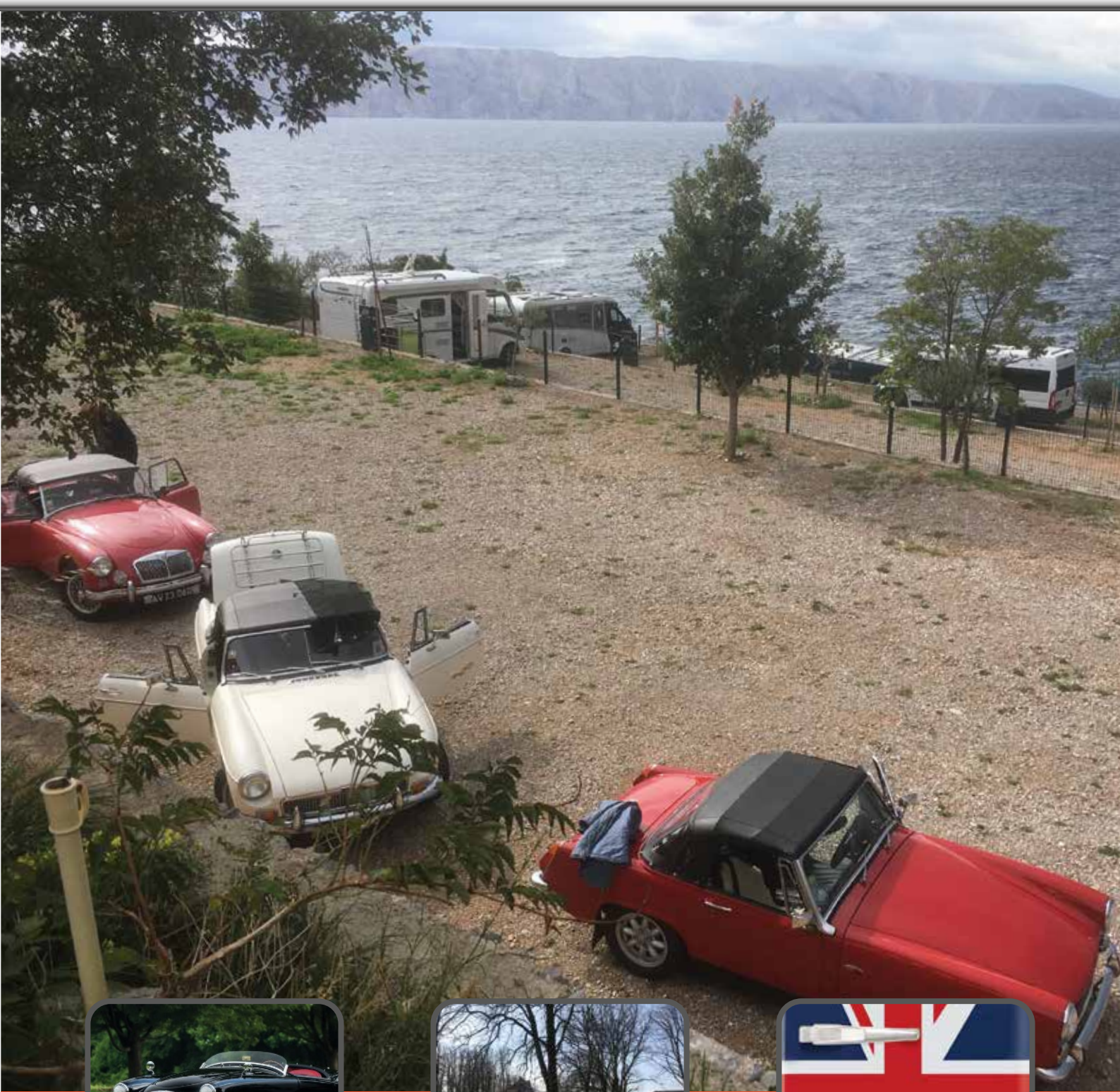
MG CarClub

DENMARK

1 JANUAR 2023





MGA
- side 15



På tur til Fyn
- side 18



Ny kalender
- side 32

SPORTY & KOMPAKT

Den nye MG4 Electric

Pris fra kr.
284.999



mgmotors.dk

Forbrug MG4 Luxury: 166 wh/km. Rækkevidde: Op til 435km. CO_2: 0 g/km under kørsel (WLTP). Mulighed for DC-hurtigopladning: Op til 135 kW, fra 10-80% på ned til 35 min. AC-ladehastighed: Op 11 kW til 0-100% på ned til 7 time. (ladehastighed afhænger af flere omstændigheder, bl.a. ladestander, strømforsyning til denne, udendørstemperatur etc.) Grøn ejerafgift: 340,- / halvårlig.

Op til 435 km.
Rækkevidde (WLTP)

Oplad 10-80%
På ned til 35 min.

MG Pilot
Førerassistentsystemer

Recharge yourself

Nyt fra Bestyrelsen

Kære MG'er

2023 bliver et stort år for vores klub. Vi skal selvfølgelig fejre vores eget 50-års jubilæum og MG mærket kan fejre, at det er 100 år siden den første bil med mærket blev trillet ud fra Morris Garage.

Antallet af tilmeldinger til jubilæet 2. – 6. august på Hindsgavl har været positivt og der er nu lukket for flere tilmeldinger til selve festen lørdag aften. Vi havde håbet på fuldt "hus" til festaftenen og det er lykkedes. MEN HUSK det er hen over hele lørdagen, vi egentlig fejrer vores jubilæum. Sæt derfor et stort kryds i kalenderen her i begyndelse af året. Vi ser meget frem til, at vi så mange som muligt kan mødes i løbet af lørdagen. Der kommer til at foregå rigtig mange spændende aktiviteter og selvfølgelig en præsentation af en stor kavalkade af MG biler fra 1930 til i dag. Mere herom i de kommende blade og på hjemmesiden.

"Hvad du ønsker, skal du få" står der i en meget kendt julesang. Vi har i bestyrelsen, i bladudvalget og ude ved nogle pubmøder efterspurgt flere, der indsender artikler til bladet. Fortællinger om forløbet af en renovering, rejsebeskrivelser, referat fra pubmøder eller andre aktiviteter efterlyses. Kontakt gerne bladredaktionen – de vil meget gerne hjælpe med at få sat "historien" sprogligt sammen og få behandlet eventuelt billedmateriale. Bagerst i bladet finder i medlemmer i bladudvalget med kontakt info.

Bestyrelsen har fået udarbejdet en samlet oversigt over de fælles aktiviteter for 2023. Se side 32. – Den vil løbende blive opdateret i de kommende blade og på hjemmesiden.

HUSK i den forbindelse at få opdateret alle pubmøder med sted, dato og klokkeslæt i den fælles kalender og på hjemmesiden.

Der har været afholdt årsmøde i MOTOR HISTORISK SAMRÅD (MHS) den 26. november, et møde hvori Mogens Petersen og jeg deltog. MHS er en vigtig lobby organisation for klubben at være medlem af. Via deres påvirkning af politikere og embedsværket, er de med til at sikre, at vi kan fortsætte med at køre i de ældre biler (den historiske arv) og samtidig holde afgifter og forsikringer på så lavt et niveau som muligt. Referatet fra mødet findes på hjemmesiden. Vi vender tilbage i senere artikler med flere detaljer om MHS's virke.

GENERALFORSAMLINGEN er fastsat til den 15. april på Aarslev kro – nu igen med buffet fra kl. 12.00 og selve generalforsamlingen fra kl. 14.00. Nærmere information om tilmelding i marts bladet.

GODT NYTÅR – pas godt på hinanden og jer selv.

Med venlig hilsen / Finn



MG CarClub
DENMARK

Medlemsblad for
MG Car Club Denmark

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

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

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

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

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

Annoncer:
Professionelle annoncer skal leveres reproklare

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

Deadline:
Den 5. i de lige måneder.

Tryk:
Tarm Bogtryk

Lay-out:
Aaens Grafiske Hjørne

Oplag:
1.375 stk.

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

Indhold:

Nyt fra Bestyrelsen 3
Europa on tour 5
Tid til vinter- og træktøj 12
MGA - en introduktion og baggrund 15
På tur til FYN 18
Matthies Garage 24
Vibrationer i Kardanaksel 28
Fredericiamessen efterår 2022 30
Kalenderen 32
MG Shoppen 33
Afviklede Pubmøder 34
Invitationer til Pubmøder 39
MG klub info 42

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

Forside: Fra Rikke og Palles langtur. Billedet er fra Kroatien

Europa **on tour**

Artiklen, der bringes over de næste 3 numre af MG Bladet er forfattet af Rikke og Palle Møldrup.



Fra Østrig til Slovenien

Danmark – Østrig

Vi er Erling, Lisbeth, Jørgen, Lone, Palle og Rikke, og vi kørte fra Danmark den 22.september. Tog autotoget fra Hamborg til Innsbruck. Herfra til et højfjeldshotel i Berg in Drautal ejet af et hollandsk par, der var meget interesseret i vores 3 MG'ere – en MGA, en MGB og en Midget.

Slovenien

Næste dag kørte vi til Slovenien og overnattede på et Bed and Breakfast med den mest eventyrlige "Breakfast". Stedet hedder Room Grill i Postojna i Slovenien.

Den 25. september futtede vi videre til Kroatien, hvor vi overnattede på et guest House BILI i Karlobag.

Nu er vi i nærheden af Splid og bor 2 dage hos en dejlig familie kun 8 km fra denne interessante by.

Vi kører - så vidt muligt - kun på almindelige veje. Vi booker først dagen før, så vi ved at vi med en god portion sandsynlighed kan nå frem, og så forsøger vi at holde max. 200-250 km's kørsel pr. dag på de skønne veje – oftest helt ud til kysten eller på dejlige kuperede bjergveje.

I morgen den 28. september fortsætter vi mod Dubrovnik.

Kroatien

Vejret har været med os, så de fleste dage er foregået i åben vogn.

Kroatien gennemskæres nogle få km af Bosnien Herzegovina. Vi valgte den nye bro over til øen Peljesac og forsatte på denne måde videre ind i Kroatien.

Herfra til Montenegro uden overnatning og ind i Albanien.

Albanien

Vi bookede os ind på "Rose Garden" i byen Shkodër i Albanien. Et fint familieejet hotel med sikker parkering i "haven".

I dag den 30. september er vi fortsat videre syd og øst på i Albanien til Ohridsøen og fundet et dejligt B&B ved navn Rosa lige ud til Ohridsøen.

Fra Albanien til Grækenland

Vi nød stedet og overnatningen ved Ohridsøen i Albanien hos Rosa B&B.

Hun lavede også aftensmad med meget veltillavet bækørred.

Den 1.oktober vinkede vi farvel og kørte ad små veje i op til



Kroatien



Kroatien overnatning i Preveza -spritnyt hus



Slovenien - Room Grill, Postojna

1 km's højde gennem små landsbyer og ad små snoede veje med gedeflokke og småbønder med hjemmelavede kærrer trukket af æsler og muldyr. Jo vi var rigtig ude på landet.
Den sidste del ad vejen kørte vi på en flot asfalteret vej mod grænseovergangen til Grækenland.

Grækenland

Første stop var en lille bjergby, hvor vi fik lidt at spise og hvor der lige kom et par gutter med et vildsvin på ladet af trucken.
Vi valgte at køre til Kastoria i Grækenland, hvor vi bookede os ind på Hotel Byzantium for to overnatninger. Dejligt med en lille kørepause og dejligt med en skøn vandretur i byen Kastoria. Byen har mange levn fra den osmanniske periode (tyrkerne) bl.a. afspejlet i mange huses byggestil med udhængende 1. sal.
Vi oplever meget stor interesse for de tre små MG'ere. "Ihhh… og Åhhh. Hvad koster egentlig sådan en? Er I kørt fra Danmark? Tommelfinger op. Må vi tage et billede?".
Vi har valgt de små veje, og det er i høj grad bjergveje her i det nordvestlige Grækenland. Det er skønne veje at køre på – uhyre flot natur og vejret er i den grad med os.
En enkelt nat med torden og brag, men næste dag smuk solskin.
Fra Katoria den 3.oktober og videre til Kastraki også med to overnatninger, nemlig den 3. og 4. Kastraki er byen klods op ad de berømte Meteora-klostre bygget fra 1300-tallet og videre frem. Er beliggende højt oppe på stejle klipper på resterne af en gammel sø- og havbund.
Her har været op til over 40 klostre, men i dag er der 7 klostre. Vi besøgte 3 af disse. To munkeklostre og et nonnekloster. Al transport af mennesker og varer har gennem tiderne fundet sted ved hejsetov. De tre vi besøgte er i dag forsynet med stentrapper, så det er muligt at gå derop, hvilket er god motion for bentøjet.
Fra Kalampaga, byen der ligger for foden af de spektakulære Meteora-klostre på klippetoppe, kører vi til Metsovo, som er en gammel by med et lidt voldsomt skær af turisme. Herfra til Ioannina, der også ligger ved en sø. På turen var vi oppe i lidt mere end 1,6 kilometers højde ad smalle snoede bjergveje.

Er du *helt sikker på...*

... at du kender fordelene ved vores veteran-forsikring?
Vi har blandt andet ikke noget originalitetskrav, så længe de uoriginale dele er delvist historiske korrekte. Vi hjælper dig gerne med at passe på din veteranbil alligevel. Ring **7060 2601**



AROS FORSIKRING

Vær sikker på mere



Albanien til Grækenland - Nu holder du tilbage



Så er vi i Albanien



Kroatien skønne bjergveje

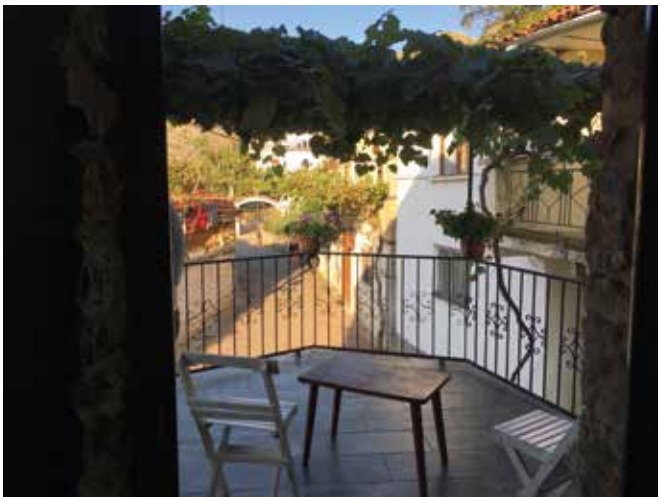


Albanien og Grækenland - Bjergene mellem landene

Vi overnattede i Ioannia og kørte derefter videre igen ad bjergveje til oraklet Dodoni, et græsk bygningskompleks med sin storhedstid fra år 700 før vor tidsregning. Her var et stort teater, templer for flere græske guder, en sportsplads, overnatning til gæster til oraklet osv. Smukt beliggende på en slette højt mellem bjergtoppe.
Herfra gik turen igen videre ad bjergveje med næsten ingen andre kørende end os, og så åbenbarede sig mod vest det Ioniske hav.
Vi forsatte til næste overnatning i Preveza, der ligger helt ud til havet. Huset med 3 værelser er fuldstændigt nyt og i stor kontrast til de antikke marmoroplevelser, vi havde tidligere på dagen.
Den 6. oktober overnattede vi i Preveza og videre ad snoede bjergveje forbi Dodoni-oraklet med alt, hvad der hører til af templer og græsk teater og plads til indkvartering fra før vor tidsregning. Smukt beliggende på en højslette.
Herfra kom vi ud til kysten og fandt ad en lille sidevej det sted, som Homer i Odysseen beskriver som nedgangen til de dødes verden, nemlig nedgangen til Hades. Homer skiver, at Odysseus søgte dette sted for at få nyt om sine venner fra den lange rejse fra Troja – (se billedet fra den "kælderlignende" hal



Albanien - ophold B&B Rosa



Albanien - Overnatning



Albanien Karlobag







Pas godt på din passion og hobby

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

Det får du som medlem i GF Veteran

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

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

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

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

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

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

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

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

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

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

GF FORSIKRING
Overskud til hinanden

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

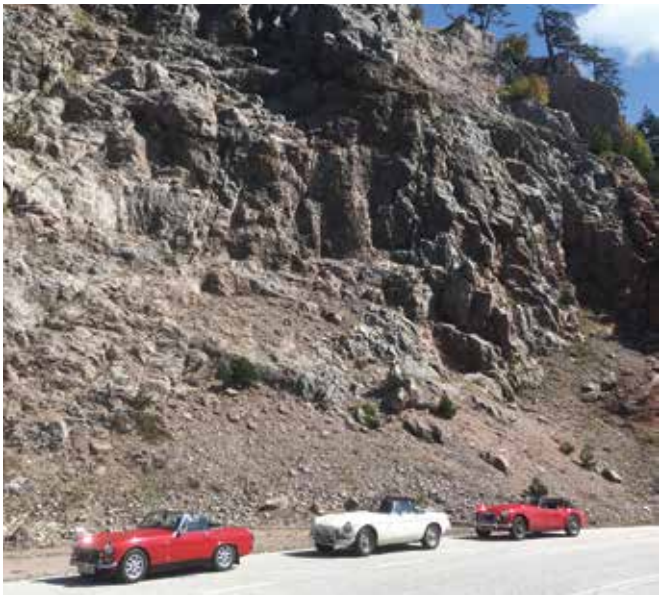
GF Veteran tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringsselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringsselskaber.
Vi tager forbehold for eventuelle fejl. Indholdet kan ikke erstatte den vejledning, som du kan få ved at kontakte os.
Du kan finde betingelserne for vores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



Grækenland - Meteora klostre



Grækenland - Vildsvin på afveje



Grækenland Nord-vest

vi gik ned til). Herfra kunne Odysseus få ny vished om sine venners skæbne. Vi kom ikke i kontakt med folk fra hinsides, men vi søgte det nok heller ikke.
Herfra kørte vi videre til den store bro, der fører fra fastlandet til Peloponnes.
Vort mål var den lille by Kyllini, hvor vi fandt vores bookning – Fragos Garden Studios – et rigtig fint hyttekompleks, stadig i det smukkeste solskinsvejr.
Næste dag kørte vi til den store udgravning af det ældgamle Olympia – det olympiske kompleks fra 700-tallet før vor tidsregning.
En lille by ligger tæt op ad det store olympiske stadionområde. Stadion består af alt til faget hørende – templer – overnatningsbygning for indkvartering af trænere – et stort "gymnasium" med træningsområde, biblioteker, det oprindelige olympiske stadion med den obligatoriske olympiske størrelse osv.
Man kan ikke undgå at suse 2.700 år tilbage i tiden.
Dertil er der to museer:
Et arkæologisk museum med mange af de spændende figurer, lertøj og bronzestøbninger, der har været efterladt i området og gravet frem ved udgravningerne.
Et andet museum, der går i dybden med de olympiske lege, der uafbrudt har været afholdt fra år 700 f.v.t til 300 e.v.t. i over 1.000 år. Det er en stor oplevelse at besøge.

Tid til **vinter-** og **træktøj**

- eller rigtige **MG'ere** *kører med* **sneglehus!**



Alsløb

Af: Carsten Wiwel
Så blev det januar, og der er nu syv måneder til årets højdepunkt: Jubilæumseventet i august.

Her kommer så det store spørgsmål: Hvor skal vi sove om natten, og hvad skal vi kigge på om dagen?

Er du til luksus, bløde madrasser, ventilerede rum og toilet ved siden af sengen – så er det enten Hindsgavl eller Trinity eller er du mere til hardcore?

Så er løsningen: Hindsgavl Camping – "til priser, hvor alle kan være med". I de gode gamle dage camperede vi alle i telt og hyggede os til langt ud på aftenen når vi var til løb. Men, men



Hindsgavl

GoldClass™

Premium Performance



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

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

Reflect Your Passion™

REFLECT YOUR PASSION · 10 ÅR I DANMARK

Meguiar's Danmark
Gartnervej 16
4684 Holmegaard

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

Meguiar's® since 1901



Bølle kigger ud



Graziella



Nedklappet



Røgvender

– der er jo en mellemvej, nemlig at få monteret træk på bilen og finde en lille campingvogn eller Camp let. Det er nu, hvor det er mørkt uden for hvor de små vogne er billigst! Efter de nye regler for træk, er det blevet rigtig interessant at anskaffe sig en efterløber til legetøjet.

Den opmærksomme læser vil måske påpege, at mine køb af underlige og sjældne campingvogne har været dyre. Absolut ikke. De fleste har jeg fundet på EBay i Tyskland, Holland og Italien. Og dyre at hente? Jo, Graziellaen måtte jeg til Sydtyskland to gange efter, da ejeren ikke havde sørget for de nødvendige prøveplader, hvilket jeg så sørgede for i Flensborg. Via nettet bestiller man blot en tidsbegrænset forsikring, får lavet en prøveplade, som ligner en "rigtig" og henter derefter så sin nyerhvervelse. Jeg har over årene haft rigtig mange forskellige, både teltvogne og 'rigtige' vogne.

Fælles for dem alle er, at de gerne må være lidt specielle, ikke alene i indretning, men også gerne af udseende. Man er altid sikker på, at nogle kommer forbi til en sludder og udveksling af erfaringer. Ved indregistrering herhjemme, er det blot et spørgsmål om at sørge for de almindelige ting som bremser, lys og registreringspapirer. Afgift? Nej da! Der er ikke afgift på campingvogne indenfor EU. Jeg har – endnu – ikke hentet en campingvogn i England efter de er trådt ud af EU, så det skal jeg lige have undersøgt.

Holland, Belgien og det tidligere DDR er ellers et slaraffenland med mange sjove, spændende og underlige konstruktioner. Nogle er efterhånden blevet direkte kult og dermed med stigende priser. Men vær påpasselig med papirerne ved de førstnævnte, da disse følger bilen, der skal trække campingvognen.
God jagt og vi ses derude!

MGA

- en **introduktion** og **baggrund**



Af Jon Branch
Oversat af Anders Øster efter tilladelse fra "Silodrome".

Del 1 af artiklen der bringes over de næste 3 numre af MG Bladet.

MGA'en blev født ud fra to vurderinger; den ene var amerikanernes opdagelse af britiske sportsvogne i årene efter anden verdenskrig, og den bil, der var ansvarlig for dette, var MG TC'en fra 1945-1950.
Den anden var MG's bestræbelser på at blive anerkendt som en seriøs sportsvognsfabrikant, hvilket betød, at firmaet skulle være involveret i motorsport og i ting som at sætte hastigheds- og udholdenhedsrekorder.

MGA Twin Cam

I årene efter Anden Verdenskrig stod den britiske regering over for en alvorlig økonomisk situation som følge af ikke bare én verdenskrig, men to verdenskrige med en økonomisk depression ind imellem.
Resultatet af dette for den britiske bilindustri var, at de var nødt til at skabe produkter til eksport, så nationen kunne komme sig økonomisk og ikke nok med det, det stål, der var nødvendigt til produktionen, blev rationeret af regeringen med præference for eksportprodukter. Så for at kunne fremstille noget som helst måtte en industri være villig til at "eksportere eller gå til grunde".
Det økonomiske pres fik Morris og M.G. Car Company til at slå sig sammen med Austin Motor Company i 1952 og danne British Motor Corporation. Denne fusion førte til en rationalisering af produkterne, idet mange Austin- og Morris-bilmodeller stort set var identiske, lige bortset fra mærkerne på dem. Dette blev kaldt "Badge engineering", og det tjente til at holde liv i mærkerne Austin, Morris, Wolseley, Riley og MG.
Der var dog en reel risiko for, at MG som sportsvogn ville blive tvunget til at forsvinde. MG Magnette sedanen blev i 1953 opdateret til at være en ombygget Wolseley og efterfølgerne til MG TC, MG TD og MG TF var ved at blive lige så gammeldags som den britiske Morgan og havde et stort behov for en modernisering efter krigen - men der var knapt med penge eller motivation til at skabe en ny bil.



MGTF- roadster sportsvogn

Den største hindring for udviklingen af en ny MG opstod på grund af fusionen i 1952 mellem Austin og Morris/MG. Leonard Lord fra Austin havde forsøgt at skabe en bil, der specifikt var rettet mod det amerikanske marked.
Men i stedet for at være en sportsvogn der oser af karakter og spænding, blev den bil, som Austins kyndige skabte, Austin A90 Atlantic. Det var en bil, der så så akavet ud, at kun dens skaber kunne elske den, en bil, der ikke så meget accelererede som "tog fart".
Austin Atlantic var blevet en total katastrofe og i 1952 var Austin's Leonard Lord ret desperat efter at finde en rigtig sportsvogn, som han kunne imponere amerikanerne med og samtidig redde sit firma.

Austin A90 Atlantic - et salgssvigt og en bil med et splittet design

Det var, da han vandrede fra stand til stand på Earls Court Motor Show i London i 1952, at Leonard Lord havde set den bil, der kunne redde hans firma. Bilen stod på Donald Healey Motor Companys stand, den var fremstillet hovedsagelig af



Austin A90 Atlantic



Austin Healey



MGA LeMans racer

Austin-dele, og den var helt utrolig smuk.
Den var så smuk, at den franske skuespiller og sanger Sacha Distel senere købte en og brugte den til at køre skuespillerinden Brigitte Bardot rundt i den.

Leonard Lord (tv) og Donald Healey (th) ved Earls Court Motor Show London i 1952 i en Healey 100.
Leonard Lord og Donald Healey indgik en aftale til gensidig fordel under middagen den aften, og Austin-Healey var født. Det var gode nyheder for Leonard Lord og Austin og gode nyheder for Donald Healey, men meget dårlige nyheder for MG og deres håb om at producere en ny MG-sportsvogn til efterkrigstiden.
En ny, moderne sportsvogn fra MG ville være en direkte konkurrent til Austin-Healey, og derfor ville ledelsen næppe støtte den.
Udviklingen af MGA'en
På trods af sit gammeldags udseende var MG TD fra 1950 en ret avanceret sportsvogn. Den havde et uafhængigt forhjulsophæng med skruefjedre, tandstangsstyring og motoren var en MG XPAG 1.250 cc OHV-motor med en effekt på 57 hk ved 5.500 omdrejninger pr. minut.
Dette var grundlaget for MG's chefdesigner Syd Enever, som byggede et strømlinet karrosseri til 24-timers Le Mans-løbet i 1951. Denne bil fik projektbetegnelsen "EX176" og er typisk omtalt under registreringsnummeret UMG 400.

MG-racerbil UMG400

Le Mans-bilen viste sig at være så inspirerende, at der blev skabt to nye chassis til en prototype til en fremtidig produktionsbil, der skulle erstatte den ret "gammeldags" MG TF, og et af disse blev udviklet til en fuldt køreklar testbil, der blev registreret til vejen.
Disse to blev betegnet "EX175" og den testbil, der blev registreret på vejene, var HMO 6. Det nye chassis var nødvendigt på grund af begrænsningerne i det oprindelige MG TF-chassis, som placerede førersædet ret højt, hvilket ikke var et problem i MG TF, men det var et problem i en strømlinet Le Mans-bil, hvor det var nødvendigt at få førersædet lavere både for at forbedre bilens aerodynamik og sænke tyngdepunktet.
Det nye chassis havde sine sidestykker placeret længere fra hinanden, så førersædet kunne sidde mellem dem og dermed sidde meget lavere. Det betød, at cockpitgulvet blev fastgjort til bunden af chassiselementerne i stedet for oven på dem som i MG TF.



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

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

Morten Grønne-Reinholdt
Afdelingsdirektør, Privat, Spar Nord Herning

spar nord

På tur til FYN

med **European Event 2023**

Af Palle Møldrup

Torsdag d. 3. August og fredag d. 4. August er der planlagt 3 forskellige ture på Fyn og 4 ture i Jylland.
Rikke og jeg har sammen med gode kræfter i klubben bl.a. Mogens og Karin ansvaret for at kreere de tre ture på Fyn.



Tur nr. 1 går til H.C. Andersen by Odense. " I eventyrfortælleren H.C.A. fodspor"

Fra Hindsgaul køres af små veje via Brenderup, Morud og Søndersø til "Den romantiske Have" ved Sanderumgaard. Haven er fra slutningen af 1700-tallet og er på 15 HA. H.C.A. besøgte haven i 1832 Her indtages frokosten.

Herfra går turen til Odense Centrum hvor H.C. Anderen selv, i skikkelse af skuespiller Torben Ivensen tager imod og viser rundt i byen. Forbi H.C. Andersens fødehjem, forbi barndomshjemmet hvor faderen reparerede sko, hans skole, åen hvor moderen vaskede tøj, Domkirken hvor H.C.A. blev konfirmeret som 14- årig. Og undervejs vil man møde nogle af eventyrfigurerne.
Herfra hjemtur til Hindsgaul Slot.





TA' PÅ WEEKENDTUR TIL ÅRHUS



- eller nyd en dejlig middag i vores a la carte restaurant

WEEKENDOPHOLD
LØRDAG TIL SØNDAG
FOR 2 PERSONER

LØRDAG
· Check-in fra kl. 14.00
· Eftermiddagskaffe med kage
· Velkomstdrink kl. 18.30
· Lækker 3-retters aftenmenu
· 1 overnatning i dobbeltværelse

SØNDAG
· Stor morgenbuffet
· Check ud senest kl. 11.00

835,-
pr. person

På de fleste værelser er der mulighed for opredninger til børn.
Morgenbuffet er inkl. i prisen for opredningen.

TILLÆG
Enkeltværelse pr. dag: 300,-
Opgradering til businessværelse: 300,- pr. dag
Der tillægges 38,- energibidrag på reservationen pr. person pr. nat.

Hotel Årslev Kro

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









MG kalenderen for 1. januar til 31. marts

Januar

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

Februar

o	1	Pubmøde Sønderjylland
t	2	
f	3	
l	4	
s	5	
m	6	
t	7	Pubmøde Sydvestjylland
o	8	Pubmøde Sydøstjylland Pubmøde Østjylland

Marts

o	1	
t	2	
f	3	
l	4	MG Udvalgsmøde Årslev Kro
s	5	
m	6	
t	7	6 uger i en MG MIDGET – Grækenland tur/retur
o	8	Pubmøde Sydøstjylland Pubmøde Østjylland

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

t	9	
f	10	
l	11	Fælles tur til Haaning Bilmuseum
s	12	
m	13	
t	14	
o	15	
t	16	
f	17	
l	18	
s	19	
m	20	
t	21	
o	22	
t	23	Pubmøde Midt-Vestjylland
f	24	
l	25	
s	26	
m	27	
t	28	

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

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







Tur nr. 2. Tornerosebyen "Bogense"

Turen går ad landevejen mellem Middelfart og Bogense hvor der gøres holdt på det smukke Tornerose-slot Harritslevgaard, der allerede nævnes i Kong Valdemars jordebog fra året 1231. Den nuværende renæssancebygning fra 1606 har bl.a. riddersal og hvælvet middelalderkælder.

Turen går videre til den charmerende Bogense By, hvor der spises frokost på en af restauranterne langs havnen.

Derfra går turen til Gyldensten Strand et stort naturopretningsprojekt på 616 HA, der tidligere var inddæmmet. Nu hvor digerne er væk er vandet tilbage på en lavvandet lagune og en ferskvandssø. Infocentret er værd at kikke nærmere på.

Ad små veje går turen nu til Humlemagasinet. Her var tidligere opkøb og lagring af humle til øl fremstilling nu et smukt haveanlæg med 12 temahaver, galleri og museer. Her kan købes kaffe og kage ad de frivillige kræfter der passer stedet.
Herfra går turen tilbage til Hindsgavl Slot





Tur nr. 3. Det forunderlige Vestfyn og Søhelten Willemoes fødeby

Tag med på en køretur igennem den vestfynske natur. Med havet på højre side igennem noget af Fyns smukkeste natur. Oplev det blomstrende landbrugsland samt havet og hele kystlinien. Her er mange rekreative områder med små lystbåd havne og campingpladser.

Turen går forbi slotte og Herregårde til byen Assens, der er en gammel købstad. Assens ligger smukt ud til Lillbælt. Der gøres holdt på havnen og herfra en gåtur igennem strøget forbi Vor Frue Kirke og Nordens største træbygning til søhelten Peter Villemoes bardomshjem, der i dag er museum.

Frokost indtages på restaurant i Assens og herefter går turen til det lille fiskerleje Torøhuse. Her komponerede Jakob Gade en af verdens mest populære musikstykker "Tango Jalousi". Videre langs kysten til halvøen Helnæs som kun er forbundet til Fyn med en dæmning. Efter rundtur på Helnæs går tilbageturen til Hindsgavl Slot .



Teknik, Holdninger og Gode Råd

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

Velkommen tilbage til hverdagen! Når dette læses, er der kun lidt under to måneder til at vi atter kan komme ud at køre i "de gamle", hvis ikke vinteren trækker ud. Men håbet og foråret er lysegrønt!

Overbremsning af baghjul

Sidste gang skrev jeg lidt om hvordan du selv kan undersøge og teste dine bremser. Jeg skrev også, at MG'erne og andre ældre biler havde problemer med overbrems-ning af baghjulene, dvs. at baghjulene blokerer før end forhjulene ved en hård op-bremsning. Tilfældigvis "faldt jeg over" en af mine antikvariske bilbøger: Mogens H. Damkier, Den lille Bil bog fra 1973. Heri beretter Damkier om fænomenet:

Under prøvekørsel af en helt ny model måtte jeg med undren konstatere, at baghjule-ne blokerede for tidligt, og ved katastrofeopbremsning skred vognen ud i en vinkel på 30 grader, skønt bremserne tilsyneladende var i bedste stand. Jeg kom så i tanker om, at vognen blev leveret med diagonaldæk i sit hjemland, men her syntes importøren, at det var så god en vogn, at den fortjente radialdæk. Jeg lånte så fire hjul med diago-naldæk, monterede dem på prøvevognen, og så fungerede bremserne perfekt med fuld stabilitet under opbremsning.

Så blev jeg så klog! Radialdæk (de dæk som vi anvender i dag) har et væsentlig bed-re vejgreb end de gamle diagonal-dæk. Radialdæk er meget bedre til at overføre bremsekræfter til underlaget end diagonaldæk, men der skal også trædes meget hår-dere på bremsepeda-len inden forhjulene blokerer med radi-aldæk. Det medfører for-øget dynamisk vægtforskydning ved bremsning – større tryk på forhjulene og tilsva-rende min-dre tryk på baghjulene – som så igen medfører overbremsning af baghjule-ne. Egentlig logisk nok! Jeg vil senere i mine skriverier vende tilbage til mere om de forskellige dæks opbygning og egen-skaber.

Først i 1973 blev radialdæk standard på MGB'erne, men de kunne fås som en option fra 1965 (de såkaldte "road speed tyres"). Bremserne var tilsyneladende afstemt heref-ter eller også betød den optimale vægtfordeling på for- og bag-aksel (50% på hver ak-sel), kombineret med et lavt tyngdepunkt, at det er sjæl-dent at en MGB, med vel vedli-geholdte bremser, overbremser på baghjulene.

Men de fleste MGA'ere har efterfølgende fået udskiftet de nedslidte diagonaldæk med radialdæk. Nye diagonaldæk er dyre og vanskelige at få fat i, og – som før nævnt - så er køreegenskaber ikke så gode som hvis man kører på radialdæk. Hvis du kører med radialdæk på en MGA, så er der grund til at være meget opmærksom på overbrems-ning af bag-hjulene. Jeg ved ikke hvordan T-typer og Midget's opfører sig på radial-dæk, men jeg vil tro at noget tilsvarende gør sig gældende.

Bremsernes historiske udvik-ling

De første bremser var ikke særlig kom-plicerede. Hvis vi går rigtig langt tilbage, før 1900, så var de første biler – groft sagt - bare motordrevne hestevogne og bremsesy-stemet var overtaget herfra. Hastigheden var beskeden og de mekaniske aktiverede bremseklodser på baghjulene var fuldt tilstrækkelige efter datidens forhold.

Efter 1. verdenskrig var bilerne blevet hurtigere og det nødvendiggjorde at man blev nødt til at konstruere egen-tlige bremsesystemer. Driftsbremsen kunne være håndbe-tjent, men blev senere fodbetjent, som vi kender det i dag. Forbindelsen fra bremse-pedalen og ud til hjulbremserne bestod af et system af bremsestænger og åbne wire-forbindelser. Det var vanskeligt med et sådant system at konstruere en bremse på for-hjulene, hvorfor baghjulsbremser var det mest almindelige.

Det var derfor ganske epokegørende da en engelsk ingeniør ved navn Harold Bow-den (1880 – 1960) opfandt bremse-kablet (bowdenkablet), som består af et fleksibelt rør med en indvendig stålwire, som er den, der overfører kraften. Det gjorde det meget lettere at anbringe bremser på bilens foraksel. Bowdenkab-let anvendes i øvrigt på alle mekanisk aktiverede parkeringsbremser den dag i dag, også på MG'erne.

Men der er stadigvæk tale om det som vi betegner som mekanisk aktiverede bremser. Først i 1930'erne blev det almindeligt med hydraulisk aktiverede bremser på bilerne, således som vi ken-der det i dag.

Hvorfor hydrauliske bremser?

Ulempen ved de mekanisk aktiverede bremser er, at der grundet de mange forbindel-ser, er et stort krafttab i hele bremsetransmissionen. Herudover er det svært at lave en fornuftig udveksling, sådan at et almindeligt menneske kan bringe hjulene til at bloke-re - der skal trædes meget hårdt! Endelig er mekani-ske forbindelser svære at justere, sådan at de enkelte hjul bremser lige meget, dvs. at bilen ikke bremser skævt.

Helt anderledes med de hydraulisk aktiverede bremser. Der er intet krafttab fra brem-sepedal og ud til de enkelte hjulbremser. Det er nemt at ændre på udvekslingsforhol-dene ved brug af store og små hydraulikstempler, sådan at man med et rimeligt tryk på bremse-pedalen, kan bringe bilen til standsning. Og sidst og allervigtigst, det hydrauli-ske tryk fordeler sig altid ligeligt ud til alle fire hjulbremser. Det er altså ikke det hydrau-liske systems skyld, hvis din bil skævbremser, det skyldes en fejl ude i en af hjulbrem-serne.

Vedligeholdelse af bremser

Dette bør selvfølgelig overlades til en fagmand, hvis du føler, at du ikke selv har styr på disse sager! Jeg har i forbindelse med research til denne klumme været rundt i de ny-ere udgaver af Drivers Handbook, nogle af de engelske og en enkelt dansk udgave fra 1970. Fælles for de pågældende instruktionsbøger er, at de kun nævner meget lidt om vedlige-holdelse af bremser og slet ikke noget om udskiftning af bremsevæske. Som du sikkert ved, så skal alle moderne biler have udskiftet bremsevæsken hvert an-det år, men tilsyneladende ikke MG'erne!

Ikke før end efter 1970! Så går Abingdon i panik! Læs her hvad der står skrevet i den danske udgave af instruktionsbogen til en MGB:

Det anbefales at:
1. Skivebremsernes klodser, tromlebrem-sernes belægninger, slanger og rør efter-ses med mellemrum, der ikke overstiger de i kuponhæftet til service anførte mellemrum. (Er bagest i bogen angivet til hver 10.000 km eller 6 måneder).
2. Bremsevæske udskiftes helt for hver 18 måneder eller 40.000 km, alt efter hvad der indtræffer først.
3. Alle væsketætninger i det hydrauliske system og alle fleksible slanger efterses og udskiftes om nødvendigt for hver 3 år eller 65.000 km, alt efter hvad der indtræffer først. Samtidig efterses den arbejdende flade på stempler og på hovedcylinderens, hjulcylindrenes og de andre cylinderes boringer og om nødvendig monteres nye de-le.

Min vurdering er, at der her er tale om "overkill". Mine egne terminer for ovenstå-ende er følgende:

1. Skivebremsernes klodser og bag-hjulsbremsernes belægninger efterses én gang om året. Forhjulsbremsens (hvis der er tale om en ældre MG) og baghjulsbremsens tromler afmonteres. Belægninger efterses og hjulcylindre ef-terses for utæthed. Efter samling justeres bremserne.
2. Bremsevæske og koblingens bremse-væske udskiftes hvert 4. år. Da vore biler kun bliver "sommerkørt" burde dette være forsvarligt og fuldt tilstrækkeligt.
3. Hovedcylinder og hjulcylindre adskil-les hvert 8. år. Alle cylindre efterses for grav-rust. Hvis de er OK foretages en let honing (grov-polering med et special-værktøj) af cylindrene. Der monteres efterfølgende nye gummistempler indsmurt i bremsepasta. Det hele samles, monteres, udluftes og afprøves.

Terminen hvert 8. år er valgt da denne passer med terminen for det periodiske syn for veteranbiler. Og igen, da vore bi-ler kun bliver "sommerkørt" burde dette være forsvar-ligt og fuldt tilstrækkeligt.

Skift af bremsevæske

Bremsevæske er fremstillet på glycolba-sis og er tilsat forskellige additiver bl.a. alkohol for at frostsikre væsken. Det er vigtigt at væsken bevarer sin viskositet (et mål for hvor tyktflydende en væske er), hvad enten omgivelserne er kolde el-ler varme. Der er imid-lertid et problem: Bremsevæsken optager fugt fra luften. Luften kommer ind igennem det lille hul i påfyldningsdækslet.

Bremsevæsken skal have et højt ko-gepunkt. Gentagne og vedvarende opbremsninger udvikler varme som opstår på grund af friktion mellem bremsebelægning og bremse-tromle eller –skive. Varmen forplanter sig til hjulcylindrene eller bremsekaliberen og til den bremsevæske, der befinder sig inde i de pågældende cylindre. To minutters ved-varende bremsning betyder, at bremsevæskens temperatur inde i hjulcylindrene bliver ca. 100 gr. C., mens bremsevæskens temperatur inde ved skivebremsens stempler stiger til omkring 500 gr. C.

To minutters vedvarende opbrems-ning er lang tid, idet det svarer til ca. 12 opbrems-ninger fra 100 km/h til fuldt stop. Men hvis man kører lidt sportsligt eller baneløb, så kommer man hurtigt op på den temperatur!

For mig er der ingen tvivl om at frem-komsten af skivebremser har betydet, at der plud-selig kom fokus på bremsevæ-skens kogepunkt og nødvendigheden af at skifte denne med passende mel-lemrum. Hvis bremsevæsken begynder at koge, så dannes der damplommer og bremserne bliver virkningsløse, idet damp – modsat væske – kan trykkes sammen (komprimeres). Bremseevnen kommer igen når bremserne atter er blevet nedkølede, men hvad hjælper det, når du først holder inde i et træ?

Bremsevæskens kogepunkt er ca. 260 gr. C. Når bremsevæsken har opsuget 3% - 3½% vand/fugtighed fra omgivelserne er kogepunktet faldet til ca. 180 gr. C. og så er det tid til at overveje at skifte bremsevæsken, hvis du vil undgå damp.

Billede: Eftersyn af skivebremse. Bremseklods afmonteres.

lommer. Man regner med som en tommelfingerregel, at bremsevæsken – hvis bilen kører både sommer og vinter – opsuger ca. 1½ % vand pr. år.

Hånden på hjertet!

Hvornår har du sidst fået skiftet bremsevæske på din MG? Hvornår har du sidst fået adskilt, efterset og evt. udskiftet stempler mm. i bremsernes og koblingens hydrauliske system på din MG?

Måske ved du det, men hvis du har anskaffet dig en "ny" MG inden for de sidste par år, så ved du sandsynligvis ikke hvad og hvornår, der er skiftet – eller ikke skiftet – det ene eller det andet på bilen! De fleste nye ejere er hurtige til at skifte olie og kølevæ-ske på "den nye" MG, men glemmer ofte bremserne: "Den bremser da meget godt!"

Jeg ved, at det er en stor omkostning at få andre (professionelle) til at foretage denne helt nødvendige forebyggende vedligeholdelse, men det drejer sig om din og andres sikkerhed. Ved du i øvrigt hvor stort trykket er i det hydrauliske system?

Ved en "normal katastrofeopbremsning" vil trykket i det hydrauliske system "kun" komme op på ca. 80 bar, når hjulene blokerer. Det er ret meget, tænk på at du kun pumper ca. 2 bar i dine dæk! Loven siger at bremsepedalen skal kunne holde til at blive påvirket med 100 kg, hvis du da har kræfter til det! Jo mere du trykker desto mere stiger trykket i det hydrauliske system – der er ingen øvre grænse. En panikslagen person kan let få det hydrauliske tryk til at stige til væsentlig mere end de 80 bar – uden at han bremser bedre af den grund! Men selv om det ikke nedsætter brems-længden at træde så hårdt, så skal det hydrauliske system alligevel kunne holde til trykket!

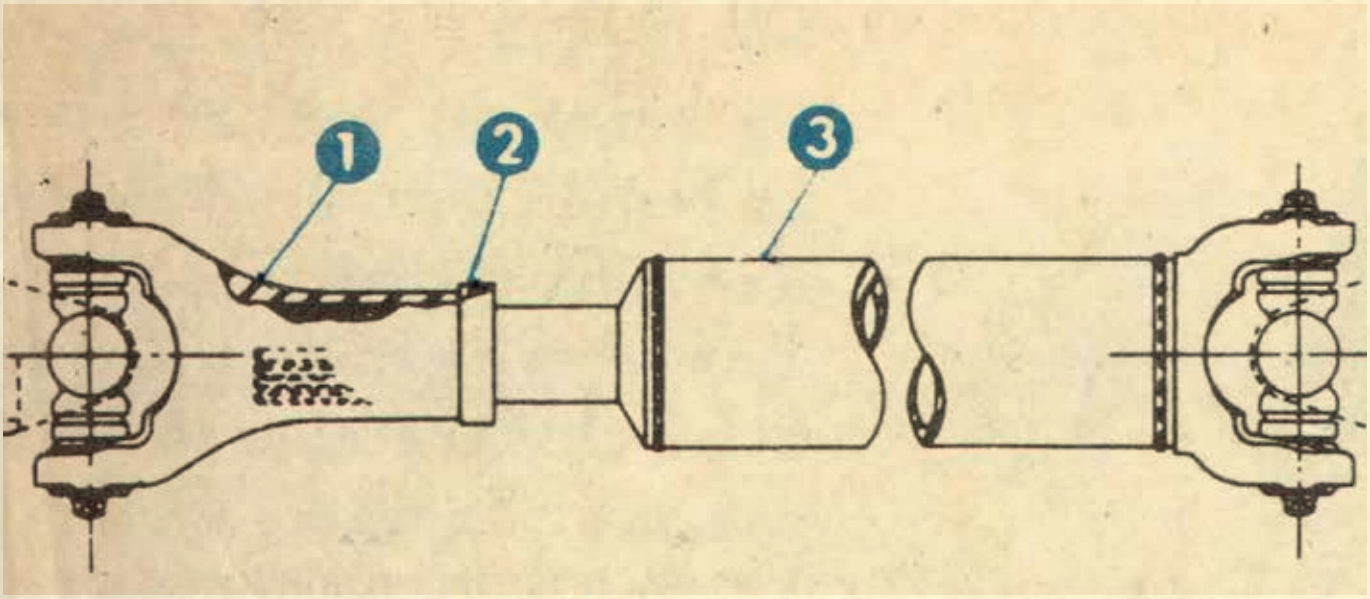
Næste gang vil jeg kaste mig over dæk og fælge, som i virkeligheden er et ret kompliceret emne.





Classic CENTER
MG
CLASSIC Mascot MINI
AUSTIN HEALEY
MORRIS
RIUMPH
www.classic-center.dk
Skandinaviens største webshop førende i alt til MG
MGA PARKING ONLY
Billig dag-til-dag levering med GLS
Gratis levering på køb over 1000kr
Kun 45kr til pakkeshop
*Særlige regler gælder
e-mærket

Vibrationer i Kardanaksel



1. Glidemuffe, 2. Støvdæksel, 3. Kardanaksel. Hvis der ingen pile er, skal gaflerne flugte som vist her.

Vibrationer i kardanakslen ved store hastigheder kan have forskellige årsager. På personvogne er vibrationerne i reglen mest mærkbare ved hastigheder over 80 km/t, medens de på lastvogne forekommer ved lavere hastigheder, fordi kardanakslen roterer hurtigere på grund af den større udveksling i bagtøjet. Undertiden vil vibrationerne forsvinde, hvis hastigheden forøges og komme igen ved en endnu højere hastighed. De kan også vokse i styrke, efterhånden som hastigheden forøges.

For at lokalisere vibrationerne bør man foretage en vejprøve med en hastighed, der ligger lige i underkanten af den, hvor vibrationerne forekommer. Skift derefter til frigear. Hvis vibrationerne nu kommer frem, når kørslen fortsætters i frigear, kan man som regel gå ud fra, at støjen kommer fra kardanakslen.

Undersøg om der på kardanakslen findes områder med særlig tykke lag af maling eller gummihud. Fjern sådanne overskydende lag ved skrabning eller med et opløsningsmiddel.

Hvis vibrationerne herefter stadig forekommer, bør kardanleddene undersøges. Hvis de er af en type med udvendige skåle til beskyttelse mod støv, er det muligt, at en del af det anvendte smøremiddel har sat sig på den indvendige side af skålen, fordi leddet har været smurt for kraftigt, eller. På grund af en utæt pakning, og en sådan ansamling af smøremiddel kan sætte sig på den ene side af skålen og forårsage, at leddet er ude af balance. Selve leddene kan også være slidt. Undersøg dette ved hjælp af en vægtstang, der indsættes mellem kardankrydsene, eller ved at man rokker akslen op og ned tæt ved leddene.

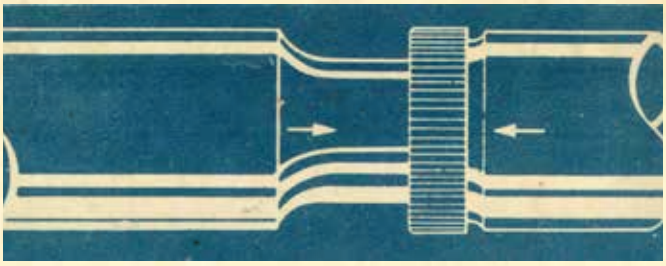
Kontroller samlingen af leddene. Se efter om pilene, der er stemplet på glidemuffen og på kardanakslen, er ud for hinanden. Hvis der ingen pile findes, må man sikre sig, at gaflen på glidemuffen flugter med gaflen i den anden ende af kardanakslen.

Se tillige efter om der er skår eller grater på flangerne til kardanleddene, idet sådanne ujævnheder kan forhindre, at leddene kan fastspændes i den rigtige stilling. Hvis der på kardanakslen er monteret tromle eller skive for håndbremsen, undersøges denne for eventuelle afskalninger, revner eller snavsansamlinger, som kan forårsage ubalance.

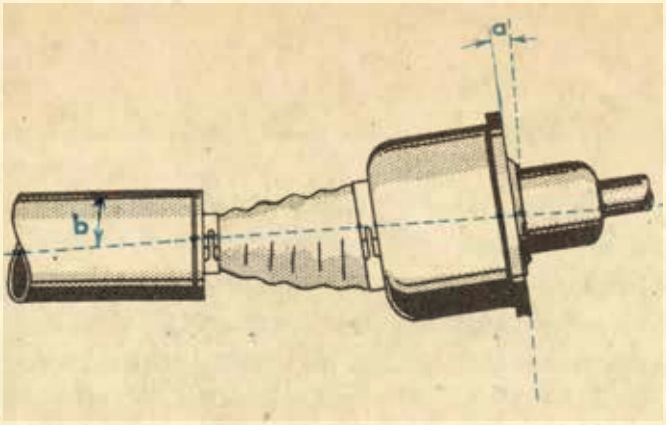
Hvis vibrationerne stadig forekommer efter alle disse undersøgelser, vil det være nødvendigt at afmontere kardanakslen og kontrollere den for kast. Spænd akslen op i en drejebænk eller lignende og kontroller den med et indikatorsur. Akslen bør ikke kaste mere en ca. 0,020" (0,508mm).

En anden årsag til vibrationerne kan være, at bagfjedrene har sat sig. Dette bevirker, at bagakslen kan dreje sig lidt fremad og således forårsage, at den indbyrdes stilling

Artiklen har tidligere været bragt i "DOMI Service Bladet" nr. 16



Hvis der er pile på kardanakslen og glidemuffen, skal de stå ud for hinanden som vist.



"a" er vinklen mellem den lodrette linie og spidshjulsflangen. "b" er vinklen mellem den vandrette linie og kardanakslen. "a" plus "b" skal være 60.

mellem spidshjulsflangen og flangen på gearkassen eller midterlejet bliver forkert. Disse flager må være parallelle, hvilket kan kontrolleres ved hjælp af et vaterpas. Flangernes indbyrdes stilling kan også ændres som fælge af defekte motorophæng eller en skævhed i ramme konstruktionen som følge af en påkørsel.

Nogle fabrikker meddeler, at kardanleddene, der anvendes på deres vogne, er konstrueret til at arbejde under en vinkel på 60. Denne vinkel giver kardanleddene de bedste betingelser ved at fordele belastningen jævnt på alle delene og nedsætte sliddet overalt.

En sådan kardanaksel, hvor leddenes vinkler er mere eller mindre end 60, arbejder under forhold, som i bedste fald kan siges at være uønskelige. Hvis kardanleddet f.eks. er helt lige, samles påvirkningerne fra motoren på et lille område og forårsager ekstra slid. Hvis leddet har en for stor vinkel, bliver drivkraften overført ujævnt, og en raslende lyd bliver følgen. Dette er i nogle tilfælde forekommet ved det bagerste kardanled, hvor støjen fejlagtigt er blevet lokaliseret som differentialestøj, der var mærkbar under påløb.

En for stor vinkling af det bageste kardanled kan forekomme, hvis sæderne til bagfjedrene ikke er rigtigt monteret, eller hvis bagfjedrene har sat sig som nævnt i det foregående.

Det bagerste kardanled kan kontrolleres ved hjælp af et vaterpas og en måling af vinklen på spidshjulflangen og vinklen på kardanakslen. Hvis vinklen er for stor, kan den nedsættes ved montering af to eller flere mellem læg på hver side af bagakslen mellem fjederen og fjedersædet. Mellem læggene skal monteres med den tykke ende anbragt således, at spidshjulssiden af bagakslen drejes opad.

Følgende fremgangsmåde kan anbefales ved kontrol af det bagerste kardanled, efter at man først har forvisset sig om, at der ikke er nogen ekstra belastning på baghjulene. Såvel baghjulene som akslen må kunne drejes frit. Håndbremsen må ikke være trukket an. Om fornødent kan man sikre vognen ved at anbringe klodser ved forhjulene. Hold vaterpasset op mod anlægsfladen på spidshjulsflangen, således at det står helt lodret. Noter det antal grader, flangen afviger fra den lodrette linje.

Anbring derefter vaterpasset ovenpå eller lige under kardanakslen og parallelt med denne. Løft eller sænk vaterpasset, indtil det står helt vandret, og noter det antal grader kardanakslen afviger fra den rette linje.

Summen af de to vinkler giver den vinkel, kardanleddet arbejder under, og den bør være 60.

Fredericiamessen

efterår ***2022***

Tekst og foto: Carsten Thorgaard

Tidligt lørdag morgen i uge 42 gik turen atter mod Messe C i Fredericia for at stille de sidste ting ind i klubshoppen, således alt var klar til åbningen kl. 9.00.
Selve messestanden og den øvrige del af shoppen var stillet op i løbet af fredagen, men arbejdet tager en del af min fritid, så derfor mødte jeg som sædvanligt først op lørdag morgen.
I god tid inden åbningen var vi alle klar til rykind og mætte ovenpå et par rundstykker og lidt kaffe til at skylle efter med.
Som sædvanligt var der fuldt optaget på standen få minutter efter dørene var åbnet ind til messehallerne og dejligt at se så mange morgenfriske medlemmer. Snakken gik lystigt medlemmerne imellem, nogle havde ikke set hinanden i lang tid.
Handelsmæssigt gik det lidt trægt fra morgenstunden, det blev dog bedre i løbet af dagen, ligesom søndagen også bød på god handel i klubshoppen. Denne kunne i alt fremvise en god omsætning i løbet af weekenden.
Sædvanen tro var der en MG udstillet på standen, denne gang en meget flot MGC venligst udlånt af Ivan Feldt, der absolut ikke havde sparet på forkromningen på sin bil – den er nærmest en kørende reklame for hans virksomhed. Bilen blev da også behørigt kommenteret i løbet af weekenden.
Sidst på eftermiddagen søndag var det lukketid, og efter en god times tid kunne det slet ikke ses, at MG Car Club Denmark havde haft udstilling i hallen.
Vi vender selvfølgelig tilbage igen i 2023, nærmere betegnet den 1. og 2. april. Denne gang med en dobbelt stand, hvor klubbens 50 års jubilæum vil være et stort tema.









Markedets bredeste dækning

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

Godt dækket er rigtig dækket

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

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

Nordisk | Veteran

OK



MG CAR CLUB DENMARK KALENDER 2023

4. marts	MG udvalgsmøde Årslev Kro (ikke fuldt ud fastlagt)
1.-2. april	MGCC.DK deltager på Bilmesse & Brugt marked i Fredericia
15. april	Generalforsamling på Årslev Kro (ikke fuldt ud fastlagt))
6. maj	MG Picnictur i alle 8 pubmødedistrikter, gratis sandwich mm.
13. maj	MG KLUBSHOPLØBET (Nyhed, tæller til klubmesterskabet)
17. juni	MG Sydøst løbet Jylland (tæller til klubmesterskabet)
2.–6. aug.	Hindsgavl Slot (50-års jubilæum, 100 år for MG mærket samt European Event Of the Year)
9. Sept.	MG Sydfyn/Tåsingeløbet (tæller til klubmesterskabet)
7. okt.	MG Natløb Varde (tæller til klubmesterskabet)

Udover ovennævnte datoer skal der påregnes 4 - 5 datoer, hvor der køres MG SPORT

MG hilsen
Mogens A. Petersen
Arrangementskoordinator



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

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

MG-SHOPPEN

GODT NYTÅR TIL ALLE JER FRA OS I MG SHOPPEN...

BLIV KLAR TIL AT BYDE FORÅRET VELKOMMEN...
I anledning af klubbens 50-års jubilæum, 100 år for MG mærket samt at European Event of the Year finder sted i Danmark, har vi fået fremstillet en t-shirt samt en polo. Begge fås i facon til damer og herrer, og vi sender gerne til din adresse.
Mail med produkt, størrelse samt navn og adresse til:
mogens@mgcc.dk

Bedste hilsner:
Anette og Flemming Hartmann
Ulla og Mogens Petersen"

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

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





Fyn den 8. november 2022

Af Palle Møldrup

Tirsdag den 8. november var der inviteret til MG pub møde på Fyn hos CC CARS i Odense.

Det blev en rigtig god aften med 33 tilmeldte.

Vi fik historien om firmaet og arbejdet med de to afdelinger, henholdsvis i Ans og Odense.

Vi hørte om salget, der trods kriser går godt, og vi fik mulighed for at se de mange fine biler, der er til salg.






2022





Pubmøde Sydvestjylland den 3. december

Af: Henrik Sønderby.

MG klubben havde indkaldt Torben Vinge Kristensen fra Varde museum som foredragsholder, og denne startede med at fortælle om sin tid som mekanikerlærling ved Burgård Sørensen i Varde, og senere som ansat ved DOMI`s klargørings center i Varde. Burgård Sørensen var DOMI forhandler, og det bør her nævnes, at Børge Burgård var blandt tilhørerne, og han blandede sig under foredraget på munter vis i fortællerens historie.
Varde var hjemsted for en stor klargørings central gennem flere år, og tilhørende fik fortalt hvordan klargøringen af de importerede biler blev gennemført. Bilerne var f.eks. beskyttet af et lag voks fra de engelske fabrikkers side, og for at få voksen fjernet blev bilerne spulet med varm vand der bla. indeholdt kaustisk soda. Det fik mig til at tænke på, at denne noget hårdhændede behandling kunne forklare nogle af de oplevelser som jeg havde, da jeg som ung mand købte en Moris Maskot. Jeg havde kun ejet bilen i 5 måneder, da det meste af den pæne brune maling var forsvundet! Forhandleren mente spøgefuldt, at jeg nok havde kørt for stærkt, siden malingen var røget af; men jeg fik dog bilen omlakeret på importørens regning. To måneder senere var den gal igen. Nu var det pumpen til rudevaskeren, der var gået. Jeg blev i den anledning ringet op af en person fra DOMI, der sagde "du kan da nok forstå at en frossen pumpe går i stykker, hvis du prøver at bruge den". Mit svar var "det kan godt være, at det fryser, der hvor du er, men i Varde fryser det ikke i juli måned". Pumpen blev også skiftet på importørens regning.
Den tids importerede biler fra England var af meget svingede kvalitet. Dette har siden bedret sig betydelig.
Jeg kunne fortsætte med mange andre gode historier fra foredraget, men Bøje har bedt mig om et kort skriv, så jeg vil slutte her med et ønske om en glædelig jul til alle samt et "vi ses et sted på landevejen".
Fortsættelse fortsætter, måske næste år.
Billeder af Børge Buurgård Sørensen Varde og Varde lokalhistoriske arkiv.













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

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler

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

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

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

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

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

Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af ThistedForsikring



Pubmøder i distrikterne


Nordjylland


Viborg


Midtvest


Østjylland


Sydvest


Sydøst


Sønderjylland


Fyn


Nordjylland

Museumsbesøg

Fælleds tur til Haaning bilmuseum lørdag den 11. februar 2023.
Der er ingen krav om hvilken bil du møder op i. Samkørsel bliver koordineret.
Museet slår sig op på at være Danmarks måske smukkeste.
https://www.haaningcollection.dk/
For at få så meget ud af dagen starter vi kl. 10, museet lukker kl. 16.
For dem der ikke vil tidligt op, arrangeres overnatning.
Pris for entre og catering oplyses ved tilmelding.
Tilmelding senest 29. januar 2023 på mail eller sms til 20575514.

MG picnic tur den 6. maj.

Har du/I forslag til en tur? Ellers bliver der lavet en tur, og som sædvanlig er MG klubben vært med en sandwich og lidt at skylle ned med.

Tur til Nürnburgring Classic

den 26. – 28. maj.
Nürnburgring er EU´s paradis for bilelskere.
Classic er et arrangement for mange forskellige racerbiler fra 1920 til 1992. Der køres i 22 klasser, fra Fiat 500/600 til F1.
https://nuerburgring.de/events/categories/oldtimer/nuerburgring-classic
Vi starter fra Hamburg torsdag den 25. maj kl. 10, derfra er der ca. 500 km til Nürnburg.
Turen er tilrettelagt ad veje, der passer til vores dejlige MG biler.
Overnatning ved Hamburg og Nürnburg arrangeres.
Tilmelding senest den 2. april 2023 på mail eller sms til 20575514
Prisen for en weekendbillet med Classic carpark er ca. 560 kr.
Overnatning arrangeres til fornuftige priser.

Hindsgavl Slot den 2. - 6. august

Der arrangeres fælleds tur til jubilæet fredag den 4. august.


Østjylland

11. januar	Firmabesøg - herom nærmere senere
8. februar	Suppemøde i klubhuset
8. marts	Kaffemøde i klubhuset
1. + 2. April	MGCC.DK deltager på Bilmesse & Brugt marked i Fredericia
12. april	Måske en lille køretur + Kaffemøde i klubhuset
6. Maj	MG Picnictur i alle 8 pubmødeområder, gratis sandwich m.m.
10. maj	Kaffemøde i klubhuset (eventuelt også en aftentur)
14. juni	Grillaften ved klubhuset (co-drivers velkomne også)
5. juli	Norsmindeturen (eller tilsvarende)
2.– 6. aug.	Hindsgavl Slot (50 års jubilæum for klubben, 100 år for MG-mærket, samt European Event Of the Year 2023
9. august	Kaffemøde i Klubhuset
13. sept.	Kaffemøde i Klubhuset
11. okt.	Kaffemøde i Klubhuset
8. nov.	Kaffemøde i Klubhuset
13. dec.	Juleafslutning i Klubhuset

Der arrangeres henad vejen indslag/indhold på/til Kaffemøderne – meldes løbende ud senere


Sydvest

07.02	Pubmøde Jens Chr. Holm Varde/Esbjerg
18.03	Forårsklargøring Armvangvej Varde
11.04	Pubmøde Tommy Tistrup

06.05 Picnic Varde
13.06 Pubmøde Nordisk dækimport Brørup Anthony
August jubilæum
12.09 Pubmøde Jonathan
10.10 Pubmøde Steen/Gareth
14.11 Ledig
02.12 Julehygge
Tilmeldinger til Tasse på mail erth@godmail.dk eller på telefon 30231222
Følg med på FB eller hjemmeside med nærmere program.



Sydøst

Onsdag den 11. januar kl. 19 vil Ole Aaen gerne holde pubmøde på adressen Vindingvej 25, 7100 Vejle
Ole har igen fået en fin MGA i garagen og der er også en del motorcykler til gadebrug og baneløb.
Tilmelding til Ole senest 2 dage før på 40197856 eller mail ole@vindingvej25.dk
Der er et begrænset antal pladser, så det er først til mølle.
Husk 25 kr. til kaffekassen.

Onsdag den 8. februar kl. 19 vil Gert Dohn gerne holde pubmøde på adressen
Aalstrupvej 46, 8300 Odder
Gert er i gang med et MGB GT projekt og så har han også sin MGB roadster med gummikofangere. Dem ser man ikke så mange af.
Husk 25 kr. til kaffekassen.
Tilmelding til Gert på tlf. 20595300 eller mail gertdohn@gmail.com

Onsdag den 8. marts vil Kurt Søgaard gerne holde pubmøde i sit værksted for klassiske biler på adressen Karlskronavej 31, 8600 Silkeborg.
Start kl. 19.00 til ca. 22.00.
Kurt laver service og reparationer på klassiske biler, så der er altid noget spændende at se på og han har en del biler opstaldet for vinteren. Dem burde vi også kunne nå at se inden de skal ud at køre igen. Endvidere skal vi også se om Kurt er ved at være færdig med sit MG Midget projekt, som han har haft i en del år.
Kurt vil være vært ved en øl/vand/kaffe m.m.
Husk 25 kr. til kaffekassen.
Tilmelding til Kurt senest 2 dage før på 21208890 eller n.k.soegaard@mail.dk



Sønderjylland

Generelt

Jeg kan kontaktes på 22 31 78 71 eller Allan.Rempt@gmail.com

Hvis ikke andet er angivet nedenfor følgende gældende
- Sidste tilmelding er søndagen før arrangementet
- Det starter kl 19
- Tjek hjemmesiden og Facebook for senest opdaterede kalender og eventuelle ændringer

Bemærk at der er nogle ledige datoer nedenfor. Byd gerne ind hvis du/I kunne tænke jer at holde et pubmøde eller hvis I har andre forslag eller ideer.

1. februar
Herdis og Harry Lagoni, Mommarkvej 252, Tandslet, 71 10 71 98

18. marts
Forårsklargøring hos Asserballeskov Auto, Østkystvejen 40. Martin Lagoni stiller sit fine værksted til rådighed, så vi kan få bilerne gjort sommerklare. Svend Erik er formand for reparationerne og for planlægning af brug af lifte osv. Tilmelding på 74 47 43 08.
Vi starter kl. 8, hvor Martin er vært for rundstykker. Madpakken til frokost tager deltagerne selv med. Ved tilmelding afklares brug for lifte/hjælp osv.
Bonnevie sørger for stumper på dagen, så ring til Lars på 21 24 28 48 og bestil i så god tid som muligt.

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

3. maj
Ketty og Erling Jürgensen, Hyldestub 7, Hørup, 61 70 25 08

7. juni
Arne Rasmussen, Avnbøløstenvej 1, Avnbøl, 74 46 18 22

5. juli
Kirsten og Peter Juhler, Skeldevej 3, Broager, 21 66 96 13

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

6. september
Dorthe og Ole Grønning, Vendsysselvej 8, Sønderborg, 40 73 92 89

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

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

6. december
Julefrokost på Værftet, Marina Minde, kl. 18.30, seneste tilmelding 30.11 på tlf. 22 31 78 71 (Allan)



Fyn

Afholdes fra kl. 19 til 21.30 hvis ikke andet er anført

Tirsdag den 7. marts. "6 uger i en MG MIDGET – Grækenland tur/retur". DVK Nr. Broby.

Tirsdag den 4. april
Pubmøde hos Mette og Jørgen Hansson, Haarby.

Tirsdag den 2. maj
Pubmøde hos Lis og Steen Andersen, Odense SV.

Lørdag den 6. maj. MG Picnictur i alle 8 pubmødeområder, gratis sandwich m.m.

Tirsdag den 6. juni
Pubmøde hos Lars og Annette Bonnevie, Ringe.

Tirsdag den 1. august
Pubmøde. Opfordring: Kom med en ide til et pubmøde.

Onsdag den 2. august til søndag den 6. august.
Hindsgavl Slot (50-års jubilæum for klubben, 100 år for MG mærket samt MG European Event Of the Year).

Tirsdag den 5. september
Pubmøde hos Mogens og Karin Jensen, Assens.

Tirsdag den 3. oktober
Pubmøde. Opfordring: Kom med en ide til et pubmøde!

Tirsdag den 7. november.
Pubmøde – foredrag om Europas største MG arrangement MG European Event og fejring af 100 år for mærket MG og 50 år for klubben
Ved Søren M. Sørensen, MGCC.
Sted: DVK´s klubhus i Nr. Broby, Vesterå gade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.
Tilmelding Palle Møldrup, SMS 50550228, E-mail palle.moldrup@gmail.com

Tirsdag den 5. december
Gløgg og æbleskiver hos Kirsten og Karsten Holck, Odense.

Pubmøde koordinatorer Fyn
Karsten Holck 23241015, mail healey@mail.dk
Mogens og Karin Jensen, 40371169 mail karmog53@gmail.com
Palle Møldrup 50550228, mail palle.moldrup@gmail.com

Støt op
om vore sponsorer og annoncører

MG CarClub
DENMARK

Bestyrelsen



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



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



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



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



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

Suppleanter:
Palle Møldrup
Finn Elsøe Gravesen

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

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

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

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

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

Bøger
Bjarne Rother
rother@mgcc.dk

Regalier
Carsten Thorgaard
carsten@mgcc.dk

Arkiv
Gert Jørgensen
Gert.joergensen@mgcc.dk

Ekspertpanelet

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

FWD / Harry Lagoni, 7110 7198

Midget / Harry Lagoni, 7110 7198

Magnette / Carsten Wiwel, 29917729

SVW / Jørgen Hansen, 9711 6223

MGA / Gert Jørgensen, 7442 3439

T-Typer / Asbjørn Pinholt, 6171 2053

MGB / Karsten Petersen, 2396 2617

Y-Typer / Frank Neumann, 97542303

MGB V8 / Søren M. Sørensen, 2756 0000

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

MGC / H. K. Kristensen, 4059 4277

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

MGF, MGTF / Søren Wiwel, Tlf. 4058 8777

Pubmødekoordinatorer

Jylland Nord
Ole Frydkjær Thomsen
Hedhusvej 6
9900 Frederikshavn
2057 5514

Jylland Midt/Vest
Kontaktperson
6155 8526
Løses af arbejdsgruppen

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

Fyn
Palle Møldrup
Landevejen 6
5683 Hårby
5055 0228

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

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

Jylland Syd
Allan Rempt
Østkystvejen 28
6440 Augustenborg
2231 7871

Køreselskabet Viborg
Ib Lynge
20238322
MGTA@fibermail.dk

Bladredaktionen



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



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



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



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

Der er mange fordele ved et medlemskab

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

3520 Jan Bjerke`n, Nejsvej 16, 6310 Broager,
tlf. 20114058, jan-bjerken@mail.dk
3521 Kim Nielsen, Bregningevej 30, 5700 Svendborg,
tlf.: 27610952 kimurer@sydfynsmail.dk
3522 Ole Jensen, Præstdam 8, 8464 Galten,
tlf. 51509724, ole.t.jensen@gmail.com
3523 John Alber Poulsen, Strandgårdshøj 52, 8400 Ebeltoft,
tlf. 23232598 alber63@yahoo.dk
3524 Lars Grønning, Viborgvej 380, 8920 Randers NV,
tlf.: 22662463, l_gronning@hotmail.com
3525 Niels Erik Mortensen, Sdr. Viumvej 6, 6893, Hemmet
tlf.: 21495896 hemmetautoservice@hotmail.com

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

25 år 1991-2016

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

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

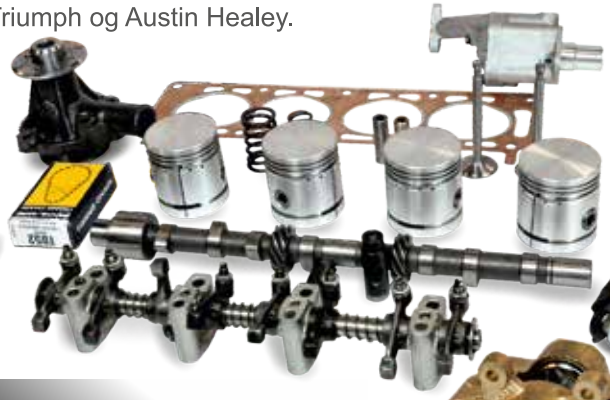
Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller. Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



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





PENRITE

Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer

Vi har det









Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



www.form-grafik.dk

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

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