl. ca. 09.30 mødtes deltagerne i Ølstykke på Claus domicil. Desværre var der kun 5 hold, der havde tilmeldt sig. Efter en kort introduktion blev vi sendt af sted med 2 min. interval. Første etape var en traditionel tulipanetape på 48 km. Anden etape er værre, det er den som jeg har stor respekt for, da jeg altid synes at den er for svær! Etapen var på 36 km, men kun hvis man kører rigtigt! Det er svært, fordi man selv skal indtegne ruten på et dertil udleveret kort. På kortet er der en række krydser på veje, som man ikke må køre ad. Det betyder, at der skal køres nogle omveje for at komme rigtigt i mål.

Løbet førte os bl.a. igennem Ølstykke, Slangerup, Gørløse, Slagslunde, Jørlunde og Ganløse (her i vilkårlig rækkefølge).

Normalt er den maksimale køretid ikke noget problem. Hvis man farer vild på kortetapen, kan man meget let komme i tidnød, selv om gennemsnitshastigheden kun er sat til 30 km/h. Efter kortetapen er der normalt endnu en tulipanetape, som Claus havde udeladt i denne 'light' udgave – 'light' er ikke det samme som let!

Det afsløredes også ved præmieuddelingen. Normalt er der pointlighed mellem flere mandskaber, hvorfor en afsluttende prøve er udslagsgivende for placeringen i toppen. Denne gang var vi kun to mandskaber, Rikke og Britt, samt Anlis og undertegnede for hvem den afsluttende prøve var udslagsgivende. Prøven bestod i at køre to meter frem med bilen. Den der kom tættest på ville i tilfælde af pointlighed få førstepladsen – samt opgaven med at skrive et referat til vores klubblad! Rikke og Britt var glade for at slippe for denne opgave, men måtte til gengæld nøjes med en anden plads!

Men selv om jeg var bedre end Rikke i den afsluttende to-meter prøve, så var der én som tættere på det to meter. Gert Kaarsberg kom tættest på, og modtog herfor en flaske af den eftertragtede MG rødvin!

Konklusion: Flot vejr, endnu flottere terræn og allerbedst, et vel tilrettelagt O-løb. Tak til Claus og Charlotte.

1. plads: Matthies og Anlis Nissen
2. plads: Rikke U. Nissen og Britt U. Auchenberg
3. plads: Gert og Lis Kaarsberg

PS.: Der er et stort arbejde forbundet med at arrangere er O-løb. Det er derfor kedeligt at der kun var fem mandskaber, der havde lyst til at deltage. To hold var med for anden gang, og jeg håber at de vil deltage igen næste år. Men hvis der skal være O-løb til næste år, så kræver det, at der er nogle, der melder sig på banen til at lave O-løb.

♦













Tekst Matthies Nissen. Foto Charlotte Poulsen

Solskinøen levede op til sit navn den sidste weekend i juni



Pause ved Teglkås

Alle 40 pladser/værelser var afsat til årets klubweekend, som var flyttet til ultimo juni. Årsagen hertil var den enkle, at dér var der ledigt på Hotel Griffen i Rønne, som var stort nok til at huse os.

Familien Nissen besluttede at forlænge med en dag i hver ende, og så gøre turen til Bornholm til årets sommerferietur. Derfor tog vi i Magnetten natfærgen kl. 00.30 fra Køge natten til torsdag den 23. juni og vågnede op i Rønne tidligt torsdag morgen. Første nat indlogerede vi os sammen med Peter & Irene og Jan & Anne, begge i MGA, på Hotel Siemsens Gård i Svaneke. Dagen gik med besøg på Østbornholm i Aakirkeby, Boderne, Snogebæk og rundtur i Svaneke. Aftensmaden blev indtaget i den store gårdhave på hotellet, som ligger lige ud til havnen. Det var Skt. Hans aften, så efter middagen kom et orkester efterfulgt at nogle hundrede mennesker – nogle med fakler – gående forbi hotellet og mod fyret, hvor byens sankthansbål var placeret. Nogle af os sluttede os til optoget og fik oplevet det lokale bål med tale og det hele. Vejret, ja det var upåklageligt, hvad man jo ikke altid kan forvente Skt. Hans aften.

Fredag stod vi op til solskin. Vi tog turen ad småveje tværs over Bornholm via Østerlars, hvor vi stoppede ved kirken og mødte et par andre deltagere til klubweekenden, som også 'tyvstartede' ved at ankomme tidligere til øen. Turen fortsatte mod Hammer havnen, idet Peter havde foreslået en sejltur med bådfarten. Det var efterhånden rigtig varmt, så en tur på vandet var det helt rigtige at foretage sig. På vej mod hotellet besøgte vi 'Kræmmerhuset' – en fin have samt salgsudstilling af diverse kunstgenstande.

Da vi ankom til Griffen om eftermiddagen, var mange af de øvrige deltagere ankommet, og nogle havde indtaget den udendørs spa i det gode vejr. Andre gik rundt på P-pladsen og studerede de fremmødte køretøjer. Især den svenske MG K3 1934 replika, som Jenny og Chappie kørte i, tiltrak sig opmærksomhed.

Vores formand Claus Poulsen holdt en kort velkomsttale ved middagen, som blev indtaget i et stegende hedt lokale på førstesalen. Solen havde banket ind, og kun nogle meget små vinduer kunne åbnes. Aircondition? Måske, men så virkede det ikke! For at holde temperaturen under noget omkring de 30 grader, så måtte mørklægningsgardinerne trækkes for, og den flotte havudsigt forsvandt… Efter middagen samledes flere af os på terrassen foran hotellet, og så fik vi vores solnedgang fra en skyfri himmel!

Lørdag skulle blive endnu en solskinsdag med ca. 26 grader. Weekendens ruter var lavet af den lokale Mogens Green, og han havde lørdag lavet en rute som gik nordover med stop steder, som man normalt ikke kommer. Kl. 09.00 begyndte vi så småt at gøre os klar til dagens køretur. Chappie & Jenny ville gerne følges med os, da de ingen triptæller havde i K3'en og derfor ikke kunne køre efter rutebogens distancer.

Lokale medlemmer af MG klubben fulgtes med os på ruten, og det var dejligt at få hilst på medlemmer, som vi ikke ser til daglig til klubmøderne. Stor tak for den lokale bornholmske opbakning.

Første stop var ved Pyritsøen, hvor vi havde et lille fotostop og fik baggrundsviden om området. Derefter stop ved Teglkås havn. Ved Ringebakkebruddene var der endnu et stop på en rigtig stor P-plads med flot udsigt. Herefter gik ruten til Vang ad små kuperede grusveje inde i skoven. Der var ikke plads til modkørende, som der heldigvis heller ikke var nogen af!

Herefter fortsatte vi til Bornholms Tekniske Samling, hvor der var betalt entré og

Aftenhygge på Hotel Griffens terrasse.



Tekst Rikke U. Nissen. Foto Rikke U Nissen og Charlotte Poulsen

Klub week-end på Bornholm

hvor vi kunne spise vores madpakke fra hotellet (sandwichbolle). Efter Teknisk Samling var vi en gruppe på fire biler (Irene & Peter, Anne & Jan, Jenny & Chappie samt familien Nissen), som afveg fra ruten. Nisserne lokkede nemlig med kagebord! Ved Aarsballe drejede vi til venstre i stedet for til højre, som rutebogen sagde. Det var meningen, at dagens rute skulle slutte ved Bornholms Automobil Museum i Aakirkeby. Vi ville til 'Fru Petersens Café' ved Østermarie til kaffe og kagebord i haven under de skyggefulde træer. Til de af jer, som ikke kender stedet, så er det en café som excellerer i hjemmelavet kagebord, som sagtens kan matche et 'synnejysk' kagebord.

Lørdag aften var der middag i det samme lokale som dagen før. Det var lykkedes at sænke temperaturen en smule, men frøs gjorde vi bestemt ikke! Traditionen tro blev MG-sangen afsunget, og Minna havde igen forfattet et nyt vers til den aktuelle klubweekend. Torben diskede op med en quiz om Bornholm, som ikke kunne løse fejlfrit af nogen… så det var en god quiz! Den lune sommeraften sluttede med kaffe og drinks på terrassen samt en ikke helt skyfri solnedgang og en diskussion om, hvornår præcist solen gik ned. Det viste sig nemlig, at vores mobiltelefoners vejrapps ikke var enige herom!

Søndag bød på endnu en solskinsdag. Skyerne blev vestude mod Sjælland. Alle skulle køre samlet fra hotellet kl. 09.30. Denne dag gik turen mod nordøst via Svaneke og Snogebæk og videre sydpå til Bakkarøgeriet på sydøen. 'Firebanden' gjorde holdt i Snogebæk og fik en kop formiddagskaffe (og nogen fik shoppet?).

Afslutningsfrokosten var som ovenfor antydet henlagt til Bakkarøgeriet. For at sikre mulighed for at nå eftermiddagsfærgen til Ystad, så havde alle valgt hvad de skulle spise hjemmefra. Madudleveringen gik dog ikke lige efter bogen. Anlis fik det heldigvis kringlet, så de, der skulle nå en færge, fik maden først.

Heldig var der parasoller oppe ude på terrassen med den fineste udsigt over en næsten spejlblank Østersø, for det var meget varmt – 29 grader. Efter frokost sluttede klubweekend officielt og vi tog afsked med hverandre.

Rikke ville gerne op i tårnet ved Dueodde og fik lige Irene med på det, inden de forlod parkeringspladsen. Så ud til tårnet, hvor Rikke, Irene og Matthies tog de over 400 trin op (og ned) – elevatoren var gået i stykker. Peter og Anlis blev nede i skyggen!

Familien Nissen skulle bo en nat mere på Griffen, og vi kunne ud fra antallet af MG'ere på hotellets p-plads se, at ca. ¼ af deltagerne så ud til at have forlænget deres ophold med en nat mere ligesom vi.

Mandagen var også meget varm og solrig. Vi pakkede Magnetten, og efter et stop i Teglkås kørte vi mod Hammershus, idet vi havde besluttet at se det nye besøgscenter. Herefter en tur til Hammerknuden og op i fyrtårnet. På havnen i Allinge fik vi en god frokost i skyggen hos 'Ølstauan'.

Efter frokost fortsatte vi mod Gudhjem med et kort stop, inden vi kørte mod Rønne og havnen, hvor vi skulle med Køge-færgen kl. 17.00. Halvvejs mod Sjælland sejlede vi ind i en større regnbyge, men det var tørvejr, da vi ankom til Køge kl. 22.30 og kunne trille hjem mod Holbæk. I Holbæk havde der været torden og skybrud med 42 mm regn. Vi fik ikke én dråbe på hele turen, og Solskinsøen Bornholm levede i dén grad op til sit navn!

Stor tak til Jesper Eriksen, som var arrangør af turen, og til Mogens Green for at have lavet to spændende og flotte ruter til os.

Næste år bliver klubweekenden erstattet af MG European Event of the Year i Middelfart, som den vestdanske MG klub er vært for (2.-8. august 2023). I 2024 vender klubweekenden tilbage i sit vante format. Her skal vi til Ærø (23.-25. august 2024).

♦



Ved Ringebakke-bruddene



Ruten gik naturligvis forbi fotogene Hammershus .ruiner



Pause søndag formiddag



Tanken rummer 120 liter, hvilket rækker til ca. 360 km!

Literprisen var denne dag 18,49! Chappie fyldte ikke helt op…



Det er sommer, det er sol og det er søndag – ruten går ad Snogebæk havn.

Sol over Gudhjem



Foto kogebogen.dk



Jesper (t.v.) takker Mogens og Gorm for deres indsats med at lave ruter til os.

Aftensol over Vestsjælland

Tirsdag 20. september kørte 15 biler årets sidste køretur på Vestsjælland. Bo havde lagt en rute, som blev kørt i flot aftensol fra Mørkøv ad små veje til Gislinge. Her var målet PH's Nimbus Service, som reparerer og restaurerer Nimbus motorcykler. Vi fik lov at sidde inden for i varmen og fortære indholdet af picnickurven.

Dernæst var der fri rundgang i værkstedet, og det faldt i deltagernes smag. Som en af vores medlemmer efterfølgende skrev til Bo, så var aftenens oplevelse var en af de bedste i MG klubben med besøg på et maskinværksted fra forrige århundrede, gemt væk i en lille landsby.

Det lykkedes at lokke folk væk fra det spændende værksted til et (stort) stykke kage og kaffe. Vores vært Preben fik overrakt MG vin til stor applaus, og så kunne de firhjulede veteraner efterfølgende bevæge sig ud i aftenmørket og hjemad.

Tak til Bo for at finde denne lille perle og til Preben for at tage imod os.

♦







Herunder: Fra PH's Nimbus Service hjemmeside (www.nimbus-service.dk)



Foto: Mads Winther



Illustration: Maria Tran Larsen.

Tekst og foto Rikke U Nissen

Glæde over Tisvildeleje



Det vat et flot syn der mødte andre gæster ved Heatherhill



John Vestels lille Fiat Punto cabriolet var populær blandt børnene, og ikke mindst hans røde klovnenæse



Frokosten nydes i "det grønne" ved Heatherhill



Så er vi klar til en køretur. De røde sikkerhedsseler imponerede



Nej, det bliver ikke regn, Pigen glæder sig til turen i den lille Midget med Jaguar front



Hospitalsklovne og cancerramte børn er tæt forbundne. Birgit og John havde taget røde klovnenæser med til børnene

Det er nærmest blevet en tradition, at vi mødes af godt vejr den første lørdag i september, hvor vi for 20.gang skulle en tur til Skt. Helene Centret i Tisvildeleje for at køre nogle dejlige ture med de mange - på trods af svær sygdom - friske og glade børn, der sammen med deres forældre holder sommer weekend der.

Vi kunne godt have været lidt flere biler, men til gengæld havde de fremmødte taget både hund og det gode humør med på turen, så det hjalp gevaldigt, og ikke mindst da vi nåede Heatherhill, hvor vi traditionen tro holdt frokostpause efter at have kørt en tur på de nordsjællandske veje på omkring 77 km.

Da åbning af en ny pizza restaurant på p-pladsen ved Heatherhill, som i øvrigt så meget indbydende ud, havde henvist os til et par noget slidte bænke-bord arrangementer placeret ved børnenes legeplads oplevede vi, hvor atletiske mange af deltagerne var, da de tog sæde på et par træbænke sådan ca. 30 cm. over jorden. De mere sindrige havde sørget for at tage campingstole med.

Efter at have nydt den medbragte frokost suppleret med en efterfølgende vaffel med italiensk is var selskabet klar til årets konkurrence.

Vinderne af denne, som i øvrigt krævede lidt viden om historiske bygninger, årstal m.v. endte med følgende vindere, hvor der forinden måtte lodtrækning til for at finde vinderen, da to havde 11 af 13 rigtige. Det endte med, at Grethe og Lars Thousig løb af med 1.præmien, og Birger Tynell måtte nøjes med 2.præmien.

Med nye kræfter, og efter atter at have vist atletiske evner, da et par stykker skulle rejse sig fra de lave træbænke gik turen videre til Skt. Helene Centret.

Her blev vi mødt af formand for bestyrelsen Michael Pedersen, som fik gelejdet os ind på p-pladsen, så bilerne stod klar til køreture med børnene.

Efter annoncering over arealerne omkring Skt. Helene Centret kom børn og forældre så småt dryssende op til os, for her at udvælge sig den MG de ville have deres første tur i. Det viste sig at de to "udefrakommende" biler, en ret ny Ford Mustang med V8 motor, samt en sød Fiat Punto Sport med kaleche fra 1994 blev børnenes favoritter, da de begge havde plads til fire børn ad gangen.

Flere ønskede at køre sammen to og to, hvilket er lidt problematisk i en sportsvogn, og ikke mindst når det havde vist sig, at Politiet havde placeret en fotovogn på et strategisk sted på vores køretursrute.

Men vi fik kørt en del ture, og ikke mindst med forældre, som synes det var sjovt med de gamle biler, som de kunne huske fra deres barndom. I det hele taget får man sig nogle hyggelige samtaler under disse køreture.

Foreningen bød som sædvanligt på kaffe og kage, men det kom desværre så sent, at de fleste valgte noget køligt at drikke, noget klubben havde sørget for.

Med kalechen nede gik turen herefter hjemad mod hjemlige himmelstrøg

♦



F:v.: 2..præmie til Birger Tyn ell, 1.præmie til Lars og Grethe Thousig

Tekst og foto Allan Christensen og Birgit Vestel

Køretur på Vestsjælland



Vi mødtes ved Tårnborg kirke en smuk aften tirsdag den 23. august 2022. Kirken ligger meget smukt på bakken ved Korsør Nord.

Aftenens klubmøde på Vestsjælland havde tiltrukket hele 22 biler og 31 personer. men vejret var altså også ualmindelig flot denne aften.

Der var planlagt en aftentur, hvor vi kørte ad små veje gennem det vestlige Vestsjælland frem til Jens Petters flotte have. En meget smuk tur, som havde ført os gennem et meget vekslende landskab.

Ved målet hos Jens blev bilerne linet op i to rækker, hvorefter de medbragte madpakker kunne nydes. Hertil bød Jens Petter som sædvanlig på rød- og hvidvin. Et flot tilskud til vores madpakker. Klubben havde i tilgift sørget for øl og vand, samt en dejlig jordbærtærte til kaffen. (Vi håber ikke al den alkohol havde uheldige konsekvenser ved hjemturen? / Red,)

Tak til Jens Petter for en dejlig tur og for at lægge have til. Dette arrangement er efterhånden blevet en tradition som vores første tur efter sommerferien.

♦







Tekst og foto Bo og Helje

Friske plejehjemsbeboere

Så var det endnu engang tid til køreture med borgere fra plejehjemmet Fugleparken, hvor både personale og borgere havde glædet sig til at vi igen i år kom på besøg med vores biler.

Få dage efter vi havde haft et lignende arrangement på Munkebo plejehjem, blev jeg ringet op af Ingelise fra Fugleparken plejehjem, som håbede vi også var klar til, at komme forbi dem med vores biler. Fint med sådan et samarbejde plejehjemmene imellem

Vi aftalte et arrangement til onsdag den 24. august Kl. 15.00, som skulle vise sig at være en flot dag med høj sol.

Til dagens køreture havde jeg skaffet ni biler til glæde for borgere og personale. Det var: MGB, MGA, Midget, MG TF og to Morgan.

——- o O o ——-

Da vi ankom til plejehjemmet var borgerne allerede klar til at komme i bilerne, hvor processen forinden var koordineret med personalet, hvor vi som chaufførerer var behjælpelig med sikring af komforten i bilen, samt sikre deres hjælpemidler placeret korrekt, når vi kom tilbage fra køreturen. Der var mange af borgerne der kiggede på, mens vi ved fælles hjælp fik dem i bilerne. Og der var flere der ville have endnu en tur.

Erik Stænger havde som sidst haft fat i TV øst og ugebladet, som begge troppede op for at lave et indslag, som blev bragt om aftenen i TV øst.

Erik havde lavet en fin rute i lokalområdet, en rute vi vil bruge i mange år. Den går til Sneslev og ind over land, hvor vi så støder til landevejen og drejer til højre. Vi kører herefter kort på vejen og drejer til venstre mod Tase og Tystrup-Bavelse søerne. Det er et rigtig kønt område, som vores ”co-drivere” også gav udtryk for under køreturene, og specielt når vi kører forbi søerne med et skønt vue.

Videre drejes til venstre efter den store parkeringsplads, hvor vi så kører ind over land på en skøn rute hvor man kan nyde synet af de nyhøstede marker. Under køreturene kunne vi nyde de meget snaksalige borgere, som havde meget at fortælle, og ikke mindst den borger, som i sin tid havde haft fire Volvoer af typen 444 og 544 som både person- og varevogn i sin garage.

Tilbage ved plejehjemmet bytter nogle af borgerne biler for endnu en tur, hvor vi hører en ny historie fra et langt liv, samt modtager uendelig meget ros for arrangementet.

Da sidste tur var kørt blev vi budt på lidt at spise i form af kold kartoffelsalat, gulerodssalat, lune frikadeller og kyllingespyd. Hertil en dejlig kølig pilsner. Det var rigtigt lækkert og dagens arrangement var en rigtig succes. Ved afgang modtog vi endda en lille vingave med besked om, at vi meget gerne måtte komme tilbage til Fugleparken næste år.

♦













Tekst Søren Lorentzen. Foto Kim Larsen

Kølere til MGen

Tirsdag den 11. oktober indviede vi det nye mødested på Bregentvedvej, hvor mødestedsleder Henrik Pedersen har brugt masser af krudt på at lave et dejligt mødeområde til os.

18 personer mødte op for at høre om et meget interessant emne: Kølere!

Mange oplever eller har oplevet køleproblemer på deres bil. En køler skal fungere og ikke ødelægge en dejlig tur, så Per, som lever af at reparere kølere, fortalte os om kølertyper, vedligeholdelse, optimering og renovering af disse.

Med sig havde han bragt en del kølere og udstyr. 20 % af alle de kølere, som han reparerer, er til veteranbiler!

En interessant aften for tilhørerne, og måske er der en kunde eller to til Per's kølerservice?

♦





Tekst Rikke U Nissen. Foto Henrik Pedersen



Smil…..

Damen var i stormagasinet for at købe julegaver, og ekspedienten spurgte:
– Ønsker De at betale kontant eller med kreditkort?
– Kontant, svarede damen. Jeg køber af princip aldrig på kredit.
Det fik en mand ved siden af til straks at spørge: – Kunne De tænke Dem at blive min kone?

Ved julefrokosten havde Jensen fået en lille en for meget, så han dristede sig til at spørge chefen om lønforhøjelse.
-Jensen, sagde direktøren. – Kan De se min kone derhenne?
– Ja.
– Synes De, hun er smuk?
– Ja, så absolut.
– Så er det ikke lønforhøjelse, De har brug for. Så er det nye briller…

Hallo, er det fru direktør Møller?
– Ja det er det.
– Det er Deres mands sekretær. Undskyld jeg forstyrrer her i julen. Men har De fået en minkpels af Deres mand i julegave?
– Ja, det har jeg.
– Så tror jeg, der er sket en misforståelse. Jeg har nemlig fået en støvsuger!





Kilder:

- **Julevits (https://julidannevang.dk/julejokes/)**
- **Tegninger: Storm P (https://frederiksbergmuseerne.dk/da/storm/)**



– Sidste år forsøgte jeg at forklare mine børn, at julemanden ikke findes.
I år forsøger jeg at forklare det til min kone.

Han sagde til sin svigermor:
– Ja julemanden har da i det mindste den helt rigtige indstilling, han kommer kun på besøg én gang om året…



En anderledes klubaften



Den ca. 100 år gamle drejebænk med en fortid på B&W, som kan bearbejde de store borerør

Den 18. oktober havde Vestsjælland og Dansk Veteranbil Klub (mødested Holbæk) fundet sammen og havde arrangeret et fælles virksomhedsbesøg hos Brøker Brøndboring i Holbæk. Det blev et rigtig hyggeligt og meget lærerigt møde. Hvis du troede, at brøndboring er en lavteknologisk beskæftigelse, så kom du hurtigt på andre tanker. Spændende.

Medens vi drak kaffe, fortalte Thomas Brøker om familievirksomheden, som er mere end 120 år gammel. Det begyndte småt, men har i dag udviklet sig til Sjællands største virksomhed inden for området. Foruden brøndboring foretager man også rensning og anden vedligeholdelse af eksisterende drikkevandsboringer.

Efter den interessante gennemgang, blev vi vist rundt i de meget store haller, der foruden specialkøretøjer rummede rør, borehoveder og kemikalier til førnævnte vedligeholdelse af drikkevandsboringer.

Rundgangen sluttede i maskinværkstedet, hvor rust- og syrefaste rør bliver påsvejst flanger mv. Ren kunst, kan ikke laves flottere af en robot! I det store maskinværksted stod der en meget stor drejebænk, som absolut ikke var af nyeste dato – drejebænken havde en fortid på B&W's skibsværft, men fungerede upåklageligt.

Vi sluttede aftenen som vi begyndte, men denne gang med en øl eller vand. Vi hyggede os, og klokken var næsten 22 inden 'festen' sluttede.

PS: Af en eller anden grund var der kun 8 fra MG klubben, men heldigvis 13 fra DVK. Flere MG-medlemmer ankom standsmæssigt i aftenmørket i MG.

♦



Vel var der store Unimog'er i hallerne og borerigge, men smedens flotte arbejde i rustfast stål i maskinværkstedet var mindst lige så imponerende.

De tre store borerigge monteret på hver deres specialkonstruerede lastbil var ude i felten, så her måtte vi nøjes med Thomas Brøkers billeder og fortælling.



Tekst Matthies Nissen. Foto Rikke U. Nissen



Tillykke

Klubmes
20
Vinderen

Tekst og foto Rikke U. Nissen

Når jeg skriver *vinderen* er fundet, så er det fordi én person har ryddet bordet i år. Vores formand Claus Poulsen vinder både Ole Fredsgaards pokal for førsteplads i manøvreprøverne og Stifinder pokalen for førsteplads i orienteringsløbene. Da klubmesteren kåres ud fra den bedst placerede i henholdsvis manøvreprøver og orienteringsløb, ja så kan vi også indgravere Claus Poulsens navn i klubmesterskabspokalen.

For at kæmpe med om klubmesterskabspokalen skal man deltage i begge discipliner, og man skal i praksis også deltage i alle afdelinger. Dvs. man skal deltage i alle fem arrangementer. Det er der kun to, som har gjort i år. Den anden er Geert Borch-Jensen, som dermed bliver nr. 2 i klubmesterskabet.

Claus har lutter førstepladser og dermed max-point = 100 af slagsen. Til orienteringsløb har Claus haft hjælp af Charlotte som habil chauffør i deres MGB, mens den preppede Midget kørte førstepladsen hjem i manøvreprøverne.

Apropos sidstnævnte, så kniber det med at finde frivillige hjælpere til at afvikle løbene. Der er en del opgaver undervejs med opstilling af kegler til baneforløb, deltagere skal registreres og afregne for deltagelse, der skal indkøbes forplejning og skaffes, der skal måles omgangstider etc. Claus har – udover at deltage – været tovholder på begge dele med hjælp fra henholdsvis Søren Thousig og Geert Borch-Jensens co-driver fra orienteringsløbene (har der været flere hjælpere, som jeg har glemt her, så også stor tak til jer for jeres indsats). Til næste år *skal* vi altså have et større hold at trække på. Giv det en tanke, om ikke du vil bruge en søndag eller måske flere på dette til næste år.

Til årets orienteringsløb var der en del nye ansigter og biler blandt deltagerne. Dejligt at se. Vi håber at se jer og jeres flotte biler igen til næste år. Jeres resultater viser, at *så* svært er det heller ikke at kaste sig ud i at køre en rute efter en skriftlig køreordre i form af tulipaner og et kort. Vi kårer en af jer som Årets Rookie og overrækker Rookiepokalen til generalforsamlingen i marts 2023.

Der er blandt deltagerne i manøvreprøverne ønske som at tilføje endnu et løb i kalenderen. Det synes vi i bestyrelsen er en rigtig god idé, men det kræver hjælpere og allerhelst en som vil være tovholder, så Claus ikke skal stå med det hele alene. Vi vil næste år prøve at finde en bane centralt på Sjælland, så vi ikke udelukkende kører på banen i Maribo. Køreteknisk Anlæg i Maribo er en rigtig god bane, men der er langt at køre for deltagere fra det nordlige Sjælland.

Sluttelig vil jeg lige tilføje, at Claus Poulsen og Dirch Glad begge læsser deres respektive MG på traileren og kører til Jylland for at deltage i den vestdanske klubs MG Sport-serie. Denne serie vandt Claus sørme også i år. Tillykke med det. Fra pålidelig kilde har jeg hørt, at vi er lovet besøg fra den anden side af Storebælt, når vi næste år inviterer til manøvreprøver hos os. Det skal nok blive sjovt.

♦



Cockpit og sikkerhedsbur i årets klubmestres Midget. Foto Allan Christensen

Bjarne og Lotte i deres MGF var et af de nye hold til orienteringsløbene i år. Foto: Rikke U. Nissen



Pakning af skilte til orienteringsløb – der er heldigvis et stort bagagerum i en MG ZS EV. Foto: Rikke U. Nissen



terskabet
022
er fundet!







Claus Poulsens vinder-Midget – her udstillet til Copenhagen Historic Grand Prix i år. Foto: Rikke U. Nissen

Klubmesterskab 2022

Løb 1	Manøvreprøve 1, Maribo	Lørdag, den 7. maj
Løb 2	Orienteringsløb 1, Ballerup	Søndag, den 22. maj
Løb 3	Orienteringsløb 2, Holbæk	Søndag, den 28. august
Løb 4	Manøvreprøve 2, Maribo	Søndag, den 11. september
Løb 5	Orienteringsløb 3, Ølstykke	Søndag, den 2. oktober

Point i kursiv er point for at arrangere pågældende løb
Navn i kursiv nedenfor angiver deltager, som også kører manøvreprøve

	Løb 1	Løb 2	Løb 3	Løb 4	Løb 5	I alt	Stifinder pokalen	Ole Fredsgaards pokal
Charlotte Poulsen og *Claus Poulsen*	20	20	20	20	*20*	100	60	40
Geert Borch-Jensen og Bo Jarmer/Thomas Iversen	16	18	20	17	16	87	54	33
Matthies Nissen og Anlis Nissen		17	20		20	57	57	0
Rikke Urbansen Nissen og Britt Auchenberg		*20*			20	40	40	0
Dirch Glad	19			18		37	0	37
Per og Lotte Christoffersen			15		17	32	32	0
Geert og Lis Kaarsberg			13		18	31	31	0
Lars Thousig og Grethe Thousig		20				20	20	0
Jesper Eriksen og Mads Eriksen			20			20	20	0
Benny Nissen og Asger Kofoed-Nissen			20			20	20	0
Poul Andersen				19		19	0	19
Niels Grum-Schwensen	18					18	0	18
Søren Thousig	17					17	0	17
Finn Jæger og Dorthe Jæger		16				16	16	0
Bjarne Kristensen og Lotte Christensen		15				15	15	0
Christian Foss og Jørn-Ole Hesselvig			15			15	15	0
Palle Steenholdt og Carsten Sentow		14				14	14	0

SEPTEMBER-OKTOBER MÅNEDS VINDER FOTO



Bob Cobley i sin fine MGB V8



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.





	BIL DELEN	BY I JYLLAND	KØRETØJ	LITAUEN	TOP	MG MODEL	MERCEDES MODEL	PÅ SIDEN AF BILEN		KONTAKT KAMERA
BIL DELEN										
VW MODEL						PIGE LEVER				
DYR				GRINE FØR G			GUMMI 2 ENS			
2 ENS POST			DASETID GRUNDSTOF						RING SLUTTEDE	
				MG MODEL EFTER F		INGEN KO PÅ.. X OG ..				
ENGELSK ADELS TITEL							- E NORGE			IRLAND
FOR-KORTELSE				FORMÅEDE FØR T						
EFTER K		KOLD DESSERT MÆRKNING			FØR Ø SMERTE		OMBYGGET JETTA SLÆGT			
TIDLIG EURO				TUDER MG MIDGET						
LETTESTE									MIDT I GREVE	

Renovering af kølere til:

Biler- Busser- Lastvogne &
Entreprenørmaskiner m. m.

- så de svarer til original køleren
eller efter Deres ønske
- f.eks. stærkere lameller og
større luftgennemstrømning



Speciel fremstilling af:

Vandkølere
Oliekølere
Intercoolere
Varmeapparater m. m.
Enten i Messing, Kobber eller Aluminium.

KØLERSMEDEN

v/Per Strømsholt

☎ 57 67 36 36 / 40 38 27 99

www.kolersmeden.dk

VINTERTILBUD FRA BRITISH SPORTSCARS

Mon min ejer har set det tilbud, så jeg kan være køreklar til foråret. Service eller måske også et større eftersyn, for jeg har lidt ondt et par steder. Jeg har hørt, at jeg kan blive hentet og bragt i lukket trailer, hvis jeg bor på Sjælland, Lolland, Falster eller Møn, og hvis min ejer vil betale dieselforbruget til transporten. Jeg skal bare være køreklar til foråret - og tilbuddet gælder kun til den 15. marts 2023, så vent ikke med at kontakte British Sportscars:

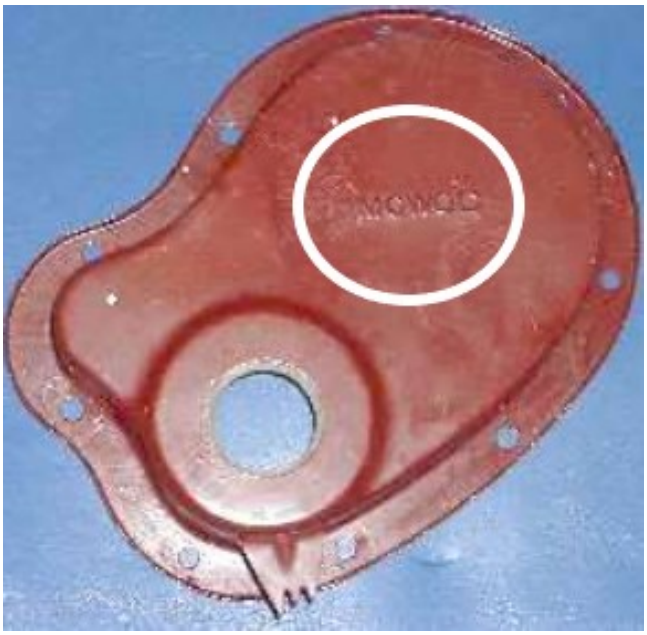
Telefon
eller
SMS
på
40723135.

Med venlig hilsen
British Sportscars
Kurt Bull



Vidste du at.....

Idé og input Matthies Nissen





,,,,,,.der på mange af en MG's motordele er præget 'navnet' MOWOG? Ved du også hvad det betyder? Det står for **MO**RRIS, **WO**LSELEY og M**G**. Der er derfor tale om, at det her viste forkammerdæksel fra en MGA også anvendes på andre BMC motorer. I øvrigt er G altid betegnelsen for MG når der er tale om motorbetegnelser, eks. XPA**G** er en MG motor, mens XPA**M** er en tilsvarende Morris motor.



Sjællandsk klubmester i det vestdanske

Efter fire ture til det jyske for at deltage i MG Car Club Denmarks klubmesterskab i MG Sport, kunne vores formand Claus Poulsen drage hjem til Ølstykke medbringende pokalen, der markerer, at han i 2022 blev klubmester i det vestdanske.

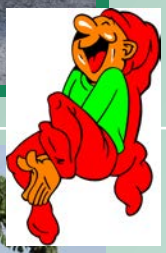
I sin flotte blå MG Midget, som han selv har bygget op til race – flot beskrevet i flere af vores klubblade – har han været stabilt kørende i alle fire afdelinger.

Mesterskabet blev sikret med en margin på 13 points til nr. 2, som blev en af de jyske deltagere i en langt mere motorstærk MGB V8.

Til lykke til formanden med pokalen



Tekst og foto: Carsten Thorgaard



MG kalenderen 2023



Af Rikke U Nissen

Som medlem af klubben bør du med nærværende fysiske blad modtage MG kalenderen for 2023. Indholdet består at medlemmernes egne fotos, og jeg har forsøgt at komme omkring så mange bilmodeller som muligt.

Jeg kan konstatere, at rigtig mange MG-veteraner er røde eller grønne! Så når Michael Madsen indsender et flot komponeret foto af sin knaldgule MG TF ved Hangar 2 på flyvepladsen i Værløse, så skiller det sig ud.

I bestyrelsen vil vi gerne vedblive med at kunne udsende en MG-kalender, så indsend fotos til mig. Min mailadresse står bagerst i bladet. Jeg udvælger fra de billeder, som jeg modtager til 'månedens foto'. Kriterierne er som følger: Billede må ikke være på højkant – det skal 'ligge ned' af hensyn til formatet på kalenderen. Tager du et foto med din telefon, så skal billedet sendes i oprindelig størrelse og opløsning. Der er et par fotos i nærværende kalender, som ikke er knivskarpe – det er fotos i for lav opløsning, men som jeg har brugt alligevel for at sikre flest mulige MG-modeller i kalenderen.

Egentlig vil jeg også gerne have fotos fra MG-arrangementer eller træf med en masse mennesker på, men af hensyn til Persondataforordningen, så er dette ønske droppet. Er din bedre halvdel eller et familiemedlem med på fotoet, så går jeg ud fra, at vedkommende har givet sit samtykke.

Tilbage er der kun at tilføje – husk at føje MG-arrangementer i kalenderen, og deltag i disse. Så får du endnu mere ud af dit kontingent.

God jul og godt nyt kalenderår!

Forsidebilledet er skudt af Charlotte Poulsen på dette års klubweekend på Bornholm



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

JH CLASSIC AUTO



Velkommen hos JH Classic Auto
Dit lokale autoværksted 3210 Vejby

Mere end 25 års erfaring!
Vi sætter en ære i at udføre kvalificeret autoservice, herunder pladearbejde på alle biler, med specielt kendskab til de klassiske biler.

Salg af biler • Totalrenovering • Fuld service
Reservedelsforhandler
Forsikringsskader • Vinteropbevaring

JH CLASSIC AUTO
Grøndyssevej 3, 3210 Vejby
+45 41 60 60 04
info@jhclassicauto.dk • www.jhclassicauto.dk

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 6.december 2022 kl. 19.00



Mødested:

Sommers Automobil museum. 1.sal

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Julemøde

Vi mødes til årets julemøde for alle klubbens medlemmer. Fat nissehuen og din MG-makker og kom til julemøde, hvor vi lægger ud med at servere gløgg og æbleskiver efterfulgt af en/vand til at skylle efter med. Husk dog, at du skal styre din egen slæde sikkert hjem bagefter.

Vi spiller julebanko med fine præmier. Bankoplader koster 20 kr. pr. plade, og der er tre plader for 50 kr. – ingen prisstigning ift. sidste år! Kan betales kontant eller med Mobilepay. Der spilles to runder banko med præmier for en og to rækker samt fuld plade – og så er der sidegevinster!

Der bliver også amerikansk lotteri – husk også her lidt hånd-ører.

Tilmelding senest søndag den 4.december på:

Mail: medlemmgklub@gmail.com ,

så vi har et nogenlunde overblik over, hvor mange æbleskiver og liter gløgg vi skal bruge.

Vel mødt!
Julekomitéen



NÆRUM
Tirsdag den 3.januar 2023 kl. 19.00

Mødested:

Sommers Automobil museum. 1.sal

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Nytårskur

Godt nytår. Vi indleder det nye år med en nytårskur. Du behøver ikke at iklæde dig festtøj, for vi skal nok sørge for lidt festlig stemning med bobler og kransekage. Derudover får vi besøg af Kølersmeden Per Strømsholt, som sikkert også kan fortælle et og andet om årsager til, at en autokøler begynder at boble! Per vil bl.a. fortælle om renovering af kølere til veteranbiler, kølerproblemer og afhjælpning.

På gensyn
Claus



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 13.december 2022 kl. 19.00

Mødested:

"Det nye mødelokale"

Bregentvedvej 12, 4690 Haslev

Juleafslutning

På denne aften trakterer vi med gløgg og æbleskiver, og vi rafler og spiller pakkespil om gaver, som julemanden allerede har været forbi mødestedet med!

Kom glad og vær med til 'Jul i Haslev'.

Tilmelding til Henrik på:

Tlf.:20 23 56 77 eller

Mail: toemrerenhaslev@gmail.com

Af hensyn til indkøb skal tilmelding ske senest den 9. dec.

På gensyn!



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 17.januar 2023 kl. 19.00

Mødested:

VSA

Industrivej 14, 4450 Jyderup

Nytårskur

Nytårskur og planlægning af aktiviteter i Vestsjælland for 2023.

Vi mødes hos VSA i Jyderup, hvor vi igen har fået lov at låne mødelokalet.

Vi ønsker godt nytår og byder på bobler og kransekage.

Kom med de ønsker og forslag til, hvad vi skal lave på vores klubmøder i 2023. Vi har selv nogle ideer med, men vi vil gerne have jer med!

Gerne tilmelding til medlemmgklub@gmail.com

På gensyn
Bo & Rikke

(OBS: Det vides ikke om Rikke igen byder på hjemmelavede MG kransekager??)



British Sportscars

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

LARS BORSIG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG 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

Diverse til MGB

Diverse dele til MGB sælges samlet for kr. 500,00.



Lars Andersen
Tlf.: 2814 8909
E-mail: kruth@stofanet.dk

MGB dele

2 topstykker – det ene sidder på original motor fra 1966, som medfølger, BHIHT-attest medfølger. Kr. 850:- pr. stk., samlet kr. 1.500:-. Dobbelt Weber karburator 45 DCOE incl. lang manifold. Ekstra venturis medfølger. Ekstra dyser medfølger. Kr. 3.800:-. Tandstang, brugt, men uden slør. Kr. 500,-.

Peer Moth
Tlf.: 2893 7382
E-mail: peer. Moth@gmail.com

Strømfordeler

Ny elektronisk strømfordeler og tændspole til MGB V8. Pris kr. 1.500,00.



Knud Mikkelsen
Tlf.: 4061 5571
E-mail: kmubby@mail.tele.dk

SÆLGES

MGB 1971

Yderst velholdt og serviceret 43343 miles. Forsynet med T9 overgear. Elektronisk tænding. Originale trådhjul. Moto Lita rat. Rack på bagageklap. Pæn og fejlfri kaleche. Windbreaker. Tonneau heldækken. Helt nysynet for kommende 8 år. Pris kr. 108.000,-



Bengt Høffner
Tlf.: 2029 1640
E-mail: b.hoeffner@hotmail.com

MGB GT / MGB med automatgear

MGB GT 1,8 eller 3,5, eller MGB 1,8 eller 3,5 Roadster MED AUTOMATGEAR KØBES.

Sms til 41266269 eller send evt. billeder på min mail og send lidt om stand, årgang og pris. Bilen jeg søger skal være i god stand og køreklar. Jeg er **IKKE** interesseret i projekter eller højrestyret MG´er, ej heller MG`er med manuelt gear

Michael Olsen
Tlf.: 4126 6269
E-mail: taageskov@gmail.com



Klubweekend 2023 og 2024

Efter en meget succesfuld klubweekend på Bornholm i juni kan vi nu løfte sløret for klubweekenden næste år. Der bliver ikke nogen!

2023

Fortvivl dog ikke, for der er et meget flot alternativ! Nemlig deltagelse i European Event of the Year, som i 2023 afholdes på Fyn i dagene 2.-6. august. Det er vore venner i den vestdanske klub, som i 2023 kan fejre 50 års jubilæum, og i den anledning inviterer hele Europa til Middelfart og omegn. Dette vil vi gerne bakke op om, så vi sløjfer klubweekenden og anbefaler i stedet, at I tilmelder jer dette internationale arrangement.

På side 29 i dette blad er der en annonce for eventet, og tilmelding åbner den 1. oktober i år. Læs mere på

https://mgcc.dk/europeanevent2023/



2024

Klubweekenden om to år i 2024 er stort set også på plads, så derfor kan vi allerede nu løfte sløret for tid og sted. Vi skal til Ærø fra fredag den 23.august til søndag den 25.august 2024. Vi skal bo på Ærø Hotel i Marstal, som bryster sig af at være Danmarks eneste voksenhotel. Vi kommer hele øen rundt i vores MG'er og skal med vægterne på rundtur i eventyrbyen Ærøskøbing ligesom der bliver mulighed for at smage på den lokale øl fra Ærø Bryggeri til frokosten den ene dag. Så sæt kryds i kalenderen allerede nu. Mere information når vi nærmer os 2024.

Bedste hilsener Bestyrelsen









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

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

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

Ring blot til OK på tlf. 7010 2033.

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

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

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

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

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

Foto på vej

BESTYRELSESMEDLEM
Henrik Pedersen
Bregentvedvej 12, 4690 Haslev
Tlf.: 20 23 56 77
E-mail: toemrerenhaslev@gmail.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*

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, service og vedligehold - også plade– og malerarbejde.

Stort udvalg af smøremidler, reservedele, tilbehør.
Inkl. gaveartikler.

Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal.

Køb og salg af veteranbiler.
Inkl. formidlingsaftale

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



Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg **www.autohallen.one**

Peter Mogensen
Reparation, service, restaurering, reservedele



- ❖30 års erfaring med reparation af MG.
- ❖Salg af reservedele. Nye og brugte fra Danmarks største lager.
- ❖Her kan du også få gode råd, vejledning og en MG snak

Peter Mogensen
Mellemskovvej 1
Kollerød,
3450 Allerød
Tlf: 25 84 12 40

Speciale: Hovedreparation af motor, gearkasse og bagtøj

MP Autolakering
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!



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.