MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Nr.1 - Januar-Februar 2023





Foto af MGB: MG Kurier, DE
Bragt med tilladelse



Slutspillet om Abingdon

I en ny artikel Peter Neal skrev til Safety Fast, og som Lars Thousig har oversat til os, kan du læse om det utal af forandringer og mærkelige hændelser der skete i de hektiske dage omkring kollapset af engelsk bilindustri. Kig ind på side 14-17.





MGTF Midget - 70 år

Jens Broe har gennem tiden haft fire MGTF, hvor han på side 8-9 fortæller om glæden ved sin nuværende MGTF, og hertil indvier os i nogle forbedringsmuligheder på bilen.

Godt nytår !

Til alle vores annoncører, samarbejdspartnere, bidragydere til bladets tilblivelse, samt alle medlemmerne i MGCC Danish Centre ønskes et rigtig godt nytår fra redaktionen. Vi glæder os til samarbejdet i 2023

MG Team on Tours



Igen hører vi fra de glade globetrottere, som denne gang er draget østpå i Europa. Se mere på side 18-21.



Auktion over 75 klassikere

Det er ikke hver dag der holdes auktion over 75 klassikere. Læs mere på side 6, hvor en MG Magnette også fik ny ejer.

Haaning Collection

Vi besøgte det flor anlagte klassiker bil museum i Bagsværd, som byder på smukke hverdagsbiler inddelt i tidsperioder. Se ind på side 10-12



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:



Foto lånt af den tyske MGCC.
Foto taget af Stephan Pröpsting

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Først og fremmest ønskes alle et godt nytår. Jeg håber I kom godt ind i det nye år, hvor der om ganske få måneder venter store oplevelser med MGen. Men forinden venter måske lidt arbejde i garagen, så MGen bliver helt klar til klubbens kommende arrangementer, samt de mange andre arrangementer, som mange traditionelt deltager i.

Du sidder nu med årets første nummer af MG bladet, hvor du forhåbentligt kan glæde dig over bestyrelsens beslutning om, at bladet også i 2023 udkomme otte gang. Vi vil på redaktionen lægge os i selen for at leve op til tilliden.

Samtidig lægger du måske mærke til nogle små ændringer vi indfører i bladet for 2023, idet vi på baggrund af opfordringer har forsøgt at gøre annoncerne fra vores annoncører mere synlige. Her vil du opleve, at annoncerne ikke altid ses på de samme placeringer i bladet. Endvidere vil vi prøve at sprede annoncernes placering i bladet, i det håb at der ved løbende forandring af placeringerne vil skabes mere synlighed for annoncørerne. Vi har samtidig opfordret flere annoncører til at opdatere eller ændre udtrykket i deres annoncer, hvilket allerede kan ses i nogle af dem.

På annoncefronten kan fra året 2023 i øvrigt glædes over to nye annoncører, som er: GF Forsikring og Kølersmeden. Velkommen begge til MG klubbens medlemsblad.

På den indholdsmæssige side af dette årets første nummer af MG bladet iler vi med straks at fejre et 70 års jubilæum idet den, efter redaktørens mening, meget smukke MGTF; der kun blev produceret i perioden 1953-1955, bliver præsenteret af Jens Broe, der gennem tiden har ejet hele fire MGTF. Læs om hans glæde ved bilen inde på side 8-11. I øvrigt er det som bekendt en MG model, der kom lidt i klemme, da folkene i Abingdon allerede havde dens efterfølger, MGA, klar i kulissen.

I 2023 skal vi også fejre MG klubbens 100 års stiftelses jubilæum, som vil blive fejret overalt, hvor der er etableret lokalklubber. Nærmere herom i løbet af foråret, da der vil foregå en række aktiviteter i bl.a. UK. I Danmark kan vi se frem til vores klubs 70 års jubilæum til næste år.

Vi bringer en artikel på side 14-17 om de sidste og hektiske dage i Abingdon, en artikel Peter Neal for nylig skrev til Safety Fast, og som Lars Thousig har oversat. Utroligt der fortsat kan være vinkler på historien om det kaos det lykkedes de mange skiftende ejere at skabe tilbage i slutningen af 1960erne.

Og så har redaktionen været på bilmuseums besøg idet vi har besøgt Haanings Collection i Bagsværd. Et moderne bilmuseum med fokus på datidens brugs biler inddelt i tidsperioder. Et spændende besøg og ikke mindst skuet over en hel væg bestående at alverdens modelbiler. Læs mere på side 10-12.

Fra tid til anden kan vi pludselig læse om et spændende ladefund eller måske en hel bilsamling, der har været mere eller mindre ukendt i bredere klassikerkredse. Et sådan lille bilmuseum, der lukkede tilbage i 2011 havde tidligere på året sat hele sin samling af 75 hverdagsbiler til salg via Camden Auktion. Vi havde et foto af en del af bilsamlingen på forsiden af blad nr.8 - 2022, men inde på side 6 sætter Bent Hedegaard lidt ord på samlingen og auktionen. Vi er på redaktionen altid interesseret i at få fat i sådanne historier, da de fortæller lidt om datidens biler, også selvom MG måske ikke altid er i centrum.

På side 18-21 kan du læse om "MG Teams on Tours" seneste rejseberetning, som gik fra Danmark mod Østrig, Slovenien og frem til Grækenland.

Kort nyt: Vi har gennem et par år afprøvet idéen om, at have én side med op til fire nyheder om MG og biler i øvrigt. Vi ved det ikke, men vi tror den læses med glæde af medlemmerne. Men vi hører meget gerne idéer til forbedringer og ikke mindst modtager input til nyheder, da omfanget af MG relaterede nyheder er noget begrænset. Så send os nogle nyheder!

God læselyst / Red.

NYT FRA BESTYRELSEN



Tak for MG samarbejdet i 2022

Så kom vi ind i vinteren, hvor jeg straks vil benytte lejligheden til at ønske alle en god bag jul og et godt nytår.

Jeg håber at alle kom godt ind i det nye år.

Det er nu ved at være tid til, at få bilen gået efter og lavet de ting, der gik i stykker i sidste sæson, så den er klar til den nye sæson. Her på matriklen er vi i gang med at udbedre en trafik skade på en moderne MGF, hvor det er gået ud over fronten. Derudover skal vores MGB til syn, så den skal lige have en overhaling inden. Uforståeligt at vi har haft den i otte år - som tiden dog går.

Udover arbejdet i garagen sker der ikke det store i klubben på denne årstid. Men, der sker dog lidt..

Englænder klubberne.

I bestyrelsen har vi haft møde i Englændernetværket med deltagelse af otte klubber, som blev afholdt hos Henrik i Haslev. Her blev vi alle orienteret om, hvordan det går i de øvrige engelske bilklubber. Her blev det også diskuteret, om der skulle stables fællesarrangementer på benene, hvilket endte med enighed omkring en fælles tur til foråret, som vi og TR-klubben vil stå for. Turen bliver søndag den 30. april 2023. Se nærmere her om i næste blad. Blad nr. 2 - 2023.

Motorhistorisk Samråd.

I november var Rikke og undertegnede en tur i Middelfart til årsmøde i Motorhistorisk samråd. Se referat af mødet inde i bladet.

Klubmøder i centrene

Den 1.november i Nærum fortalte jeg om ombygningen af min Midget til en stabil klub racer. Der var begrænset fremmøde, da der samtidig var folketingsvalg.

Tilslutningen var bedre på mødet for Sydsjælland, Lolland og Falster den 8.november, hvor vi havde besøg af en kørelærer i Haslev. Her kunne vi bl.a. prøve kræfter med en teoriprøve.

Den 15.november var Vestsjælland på virksomhedsbesøg hos Glad Biler i Kalundborg. Et rigtig flot arrangement med mange deltagere.

Den 6.december havde vi det årlige julemøde i Nærum, et flot besøgt møde med 80 deltager til gløgg og æbleskiver. Der blev spillet banko og amerikansk lotteri. En rigtig hyggelig aften.

Den 12.december var det så Sydsjælland, Lolland og Falster, der afholdt julemøde i Haslev. Her blev der også serveret gløgg og æbleskiver samtidig med at der blev spillet. Også her var der et fint fremmøde med 22 deltager.

Ser vi frem mod kommende arrangementer i det nye år, kan du finde mere om disse klubmøder bagerst i bladet.

Generalforsamling

Søndag den 12.marts har vi vores årlige generalforsamling. ***Bemærk den afholdes en søndag !***

Dette bl.a. af hensyn til jer, der kommer langvejs fra. Efter mødet er klubben vært for en sandwich med vand eller øs, så I har noget at køre hjem på.

Se mere inde i bladet og på vores hjemmeside som altid er opdateret omkring vores arrangementer.

MG hilsen

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

Julemøde i Nærum og et vinterprojekt



Så er huerne klar til jule mødet i Nærum.



Det ser ikke ud af så meget på den skadede MGF - inden vi adskiller den. Men…….!



Så har vi skiftet de pladedele, som var skæve. Det er hele fronten i den ene side der er skiftet.

KORT NYT

MG4 - finalist til årets bil i DK



Denne chokerende gode bil, som Bil Magasinet udtalte er med i årets felt af finalister til titlen: "Årets bil i Danmark", som tæller ikke mindre end seks el-biler og kun én benzindreven.

Den endelige afstemning om titlen til årets bil endte efter en tæt kamp om første pladsen med en flot runner-up placering til MG4. Samlet blev resultatet følgende:

1. Volkswagen ID. Buzz 119 point
2. MG 4 118 point
3. Renault Megane E-Tech 89 point
4. Nissan Ariya 86 point
5. BMW i4 66 point
6. Toyota bZ4X 65 point
7. Toyota Aygo X 57 point

Kilde Bil Magasinet og FDM

MG Car Club - 100 år



På møde i British Motor Museum Gaydon den 27.maj 2023 samles MGCC UK med The MG Owners Club, The MG Octagon Club The Early MG Society og The MG T Society for at finde frem til et forløb til fejring af klubbens 100 års jubilæum.

Det er således målet at få sammensat en køreplan for begivenhederne, der som mål har en samlet fejring af det runde jubilæum.

På nuværende tidspunkt er der allerede planlagt 14 events for perioden maj 2023 til maj 2024. Og flere vil komme til.

Vi følger selvfølgelig sagen tæt her i bladet, også fordi der måske vil blive arrangeret ture eller fejringer i Danmark, Norge og Sverige.

Kilde Minutes from Council Meeting den 22.oktober 2022

MG4 - book en prøvetur



På redaktionen har vi fået lov at låne MG Motors pressebil den 11.januar 2023, hvor Lars Thousig og redaktøren gennem en hel dag prøvekører den nye MG4, og ser om der er noget om den positive anmeldelse bilen har fået fra flere sider, hvilket formentlig har medført, at den kom med på kandidat listen over årets bil.

Vil du selv prøve den nye MG4, så meld dig som interesseret i en prøvetur på deres hjemmeside:

www.mgmotors.dk

Her kan du i øvrigt også bede om en prøvetur i de øvrige nye el-drevne MGere, som er kommet til Danmark siden 2020.





Min "yndlings MG"

Via RETRO
ALT OM KLASSISKE BILER

En overskrift der kan give anledning til mange spekulationer for os MG folk, for hvordan bestemmer vi os for endegyldigt at udpege bare én MG, som værende netop vores MG ?

Jeg har prøvet, og det er ikke nemt, for der er altid lige lidt, der er særligt spændende på netop den og den model, og så er de jo sjovest de MGere jeg så på vejene da jeg var dreng (?). Ja, fortsæt begrundelserne - eller måske undskyldningerne - for, hvorfor det er så vanskeligt at beslutte sig for netop min "yndlings MG".

Måske kan vi hjælpe lidt, også på den måske mere provokerende måde. På det iøvrigt glimrende website Via Retro, som altid er imødekommende overfor vores ønsker om at måtte hente artikler fra deres arkiv, kan du selv prøve at finde nogle eksempler på meninger om MG, ved at søge på "MG" i søgefeltet på Via Retros hjemmeside.

Jeg lover ikke det er lige seriøst, og til tider går de over stregen for håbløse provokationer, men det er ikke kedeligt. Eksempler:

- *"MGB - alle tiders mest røvsyge klassiker?"*
- *"B-siden: Et forsvar for MGs bestseller"*
- *" Gigantdræber eller strandvejsløve: MG MIdget racer"*
- *"MG rejser sig af asken"*

GENERALFORSAMLING 2023

Indkaldelse til generalforsamling
i MG Car Club Danish Centre (MGCCDC)

OBS

Søndag den 12. marts 2023 kl. 11:00

i

Sommer's Automobile Museum, 1.sal;
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter:

1: Valg af dirigent
2: Formanden aflægger beretning
3: Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab
4: Behandling af indkomne forslag
5: Valg af formand
   På valg er Claus Poulsen (modtager genvalg)
6: Valg af to bestyrelsesmedlemmer
   På valg er Jesper Eriksen (modtager genvalg)
   På valg er Claus Gammelgård (modtager genvalg)
7: Valg af to suppleanter til bestyrelsen
   På valg er Linda Kronsted (modtager genvalg)
   Desuden skal vælges endnu en suppleant
8: Valg af en revisor og en revisorsuppleant
   På valg er revisor Jørgen Bakka
   På valg er revisorsuppleant John Milland
9: Fremlæggelse af budget for indeværende periode, herunder fastlæggelse af indmeldelsesgebyr og kontingent.
10: Eventuelt

——- o O o ——-



Forslag, der ønskes under afstemning på generalforsamlingen, skal være formanden eller næstformanden i hænde senest fire uger før generalforsamlingen, dvs. senest 12. februar 2023. Indkomne forslag skal offentliggøres senest to uger før generalforsamlingen på klubbens hjemmeside.

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

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

——- o O o ——-

Traditionen tro hylder vi årets mestre og måske udpeger vi igen i år et medlem, som har fortjent "Fortjenstpokalen'.

Vi afslutter med en sandwich og en øl eller vand.

På gensyn kl. 11.00 til generalforsamlingen
Bestyrelsen



AUKTION OVER 75 KLASSIKERE

Tekst Bent Hedegaard (med supplement fra redaktionen)
Foto Bent Hedegaard og Camden Auktioner (med tilladelse)

Det var et par spændende dage i Væggerløse ved Marielyst, hvor auktionsfirmaet Camden Auktion holdt auktion over ca. 75 klassiske biler fra et lille bil museum, der lukkede tilbage i 2011.

Lørdag den 8.oktober.2022 var der besigtigelse af de ca. 75 klassiske biler, hvor særlig fokus havde ligget på engelske biler såsom: Morgan, Austin og rigtig mange MG'ere – herligt.

Det var enken efter Per Mikkelsen, som ejede museet "Marielyst Sports Cars" på Falster, i en periode op gennem 80erne og frem til lukningen i 2011. Hans efterkommere ønskede nu at afhænde bilerne, som havde stået helt uberørte i de store lade bygninger siden lukningen.

I anledning af auktionen havde Jens Clausen fra Hørsholm fået den geniale idé, at sætte en lille MG stand op ved indgangen til samlingen. Her sad så han og undertegnede på skift og uddelte flyers og blade om MG klubben til potentielle. nye medlemmer af klubben. Flere gav udtryk for interesse i et medlemskab. Jørgen Christensen fra Nykøbing F. kom med sin meget flotte MGPA fra 1934 og parkerede ved vores stand, et rigtigt godt trækplaster for klubben.

Søndag var så den store dag, hvor alle biler blev solgt på en online auktion. Henrik Pedersen fra Haslev havde set sig varm på an Magnette, og det lykkedes ham at få fingre i den – stort tillykke med den.

Torsdag den 13. var så den store afhentningsdag. Mange af bilerne protesterede kraftigt, da de ikke ville ud af hallen. Måske var det et tip om lige at checke bremserne først, da de havde sat sig på flere, efter de mange års stilstand.

♦



Vue over nogle af de mange biler som alle skulle sælges på denne éndagsauktion

Herunder lidt fra auktionskataloget



MG J2, 1933



MG Midget, 1963



MGA –Two Seater, 1961



MGB, 1965



MGTF, 1952



Den lille MG stand foran indgangen



Så er det tid til at hente sit indkøb

Kig ind på følgende links:

https://viaretro.dk/2022/09/det-sidste-besoeg-bilmuseet-marielyst-sports-cars-saelger-samtlige-70-biler/

(Her kan du læse en historie om baggrunden for museets tilblivelse og hvilke biler der blev ejerens første med en meget forstående hustru)

https://campenauktioner.hibid.com/catalog/394513/8008-net--specialbilsauktion-marielyst-sportscars--falster-/

(Her kan du se alle "katalognumre", der var under hammeren, dog (desværre) uden hammerslag)

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



Tekst Jens Broe
Foto Arne Sørensen
Bearbejdelse Allan Christensen
Supplerende kilder:: www.mgklub.dk

MGTF Midget 70 år

Modtagelsen af MG TF

TF-modellen vakte ved sin introduktion en ikke udelt begejstring. Den blev betragtet som en "stop gap" model, der skulle udfylde tidsrummet, indtil MGA kunne komme på markedet. Således var der nogen skuffelse over modellen da man mente, der ikke var tale om en egentlig nyskabelse, idet den var forældet i sin form i forhold til konkurrenterne.

MG fabrikken havde imidlertid valgt en mindre, og ikke så omkostningskrævende opgradering af forgængeren, den populære MGTD, for at udfylde tiden, indtil man besluttede sig for at introducere MGA, noget der skulle afpasses med det forhold, ikke at stjæle billedet fra Austin Healey 100/4, som allerede var på markedet (1953-56). Herved havde man vist, at der trods alt var lidt nyt at komme med.

Alt dette desuagtet at MG fabrikken allerede i 1952 havde designet afløseren for T-typerne, også kaldet MGA.

På trods af den lidet begejstrede modtagelse MGTF modellen fik for 70 år siden, anses den i dag for en yderst eftertragtet T- type.

Opbygning af MGTF

Som ejer af fire MG TF siden 1962 er min favorit modellen med 1500 cc motor med 63 hk

MG fabrikken valgte en række kendte løsninger til afløseren for MGTD, hvoraf kan nævnes:

Undervognen var stort set som forgængerens. Motoren var den hidtil benyttede 1250cc XPAG version som blev brugt i TD Mark II. Den havde større ventiler og 1½" karburatorer dog med separate luftfiltre. Yderligere havde MG TF fået trykkøler. Sammenlignet med sin forgænger var den lidt lavere, hvor for-og bagpartiet var designet mere skrånende, med kølersiderne faste og forlygterne indbygget i skærmene. Sæderne var blevet separate, og instrumenteringen var ændret fra tidligere.

Det havde i øvrigt nok været fordelagtigt, at benytte BMCs serie B motor, i stedet for motoren betegnet som XPEG. Årsagen var nok, at BMCs serie B motor var forbeholdt MGA uanset den allerede blev benyttet i personbilerne Wolsely 15/50 og MG Magnette.

På daværende tidspunkt blev motoren anset for forældet, den havde sit udspring fra Morris 10 før krigen med efterfølgende løbende opgraderinger, som sluttede med XPEG motoren på 1466 cc. Herefter benyttede man BMC serie B motoren. Bilen blev i øvrigt sammenlignede med Triumph TR 2, som blev anset som noget mere potent.

Køreegenskaber

Bilen har de gode køreegenskaber man forventer af en MG og så er den efter min mening utrolig god for øjnene.

Som TF ejer siden 1962 nyder jeg stadig dens karakteristiske gode præcise køreegenskaber, som montering af en krængningsstabilisator yderligere fremhæver. Den fabriksmonterede lave bagtøjsgearing bør efter min erfaring ændres. En 5-trins gearkasse kan også anbefales.

Tegning fra MG klubbens første blad, december 1954



Mine egne MGTF

Jeg har haft i alt fire MGTF siden 1962, så modellen har været en del af hele mit voksenliv

Herunder fokuserer jeg på min nuværende MGTF #7261, som er fra september 1954, og købt hjem fra Californien i 2002.

Efter en omfattende istandsættelse blev den indregistreret i maj 2004.

I bestræbelser på at gøre den bedre egnet til langture har jeg med gode erfaringer foretaget følgende.

Motoren blev totalt renoveret med ny stålkrumtap, " Crane fast road" knastaksel, afbalancering og afvejning, topstykket portet og flow testet af Poul Heichendorf. Bagtøjet har en tidlig MGA gearing 4.3:1 og en 5 trins T9 gearkasse er monteret uden at motoren dermed er rykket fremad. Jeg har yderligere isat elektronisk tænding ligesom en elektronisk benzinpumpe er monteret. Koblingsstænger er modificeret i henhold til O´Connors anbefalinger. Dette er et enkelt og billigt fix, som gør det af med hårde tilkoblinger, som skader både kobling og bagaksler. Vandpumpen som er et svagt punkt er skiftet til en af Racemetell fremstillet pumpe, hvor man har bibeholdt det originale hus med ny vedligeholdelsesfri indmad med livsgaranti!

Vognen krænger efter min mening ret meget fra fabrikkens side, så jeg har monteret en tidlig MGB krængningsstabilisator.

Jeg bestræber mig på løbende at holde vognen vedlige og udbedrer hurtigt hvad der måtte opstå af fejl og behov for udskiftninger. Jeg har netop skiftet bagnav og aksler for at komme den velkendte "klikkeri" til livs. Da vognen uden problemer kan deltage i moderne trafik er jeg særlig fokuseret på at bremserne altid er i optimal stand. Det kan nævnes at jeg har skiftet alle pærer til LED.

Jeg synes at jeg har opnået en pålidelig og stabil TF, som jeg har brugt meget i selskab med ligesindede til årlige langture i udlandet.

♦





MG TF 1953-1955



MGTF produktionstal:

- *Periode: 1953-55*
- *Antal: 9.600 heraf 3.400 1500 cc med XXPEG motor*
- *MGTF 1250 (1953-1954): 6.200 stk.*
- *MGTF 1500 (1954-1955): 3.400 stk.*
- *I alt produceret 9.600 stk., heraf eksporteredes ca. 75 % med USA som største marked.*
- *Man startede produktionen i 1953 med chassis nr. 501 og sluttede med nr. 10100.*

Motor:

Den endelige version af XPAG motoren blev benævnt XPEG og den blev udelukkende anvendt i TF 1500 fra juli 1954 til i begyndelsen af april 1955.

Der skelnes således mellem:

- *TF 1250 (1250 ccm) og TF 1500 (1466 ccm)*
- *57 HK v/5.500 omdr. vs. 63 HK v/5.000 (+10%)*
- *Max.omdr.moment 66 ft.lb vs. 77 ft.lb (+17%)*

Læs mere om MGTF historien på hjemmesiden: www.mgklub.dk

Tekst og foto Allan Christensen



Bilmuseet som så alligevel ikke alene er et bilmuseum, men mere et oplevelsesunivers med fokus på nogle tidslommer i en verden af motoriserede køretøjer præsenteret i lækre opsætninger med mulighed for at afprøve dine evner som racerkører i en SOM opsætning.

Med en placering midt i Bagsværds industrikvarter, og med hovedsædet for Novo Nordisk som genbo forventer man ikke lige at finde et bilmuseum. Men det er lige netop tilfældet med det nye bilmuseum Haaning Collection tæt på København.

På trods af de noget industriprægede bygninger mødes man indenfor straks af en behagelig reception, der sender tankerne mod hotelreceptioner med udsigt til de bagvedliggende herligheder med sofagrupper i tykt læder. Og det er lige netop hvad der også ses her, og så oven i købet indkredset af spektakulært opsatte klassiske motorcykler.

De venlige receptionister viser sig at være to mænd i deres bedste alder iklædt klassisk engelsk herretweed uden jakke og med en sixpence på hovedet. Det er frontpersonalet, der arbejder som frivillige på museet, et job der nok kan anspore pensionerede bil entusiaster til at tænke tanker om spændende opgaver i tiden som pensionist.

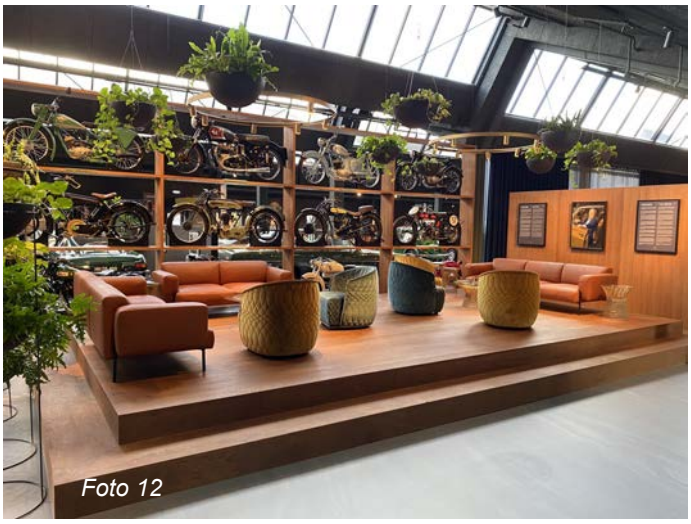
Museets vision:
… at kombinere bilerne, kulisserne, fortællingerne, og faciliteterne, med livet og dynamikken fra et mangfoldigt publikum, der således fuldender huset og alle dets facetter.

Da jeg overfor de velklædte herrer løfter sløret for mit besøg, som værende repræsentant for den østdanske MG klub sættes et eller andet i gang hos de to tweed klædte herre, som nu er blevet til tre, idet en yderligere frivillig er støt til, blot ikke i tweed.

Vi snakker om MG som klassisk mærke og ikke mindst om, hvad klubmedlemmerne siger til de nye eldrevne MGere. Det emne vælger jeg dog klogeligt, at lade passere og skifter i stedet emne.

Jeg spørger derfor ind til mulighederne for, at kunne opnå rabat på indgangsbilletten med henvisning pressetjeneste eller måske et endnu gældende studiekort eller alternativt pensionistrabat. Her må jeg dog sande, at tiden på den front er gået af lave. Jeg må til lommerne og betale fuld pris på kr.125,-. Det er ikke altid let at være i pressens tjeneste!

Med et ”God fornøjelse” fra de tweed klædte herrer begiver jeg mig herefter ind på museet for at se om visionen for stedet holder.


Foto 12



Det imponerende lounge område (se foto 12) med sofaer i tykt læder indbyder til at tage en pause og lade indtrykkene falde på plads efter en tur rundt på museet, som i omfang ikke er voldsomt stort, men dog så omfangsrigt, at man kommer rundt om bil historien i meget smukt opsatte rammer.

At bruge klassiske motorcykler som ramme om selve lounge området er godt tænkt da det virker i forsøget på at gøre museet til en oplevelse. De mange knallerter, der møder en ved indgangen er også et sjovt islæt (foto 13). Jeg søgte efter de to knallerter jeg som ung havde i slutningen af 60erne. Først en Puch VS 50 med to gear og startfod, og efter tyveri af den en Velo Solex. Sjovt gensyn med datidens knallerter, som jfr. de venlige herrer i receptionen snart vil få opsat små skilte, der fortæller om de enkelte modeller.

Jeg begiver mig mod den første af fem tidsæraer, som museets opstilling af biler er opbygget efter. De fem tidsæraer er: De første 60 år, Efterkrigstiden, De glade 60ere, 70erne og Nutiden. Vi begynder i slutningen af 1800 tallet, altså "De første 60 år. Her mødes man af den vidunderlig smukke og unikke "Benz Patent Motorwagen", der blev produceret i 25 stk. i perioden 1883-1885 med én cylinder og én hk. (Foto 1).

Fantastisk køretøj i en tid, hvor det var påkrævet, at der gik en mand med et flag foran køretøjet, så det ikke skræmte fodgængere og andet godtfolk.

I tiden lige efter århundredskiftet finder vi et rent eldrevet køretøj i form af den amerikanske Detroit Electric Model 75 Brougham. Der i perioden 1907-1939 blev produceret i ca. 13.000 stk. Et imponerende antal for den tid. (Se foto 2 og 3).

Fortsætter turen ned ad gangen, der er beklædt i lækre materialer mødes man af indgangen til den pænt store biograf, hvor der i loop vises kortfilm fra bilens første dage, samt en række klip, hvor der køres i nogle af museets biler tilsat kommentarer af chauffør og bil-meningsdanner på bagsædet. Sæderne er lækre at få sig en morfar i, hvis nu besøget skulle trække lidt ud.

Nogle udstillede biler fra efterkrigstiden har i min optik dette kedelige efterkrigstid dna med gråhed og minder om krigens rædsler, noget der i min optik hindrer at kunne se det smukke i dem. Derimod er der masser af sjæl i "gyngehesten fra 60erne med "Nej Tak til Atomkraft" i bagruden, altså den legendariske Citroën 2CV. Den så dagens lys i 1948, og sidste produktionsbil kørte først af samlebåndet i 1990. Men allerede i 1935 havde Citroën planer om at bygge sådan en til de franske landmænd, som stadig kørte i hestevogn. Allerede i 1939 blev der fremvist en prototype, som krigen så fik stoppet, indtil produktionen kunne påbegyndes i 1948 med en lidt forandret bil. Over fem millioner 2CV blev produceret. (Foto 4)

En anden bil af samme kaliber er den legendariske Folkevogn "Boblen", som i første aftapning så dagens lys i 1936, som en ren "Hitler slæde". Først i 1945 kommer den i produktion, hvor den sidste kører af samlebåndet i 1979 efter et produktionstal på mere end 16 millioner biler. Den blev i øvrigt fortsat produceret og samlet i Mexico helt frem til 2003, Med produktionen i Mexico nåede antallet af producerede biler op på mere end 21 millioner.

Turen fortsætter nu hen imod De glade 60ere, hvor man mødes af et orgie i metal og Chrome i form af nogle imposante amerikaner flydere. Det bliver aldrig min kop te, selvom en Ford Thunderbird fra omkring 1960 stadig kan få mig til at hæve øjenbrynene. (Foto 5, næste side)

Den videre vej går nu mod 70erne, hvor sportsvognene kommer i centrum, ihvert-



Foto 1



Foto 2


Foto 4


Foto 3

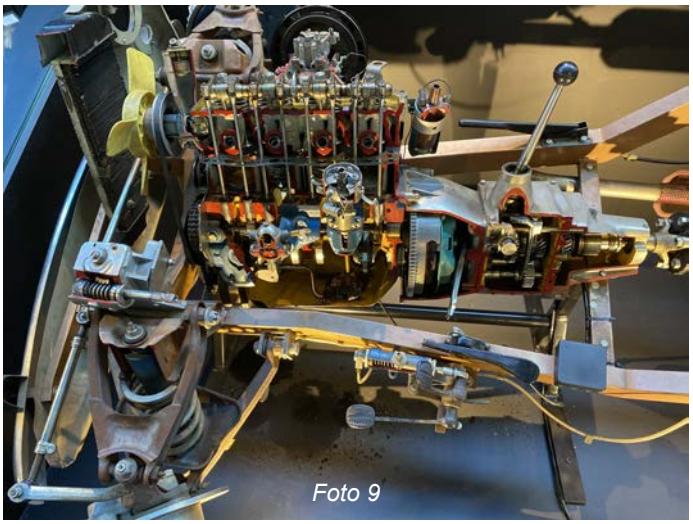

Foto 5


Foto 6



Foto 8

Foto 7


Foto 9

fald for dem, der havde råd til en sådan. Desværre viser museet kun én klassisk sportsvogn fra 70erne, nemlig den ikoniske Jaguar E i modelvarianten E-Type OTS series 1. Jaguar E-Type blev produceret i perioden 1961-1974 i 72.515 eksemplarer. Bilen er efter manges - og min - mening fantastisk smuk, men var alt for dyr for en almindelig lønmodtager, hvilket iøvrigt fortsat tilfældet. (Foto 7).

Kig lige på det lille indsatte foto 8. Løsningen med to stropper til at lette arbejdet med at hive kalechen op er da smart.

I samme tidsperiode ses en række hverdagsbiler opsat så det ligner kø-kørsel på en vej. Jeg synes det var en sjov måde at vise hverdagens biler i 70erne på, biler den almindelige lønmodtager havde råd til at anskaffe sig. (Foto 6)

Jeg savner dog flere af den tids ikoniske sportsvogne, og ikke mindst en af vores egne favoritter i form af den populære MGB, som havde sin storhedstid netop i 60erne og 70erne. Men det kan være den finder vej til museet ved en senere lejlighed, da det er planen at foretage løbende udskiftninger.

I et hjørne af museet er opstillet en bilramme med funktionsdygtig motor. Her kan man med ved at trykke på en knap se en motor arbejde. Et sjovt indslag for en motornovice som undertegnede. (Foto 9)

Jeg når frem til nutiden, hvor man mødes af en række luksusbiler i den meget dyre ende. Det synes ikke at passe helt ind i de rammer, der er lagt for de øvrige tidsæraer, så dem går jeg hurtigt forbi, da masser af museer svælger i sådanne biler. Jeg elsker også disse biler, men jeg vælger at springe dem over denne gang.

Er du til modelbiler kan museet præsentere dig for omkring 11.000 biler, opstillet i meterhøje montre for enden af hallen (Foto 11).

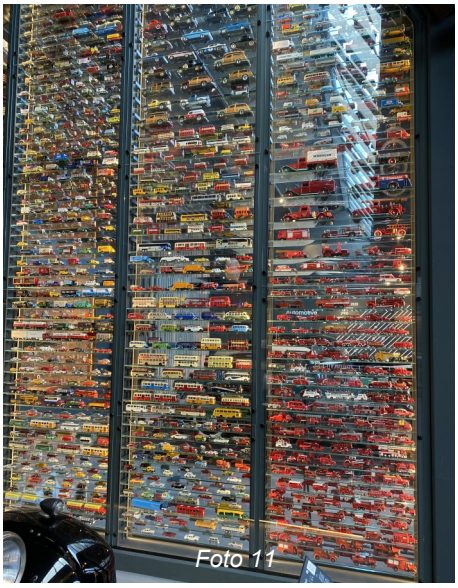
I anledning af efterårsferien var Claus Funder fra Lellinge modelracerbaneklub ved at samle en racerbane, som børn kunne prøve kræfter med. Jeres udsendte prøvede nogle omgange, dog uden at imponere den gode Claus. (Foto 10).

Det generelle indtryk af museet er et moderne museum, med en oplevelsesmæssig tilgang til et bilmuseum. Jeg savnede dog, at kunne komme tættere på en del af bilerne, men generelt en flot oplevelse.

På vej ud fik jeg de to herre i tweed et eks. af vores medlemsblad med anmeldelsen af museet.

♦


Foto 10


Foto 11



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 2022 er fx reduceret med 30 % på baggrund af overskud i 2021.

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.

Obs: 2022 priser !!!

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj
Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 2.086 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/-motorcykel		Veteranknallert
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	771 / **539 kr.***	240 / **168***	1.927 / **1.349 kr.***	596 / **417***	Lovpligtig ansvarsforsikring: 531 kr.**
150.000	1.205 / **844 kr.***		3.008 / **2.106 kr.***		
500.000	2.869 / **2.008 kr.***		6.914 / **4.840 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 · Hovedvejen 152B · 2600 Glostrup
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

Slutspillet om Abingdon!



Tekst Peter Neal; Foto og kilde Safety Fast
Oversættelse Lars Thousig

I slutningen af 1970'erne arbejdede man trygt på MGB-produktionslinjerne, uvidende om hvad der meget snart skulle ske med fabrikken.

BMC kom til verden

Opmuntret af den daværende Labor-regering var det meningen, at fusionen i 1968 mellem British Motor Holdings (BMC/Pressed Steel/Jaguar) og Leyland Motor Corporation (Leyland/Triumph/Rover) skulle styrke resterne af den britiske bilindustri mod den stigende konkurrence fra både Europa og Japan. Faktisk skulle det nydannede British Leyland Motor Corporation i løbet af det efterfølgende årti vise sig at blive en spektakulær fiasko. Årsagerne var naturligvis mange og forskellige, men det er tilstrækkeligt at konstatere, at kombinationen af svag ledelse og egenrådige fagforeninger var hovedårsagen til, at det nye selskab ikke formåede at producere den type biler, som det købende publikum ønskede eller faktisk havde brug for i tilstrækkeligt antal.

Der var et par lyspunkter undervejs. Et var den meget udskældte Marina, som blev hastigt introduceret i 1971. Den solgte i så stort antal, at den i et stykke tid var med til at holde selskabet økonomisk oven vande. Allegro, der var designet som en erstatning for BMC 1100/1300-serien og introduceret to år senere, havde ikke samme appel som forgængeren, og nåede aldrig mere end halvdelen af den tidligere models årlige salgstal på det britiske marked. Også Prinsessen, som blev introduceret i 1975, havde mere stil end BMC 1800, som den erstattede, men forbedrede aldrig rigtigt salgstallene i forhold til dens temmelig kasseformede forgænger.

Ny ledelse

I 1975 var virksomheden omdøbt til British Leyland, og var hurtigt ved at løbe tør for penge. Resultatet blev, at virksomheden måtte reddes af den siddende Labour-regering, som nu ejede stort set alle selskabets aktier, hvilket reelt gjorde det til en nationaliseret virksomhed. På dette tidspunkt blev Lord Stokes rykket opad som præsident, og Lord Ryder overtog formandskabet. Han var også formand for regeringens National Enterprise Board, og havde tidligere udarbejdet en statusrapport om British Leyland. Desværre forudsatte Lord Ryders redningsplan et tilskud i omegnen af 1 milliard pund af skatteydernes penge og af et gnidningsløst samarbejde mellem ledelse og fagforeninger. Efter en periode på omkring to år var det tydeligt, at tingene ikke blev bedre, og hans pludselige fratræden banede vejen for udnævnelsen i august 1977 af Michael Edwardes som chef for British Leyland. Han var en barsk industrimand, der havde skabt sig et navn som leder af Chloride Battery Group.

Opdeling af virksomheden

I begyndelsen af februar 1978 havde Edwardes fundet ud af, hvad der skulle til for at virksomheden fik succes. Han udgav en rapport på 15 sider, der skitserede hans plan, til alle ledere og medarbejderrepræsentanter. Kernen var, at da centraliseringen af virksomheden tydeligvis ikke havde virket, ville han opdele virksomheden i et mindre antal separate virksomheder, for at sætte dem i stand til at fungere uhindret. Den første "nye" virksomhed var BL Cars (navnet Leyland var blevet så giftigt, at det blev droppet helt, bortset fra lastbil og bus divisionen) som indeholdt tre selskaber: Austin Morris Ltd, Jaguar Rover Triumph Ltd og BL Components Ltd. Det stod ikke klart i planen, hvor MG var placeret. Faktisk blev MG kun nævnt på sidste side som noget af en eftertanke.

Ray Horrocks overtager kontrollen med Layland Cars og MG

Endnu et notat udstedt af formanden samme dag, informerede ledelsen om at Ray Horrocks ville overtage kontrollen med Leyland (sic) Cars med øjeblikkelig



Syd Beer, i Old Number 1 leder paraden, der fejrer MG's 50-års Abingdon-jubilæum gennem centrum af Abingdon den 8. september 1979.
Foto: Alan Davis



Alle de lokale virksomheder var med til at fejre MG's 50-års jubilæum i 1979.
Foto: Alan Davis.

virkning. For Ikke at spilde tid, udsendte Horrocks et notat om sportsvogne, der tydeligt viste hans foragt for denne del af virksomheden. Styrkelsen af pundet over for dollaren (hovedsagelig som følge af, at Nordsøolie begyndte at komme i produktion) havde med hans ord "*gjort en i forvejen urentabel forretning endnu mere urentabel"*. Dette, sagde han, "*har tvunget os til at opgive vores planer om at introducere 'Lynx'-modellen (en TR7-baseret efterfølger til Triumph Stag) og genoverveje vores sportsvognsstrategi"*.

Da man diskuterede lukningen af fabrikken Speke No2 i Liverpool, bemærkede Ray Horrocks, at "*det sandsynligvis ville være kommercielt fornuftigt at indstille TR7 fuldstændigt*", men tilføjede, at der var et behov for at blive på markedet, indtil "*nye modeller kommer frem"*. Igen var der ingen omtale af MG. Et notat udsendt som en opfølgning på Horrocks fabriksbesøg i Abingdon i maj, antydede dog at han var blevet lidt blødere i knæene. Notatet indeholdt svar på en række af de spørgsmål, han havde fået under besøget. Han bekræftede, at virksomheden ville forblive på markedet for sportsvogne, at han anerkendte Abingdons stabile præstationer og at Abingdon og MG-navnet ville fortsætte. Han gjorde også opmærksom på, at han støttede MG Abingdon's planer om at fejre deres 50-års jubilæum.

Igen en organisationsændring

Senere på året udstedte Michael Edwardes et notat til alle ansatte i BL Cars. Dette omhandlede den uofficielle gruppe af værktøjsmagere, som truede med at indkalde til strejke. Det blev påpeget, at dette ville bringe en række fabrikker i fare, især Cowley, Abingdon og Canley. Disse fabrikker blev sandsynligvis nævnt, fordi de var afhængige af karosserier fra Pressed Steel-fabrikkerne i Cowley og Swindon, og var mest berørt af striden med værktøjsmagerne. Det var ikke desto mindre rystende at se Abingdon nævnt i denne sammenhæng. Heldigvis blev den planlagte strejke afværget, - back to business.

Det næste Abingdon modtog var en officiel meddelelse den 19. september 1978, om at MG var overført til Jaguar, Rover, Triumph-afdelingen i BL Cars. Argumentet var, at da JRT Ltd var ansvarlig for alt bilsalg i Nordamerika, gav det mening for MG at være en del af denne enhed. Fabriksdirektør Peter Frearson så det som et positivt tiltag. "*Jeg tror, vi vil blive tilskyndet til øget uafhængighed, fleksiblitet og udadvendthed*," sagde han. Vi har en position, hvor vi rapporterer direkte til den administrerende direktør for Rover Triumph. En bilanmelder i The Times delte ikke hans optimisme, og skrev at kun tiden vil vise, om ændringen vil udvikle MG eller ende med at bortrationalisere MG.

Store ændringer i England og hos BL

Uden at spilde tiden, samlede Frearson afdelingerne for Product Planning og Engineering for at diskutere en række ændringer af MGB, som han gerne så gennemført. Bortset fra ændringen til 'O'-seriens motor og af trim, som allerede var undervejs, ønskede han en ny front med nye kofangere og en mere skrå forrude på roadsteren.

Et kort notat blev også rundsendt, der bekræftede at Abingdon-fabrikken nu var med i femårsplanen som en af de fire vigtigste Jaguar Rover Triumph-samlefabrikker. Abingdon undrede sig ikke desto mindre over, hvorfor MG-navnet ikke også kunne medtages i firmaets titel - der var trods alt kun to bogstaver. Notatet oplyste også at med udfasningen af Midget i slutningen af 1979, skulle Vanden Plas Allegro samles i Abingdon.

Næppe var blækket tørt om ændringerne i British Leyland-koncernen, da Storbritannien i maj 1979 fik en ny regering. Ikke alene var den nye regering konservativ, men for første gang fik Storbritannien en kvindelig premierminister. Margaret Thatcher var en dame, der havde travlt. Ikke kun havde hun til hensigt at reducere fagforeningernes magt, hun kunne heller ikke lide statsejede virksomheder. Michael Edwardes, der blev tildelt ridder af Queen's Birthday Honours, fik til opgave at beskære British Leyland drastisk og klargøre det til salg til den private sektor, eller i det mindste reducere virksomhedens afhængighed af statslige penge.

Han fik to år til at nå målet. Fabrikker skulle lukkes, ikke-bilvirksomheder som Aveling-Barford og Prestcold sælges fra og arbejdsstyrken reduceres med mindst 25.000 ansatte.

Dødsdommen

En fire siders erklæring blev udsendt den 10. september som skitserede disse forslag. Selvom Edwardes ikke kan bebrejdes dokumentets timing, han havde endda holdt det tilbage indtil efter MG's jubilæumsfejring 8. september, så skal hans ledelsesteam holdes ansvarlig for den forfærdelige måde, hvorpå nyheden blev frigivet. Trykt af Nuffield Press i Cowley med den hensigt, at hver medarbejder skulle modtage et eksemplar, blev det distribueret på en så tilfældig måde, at mens nogle modtog det om morgenen, fik nogle i Abingdon det først sidst på eftermiddagen. Detaljerne blev lækket fra andre dele af BL og første gang nogle MG-produktionsarbejdere hørte det, var da de blev interviewet af journalister fra Radio Oxford og avisen 'Oxford Mail', da de forlod fabrikken. Selv fabriksdirektør Peter Frearson havde ikke fået en forudgående advarsel

Udmeldingen vedrørende MG var direkte og uacceptabelt kort. Citat: *»En konsekvens af effektiviseringsprogrammet er at indstille samling af biler i Canley og Abingdon. Abingdon vil blive konverteret til en forlængelse af Cowley-fabrikken,*



BL Motorsport på vej gennem Abingdon for at fejre50 års succes i 1979.
Foto: Alan Davis.



En luftballon løftede en MGB i en amerikansk reklamefilm ved afslutningen af festparaden i 1979.
Foto: Brian Moylan

for at muliggøre Cowleys moderniseringsprogram og fremskyndelse af nye modeller. Vi vil beholde MG-mærket«.

Så alle de forsikringer Abingdon havde fået gennem årene betød ingenting. Følelsen blandt arbejdsstyrken fra fabriksgulvet til den øverste ledelse var en fuldstændig afsky. Deres loyalitet, deres hårde arbejde, deres præstationer, deres totale dominans på det amerikanske sportsvognsmarked betød alt sammen ingenting. Den eneste solstråle i denne dystre atmosfære var, at produktionen af MGB ville fortsætte endnu et år.

Dette gav i det mindste alle en chance for at tænke over fremtiden. Den anden nyhed var, at MG skulle føres tilbage til Austin Morris-gruppen. Måske havde 'Times'-bilanmelder ret i at være kynisk. 'O'-seriens program blev annulleret med det samme, ligesom alt andet arbejde på Abingdon-modellerne end det, der kræves for at opfylde lovgivningen.

Nyheden om Abingdons forestående lukning udløste en enorm debat i medierne, hvor alle udtrykte sympati for MG-mærket, som fik status som en 'national skat'. En protestmarch gennem Londons gader blev arrangeret af MG-klubberne i samarbejde med fagforeningerne under temaet *'Save the MG'*. En resolution blev afleveret til British Leyland hovedkvarter ved afslutningen af marchen af Jean (Kimber) Cook, Cecil Kimbers yngste datter. Der blev endda holdt en debat i Underhuset om virksomhedens skæbne. Desværre havde ingen af disse bestræbelser nogen effekt.

Bønner hjalp ikke

En bøn fra det amerikanske forhandlernetværk, delvist orkestreret af John Thornley, blev også uden ceremoniel skudt ned af Sir Michael Edwardes. John Thornley's og de amerikanske forhandleres plan var selv at fremstille en helt ny "state-of-the-art" bil til erstatning af MGB, som kunne genopbygge MG-mærkets rentabilitet.

Endnu en gang var den største anstødssten det faktum, at Sir Michael Edwardes ikke havde til hensigt at sælge MG-mærket. Han kom imidlertid under øget pres fra regeringen og pressen for at vise mere fleksibilitet. Som et resultat gav han efter og indvilligede i at sælge fabrikken og tillade konsortiet at bruge MG-mærket under licens. Desværre var dette ikke nok til at sikre den nødvendige økonomiske opbakning, og på trods af en stor indsats fra Curtis og hans partnere faldt aftalen på gulvet. Selvfølgelig en massiv skuffelse i Abingdon og en erkendelse af, at det nu virkelig var vejs ende.

Flere redningsforsøg

Næppe var blækket tørt på Edwardesplan, før to canadiske forretningsmænd (Lalonde og Mason) fløj til London med ideen om at købe MG-fabrikken og fortsætte produktionen af MGB. Deres plan var at oprette et slags arbejderkooperativ med penge fra private fonde. Efter drøftelser med regeringen stod det klart, at BL ikke havde til hensigt at sælge hverken fabrikken eller MG-mærket. Næste forsøg blev gjort af et privat konsortium ledet af Alan Curtis, næstbestyrelsesformand og administrerende direktør for Aston Martin. De ønskede også at beholde 'B'en' i produktion hos Abingdon, men give den et ansigtsløft for at bringe den ajour.

Umiddelbart før meddelelsen om, at MG-fabrikken skulle lukke, udsendte BL-information om den nye Triumph TR7, en to-sæders cabriolet målrettet det amerikanske marked. På papiret var det en ganske fin lille sportsvogn: 2-liters skråtstillet firecylinder motor, 5-trins manuel gearkasse, forstærket karrosseri med et lavt bagparti, som ville gøre den pænere end coupé-modellen. Med en pris lige under $8.500 forventedes JRT at sælge omkring 25.000 stk i USA om året. Der var kun ét problem. Det var ikke en MG! Det amerikanske publikum, der køber sportsvogne, stemte med fødderne og vendte ryggen til dette tilbud fra BL.

Japansk mulighed

Der var dog et sidste projekt, som ventede Abingdons ingeniørafdeling. Projektbilen havde ikke et traditionelt EX-nummer og heller ikke et ADO-nummer, blot kodenavnet 'Bounty'. Under tavshedsløfte fik personalet information om projektet. De skulle fungere som forbindelsesled for en helt ny model, der ville blive sat i produktion hos Cowley. Dette var resultatet af det samarbejde, som Edwardes havde etableret med Honda Motor Company.

Fordelen for BL var, at de ville få et fuldt færdigkonstrueret køretøj og værktøjer til spotpris. Som en forventet erstatning for Marina'en, skulle både produktionen af karrosseriet og samlingen finde sted i Cowley, med motorer og tilhørende hardware leveret direkte fra Japan. Ingeniørteamet blev hurtigt klar over, at den model de arbejdede på var Honda Ballade, som indeholdt mange velafprøvede Honda Civic komponenter. Abingdon-teamet så en vis ironi i, at den bil de var ansvarlige for ville i Storbritannien blive markedsført under navnet "Triumph Acclaim!"



Den sidste MGB til eksport på samlebåndet.



Medarbejderne samlet omkring den sidste MGB til eksport..
Foto: Harry Grant.

Eftermæle

Som tiden gik, og på trods af store rabatter kæmpede de amerikanske forhandlere for at sælge et acceptabelt antal biler, besluttede BL i 1981 at indstille produktionen af sin flagskibs-sportsvogn MGB. Dette efterlod alene Jaguar og Land Rover til at løfte fanen i USA, - et eksportmarked opbygget af MG tilbage i den hæsblæsende efterkrigstid og unægtelig et marked, som de var kommet til at betragte som deres eget. I lyset af efterfølgende begivenheder er de fleste iagttagere tilbøjelige til at være enige om, at lukningen af MG-fabrikken og opgivelsen af den mest populære sportsvogn gennem tiderne, var en ekstraordinær dårlig beslutning set fra ethvert synspunkt. Abingdon venter stadig på en undskyldning!



De sidste MGB GT'ere på Abingdon-fabrikkens lagerplads.
Foto: Harry Grant

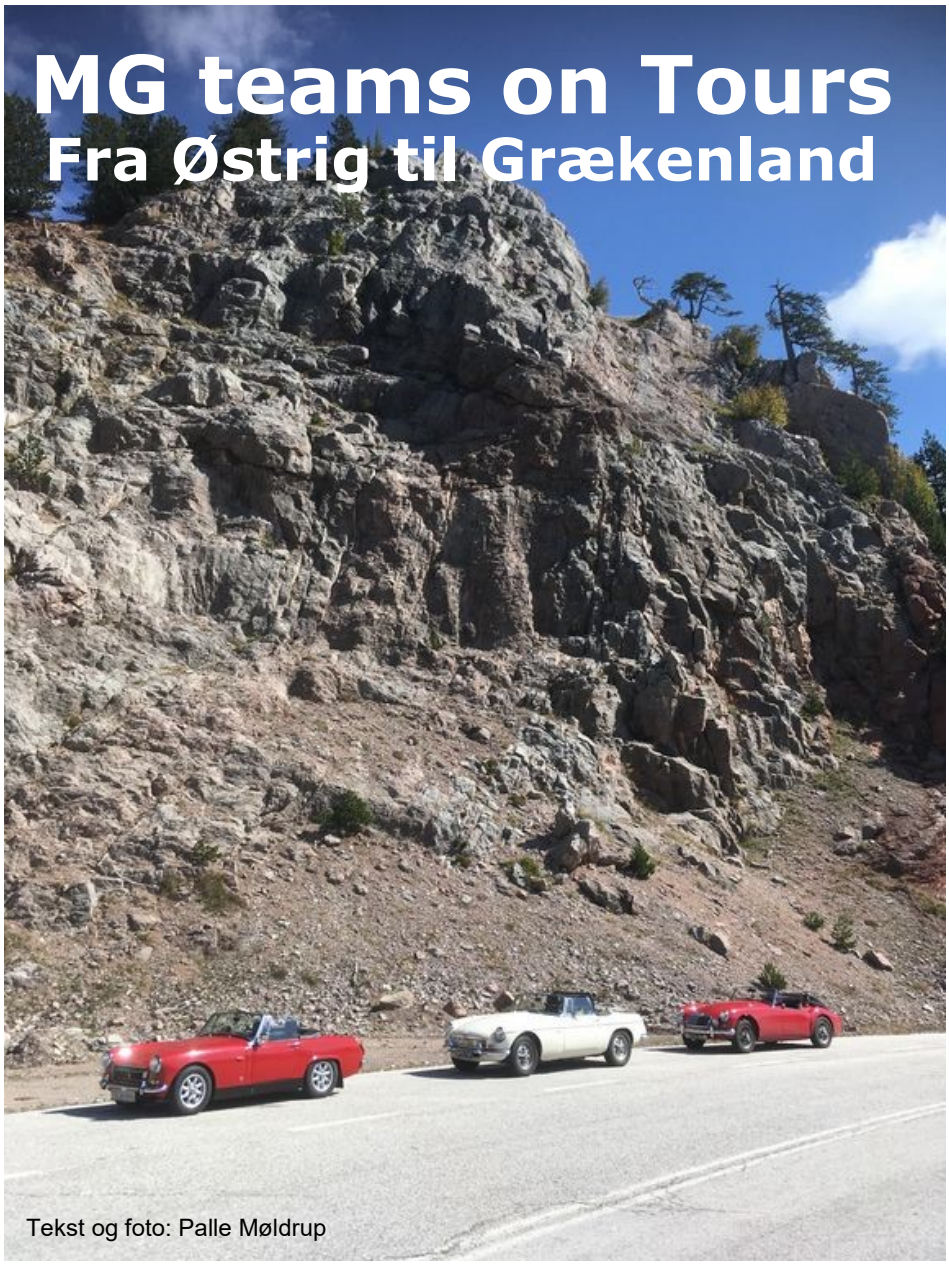
MG-entusiaster marcherer gennem Piccadilly, London for at protestere mod lukningen af Abingdon.



Det triste syn af en tom Abingdon-fabrik.
Foto: Harry Grant



MG teams on Tours
Fra Østrig til Grækenland



Tekst og foto: Palle Møldrup

Indledning

Holdet på vores tur er:

- Erling, Lisbeth, Jørgen, Lone, Palle og Rikke.
- Vi kører i MGA, MGB og Midget.

Rejseplanen:

- Turen går fra Danmark gennem fire lande inden vi når Grækenland i vores MGere.

De viste foto bringes i den takt de fem lande besøges.

Danmark – Østrig

Vi kørte fra Danmark den 22.september, hvor vi tog autotoget fra Hamborg til Innsbruck. Herfra kørte vi til et højfjeldshotel i Berg in Drautal ejet af et hollandsk par. Her viste der sig stor interessere for vores biler.

Slovenien

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





Kroatien

Den 25.septemver futtede vi videre til Kroatien, hvor vi overnattede på guest House Bili i Karlobag, hvor vi var i nærheden af Splid (der menes formentlig Split, da redaktionen ikke har kunne finde et sted benævnt Splid / Red.)

Her bor vi i to dage hos en dejlig familie kun 8 km fra denne interessante by.

På turen kører kører vi så vidt muligt kun på almindelige veje, og vi booker først hotel eller opholdssted dagen før, så vi ved at vi med en god portion sandsynlighed kan nå frem. På turen forsøger vi at holde max. 200-250 km kørsel pr. dag på de skønne veje, som oftest følger kysten eller går langs dejlige kuperede bjergveje.

Efter et par dage fortsætter vi i morgen den 28.september mod Dubrovnik.

Foto herunder samt på første side fra Østrig og Slovenien






Kroatien

Vejret har indtil videre været med os, hvor de fleste dage har kunne både på kørsel 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 i Kroatien. Herfr kørte vi 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 hotellets "have".

Den 30.september fortsætter vi videre syd og øst på i Albanien til Ohridsøen , hvor vi fandt et dejligt B&B ved navn Rosa lige ud til Ohridsøen. Vi nød stedet og overnatningen på stedet, hvor ejeren på Rosa B&B også tilberedte aftensmad for os, som bestod af en meget veltillavet bækørred.

Fra Albanien til Grækenland

Den 1.oktober vinkede vi farvel og kørte ad små snoede veje i op til én km højde. Vi kørte gennem små landsbyer og mødte gedeflokke med småbønder i deres hjemmelavede kærrer trukket af æsler og muldyr. Jo vi var rigtig ude på landet.

Den sidste del af vejen kørte vi på flot asfalteret vej mod grænseovergangen til Grækenland.

Foto fra Albanien til Grækenland





Foto herunder fra Kroatien og Albanien








Grækenland

Første holdt var en lille bjergby, hvor vi fik lidt at spise, og hvor der lige kom et par gutter med et vildsvin på ladet af deres truck.

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, der har mange levn fra den osmanniske periode (tyrkerne) bl.a. afspejlet i mange huses byggestil med udhængende 1. sal.

På turen oplever vi meget stor interesse for vores tre små MGer. Mange udbrud høres og spørgsmål som: "Ihhh, hvad koster egentlig sådan en?"; "Er I kørt fra Danmark?"; "Må vi tage et billede?".. Meget positivt og mange thumps up undervejs.

Igen vælger vi de små veje, som her i det nordvestlige Grækenland i høj grad er bjergveje. Det er skønne veje at køre på, med en uhyre flot natur og dertil er vejret i den grad med os.

Vi oplevede dog en enkelt nat med torden og brag, men næste dag bød igen på smukt solskin.

Fra kørte fra Katoria den 3.oktober og videre til Kastraki også med to overnatninger fra den 3. tiul den 4.oktober. Kastraki er byen klods op ad de berømte Meteora-klostre bygget fra 1300-tallet og frem. De ligger højt placeret på stejle klipper og resterne af en gammel sø- og havbund.

Her har været op til over 40 klostre, hvor der i dag blot er syv klostre tilbage.

Vi besøgte tre klostre. 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. God motion for bentøjet.

Fra Kalampaga, byen der ligger for foden af de spektakulære Meteora-klostre på klippetoppe, kører vi til Metsovo, en gammel by med et lidt voldsomt skær af turisme. Herfra videre 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.

Vi overnattede i Ioannia og kørte i videre igen ad bjergveje til oraklet Dodone, et græsk bygningskompleks med sin storhedstid fra 700-tallet før vor tidsregning. Her var et stort teater, templer for flere græske guder, en sportsplads, overnatning til gæster til oraklet o.s.v. 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 der sig for enden af vejen mod vest det Ioniske hav.

Vi forsatte heefter mod næste overnatningssted i Preveza, der ligger helt ud til havet. Huset med tre værelser er fuldstændigt nyt og står i stor kontrast til de antikke marmoroplevelser vi havde fået tidligere på dagen.

Foto fra Grækenland





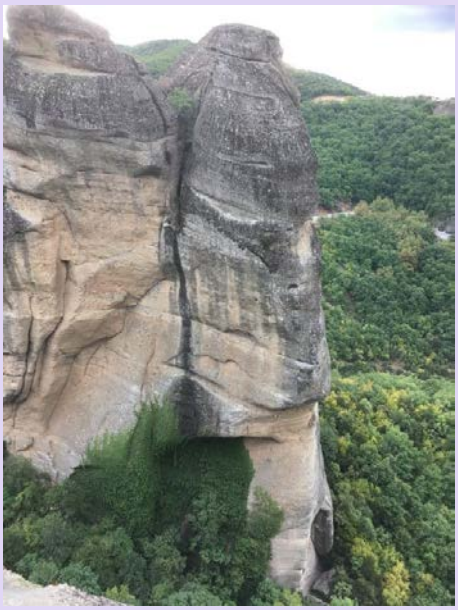





Foto på artiklens forside er også fra Grækenland

Den 6.oktober

Vi overnattede i Preveza og drog derefter videre ad snoede bjergveje forbi Dodoni-oraklet med alt hvad der hører til af templer og græsk teater med 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 billede fra den "kælderlignende" hal vi gik ned til. Herfra kunne Odysseus få ny vished om sine venners skæbne. Vi kom ikke i kontakt med folk fra hinsides, og 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 opført 700 år før vor tidsregning.

En lille by ligger tæt op ad det store olympiske stadionområde, hvor selve stadion området består af alt til faget hørende, såsom templer, overnatningsbygning for indkvartering af trænere, et stort "gymnasium" med træningsområde, biblioteker, det oprindelige olympiske stadion med den obligatoriske olympiske størrelse o.s.v.

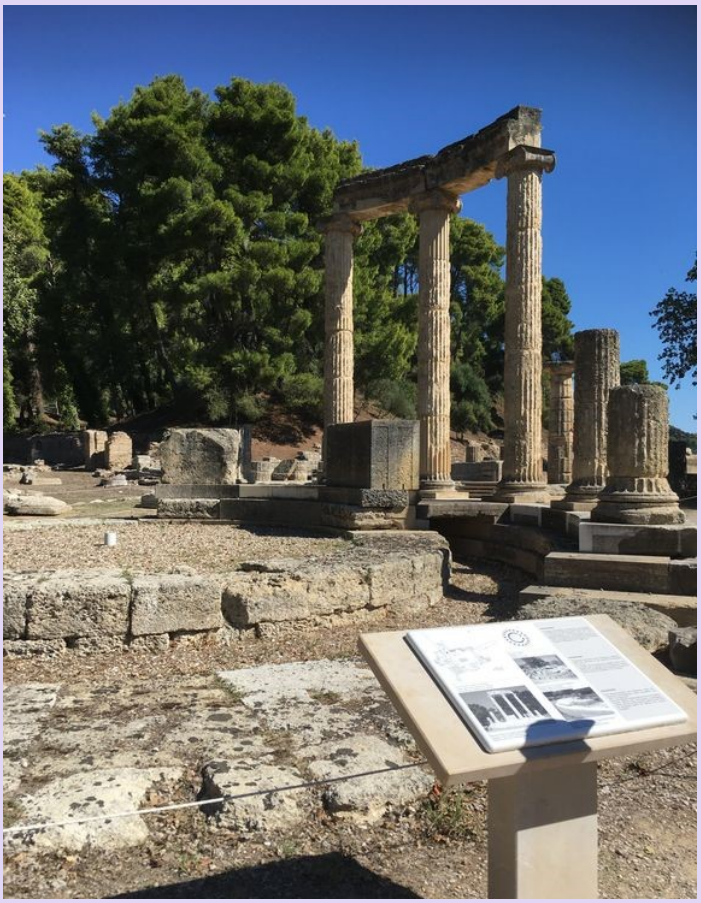
Man kan ikke undgå at suse 2.700 år tilbage i tiden.

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, og 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.

♦

I grækernes fodspor









Rally anekdoter



Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu 13. del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rallyliv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nået til 1979, hvor han sammen med sin co-driver nu skulle kæmpe mod virkelig seriøs konkurrenter. Og så kom der pludselig bud efter Jan, som man inviterede ind i en 2CV !!!

God læselyst.

Vi havde nu vundet DM i 1978, så vi havde noget, at leve op til. Jeg havde til 1979 sæsonen fået ny co-driver, Finn Zachariassen, som havde en del erfaring fra orienteringsløb og nogle mindre rallyløb. I de udenlandske løb skulle jeg dog køre med Poul Andreasen som co-driver.

Vi havde i år fået en del mere konkurrence fra de andre deltagere, som nu kørte i Ford Escort RS, Triumph TR8, Fiat 131 Abarth, Porsche, Opel Ascona, Vauxhall Chevette RS, alle i samme klasse, som var den store gruppe II klasse for tunede biler.

Trods konkurrencen lagde vi ud med en 3. plads i første afdeling af DM, hvilket lovede godt for sæsonen og konkurrencen.

Efter tre afdelinger af DM, lå vi "kun" på en 2. plads, noget der ikke blev bedre af, at Jens Ole Kristiansen var rykket op i vores klasse i en Opel Ascona Gr.II.

Da vi nærmede os slutningen af sæsonen manglede endnu én afdeling af DM, hvor vi var hele fem hold, der kunne blive nr. 2 i DM. Det hele endte med, at vi "kun" blev nr. 4 samlet, så det var ikke "værd at skrive hjem om".

Udenlandske erfaringer og resultater

I 1979 deltog vi også i det svenske Vinterrally (Swedish Rally) med Poul Andreasen som co-driver, et samarbejde vi ikke havde prøvet siden 1976. Der deltog 200 ekvipager i løbet, hvor vi sluttede som nr.14 i klassen og 35 generelt. Her fik vi så bevist, at danskere aldrig bliver "verdensmestre" på is og sne, men vi gennemførte dog, hvilket var en dejlig fornemmelse. Løbslængden var 1.445 km. med 630 km. hastighedsprøver, hvoraf den længste var 58 km. lang. De otte øverste i sejrsrækken var svenskere og finner!



Øverst på side: Vores 2CV Cross
Herover: 2 CV Cross efter at modtaet det sorte flag
Herunder: Dansker holdet ved 2CV'en



Jeg blev i foråret opfordret til, at deltage med Steen Madsen fra Jyderup i et EM løb i en Citroen 2CV Cross. Det skulle foregå i Besancon, Frankrig. Steen og jeg skulle skiftes til at køre i hans 2CV. Løbet var et fire timers løb, som skulle afgøre EU mesterskabet.

Bilen var på 650 cc med 36 hk. Så det var noget af en omvæltning sammenlignet med mine normale 185 hk. i Kadetten!

Der startede ca. 20 biler ad gangen på jordbanen, hvor jeg skulle starte midt i feltet med anbefaling af, at placere mig i inderbanen i første sving, ellers kunne det gå galt. Starten gik fint, hvor jeg fik overhalet en del, indtil vi kom til bemeldte første sving, hvor jeg så en åbning på ca. ca. ½ meter in-

derst i højresvinget. Det fik mig til at ”holde på”, hvorved jeg fik skubbet lidt til ham til venstre, hvorved han mistede kontrollen og endte udenfor banen. Herefter var jeg mellem de forreste inden næste sving, hvor jeg ville lægge siden til jordvolden, hvilket jo ikke er farligt med 36 hk. Men her måtte jeg konstatere at sådan en ”plæneklipper” ikke var helt så solid som en Opel, så der knækkede en styrearm ved venstre forhjul, hvilket gjorde det ret vanskeligt at styre.

Så i næste sving skete der det samme, bare med det andet forhjul, så nu kunne bilen kun køre sådan ca. ligeud når man gav fuld gas, og med det resultat, at jeg fik det sorte flag, som betyder at man skal stoppe omgående. Da havde jeg også kørt lige så meget uden for banen som på banen. Uden forbindelse til forhjulene går det ikke.

Så vi vandt ikke noget EU mesterskab denne gang! Men der var en god fest bagefter med meget rødvin og mange franskmænd med overskæg og ”Alpehuer”. Så det blev en god oplevelse, trods alt!

Af andre rallies som vi deltog i dette år var der Rally Baltic, hvor vi blev nr.8 generelt. Hertil Rally Nordland, Hunsrück Rally, hvor vi blev nr.9 generelt. Endelig Rally Neustadt samt nogle mindre rally i Tyskland og Sverige.

Fremtiden

Sidst i 1979 fik vi den besked af Opel, at vores Opel Kadet GT/E ville blive taget ud af konkurrence, da der ville komme en ny forhjulstrukket model. Vi bestemte sammen med GM og Opel Teamet, at vi skulle skifte til Opel Ascona B til 1980 sæsonen.

Men mere om det næste gang! - vi havde jo ikke ”tabt sutten”!).

♦



Jan Glad og hans nye makker Finn Zachariassen (t.v.) lægger taktik før hastighedsprøverne i Kalundborg



Det svenske rally den 16.– 18. februar 1979 med Poul Andreasen som co-driver



Hunsrück Rally





Hunsrück Rally

MOTORHISTORISK SAMRÅD
GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

Nyheder

Af Rikke U. NIssen

Årsmøde i Motorhistorisk Samråd 26. november 2022

Formandens beretning

Formand Steen Rode-Møller indledte med at oplyse, at to af MhS' gode kontakter på Christiansborg ikke opnåede genvalg ved folketingsvalget (Kristian Pihl Lorenzen fra Venstre og René Christensen fra Dansk Folkeparti). Steen har haft et uformelt møde med den – når dette skrives - fungerende kulturminister Ane Halsboe Jørgensen, og har prøvet at udbrede budskabet om, at de gamle køretøjer skal 'skattes og ikke beskattes'. MhS afventer en ny regering.

Forsikringer og gamle biler – herunder brand i biler pga. gamle rådne benzinslanger, og biler som totalskades ved uheld var næste punkt i beretningen. Er man interesseret i at få sit totalskadede køretøj tilbage, så skal man have fat i Taksatorringen, når den skadede bil kommer på lukket auktion. Steen fortalte om en kvinde, som således lykkedes med at købe sin totalskadede Ford 12M tilbage for 8.000 kr. (svarende til ny afgift). Hun ville bruge den til reservedele til en nyindkøbt erstatningsbil. I et andet tilfælde brændte en gammel Triumph delvis pga. motorbrand, og her fik ejeren lov at få bilen kvit og frit. Moralen er, at det er vigtigt at få talt med forsikringen og taksatoren, hvis uheldet er ude, så i det mindste stumper og reservedele kan reddes for eftertiden.

I 2018 blev der udbetalt skrotningsgodtgørelse til 905 biler over 30 år. Alle betaler til skrotningspuljen med 84 kr. om året via forsikringen. Der er ca. 50.000 veteranbiler, som betaler 84 kr. årligt, hvilket betyder en indtægt på 4,2 mio. kr. til statskassen, mens der max. udbetales 2 mio. i skrotningsgodtgørelse til alle biler som skrottes i Danmark. MhS vil gerne have de 84 kr. fjernet fra veteranbilsforsikringerne.

MhS har haft et godt samarbejde med FDM, DASU, FDA (amerikanerbiler) og DRSA (hot rods). På et møde i november blev man enige om sammen at koncentrere sig om, at vores køretøjer er hobby og ikke skal betragtes som hverdagskøretøjer. Derfor skal de ikke brandbeskattes som almindelige køretøjer. Køretøjerne skal betragtes som rullende kulturarv. Køretøjerne kører i snit under 1.500 km årligt, hvorfor vægtafgiftsstigningen på ca. 36 % fra 2022 til 2026 skal væk.

Ovenstående vil foreningerne i ovenstående samarbejde sammen tage op over for politikerne.



Klar til årsmøde. Til højre vores formand Claus Poulsen med Mogens Appelt og formand Finn fra den vestdanske MG klub.

Generationsskiftet – få yngre til at interessere sig for vores køretøjer – blev vendt igen, men heller ikke Steen Rode-Møller havde løsningen. Men han opfordrede de aldrende medlemmer om at se i øjnene, hvad der skal ske med deres køretøjer og reservedele, før det er for sent. Han fremviste på storskærmen følgende tekst:

Rettidig omhu:

Lav en liste over dine ting. Hvad de skal, og hvem der skal arve dem.

Hvis du allerede nu kan se, at du har tre-fire køretøjer, som du aldrig får lavet eller kørt i/på, så sælg dem!

Har du værdifulde reservedele, som også er værdifulde for andre, så sæt mærke på med info om, hvad det er for en reservedel samt den anslåede værdi.

Hjælp dine nærmeres med at finde rundt i dine dejlige stumper, men husk, at også guld kan sælges for dyrt.

Værdifastsættelse ved import af biler - MhS har haft besøg af tre af de i alt fire værdifastsættelsesmedarbejdere i Motorstyrelsen. Generelt har MhS opnået et godt forhold til og samarbejde med Motorstyrelsen, som ligger inde med mange opslagsværker, hvori de kan finde korrekt information om værdiansættelse ved import af veteranbiler. Motorstyrelsen har i år udarbejdet en oversigt over, hvad man må ombygge på sin bil uden at skulle betale ny afgift. Dog skal man være klar over, at der er forskel på hvad synshallerne accepterer og ikke accepterer. På Motorstyrelsens hjemmeside kan man læse mere herom

Foreningsbureaukratiet blomstrer. Steen Rode-Møller vendte en undersøgelse af arbejdsvilkår for de frivillige i foreningslivet. 48 % angiver at de oplever udfordringer med bureaukratiske byrder (især fra bankerne). Kulturministeriet har oplyst, at man vil arbejde på at nedbringe disse administrative byrder. *Det* vil MhS gerne se ske, og vil følge det tæt.

Steen Rode-Møller bekræftede som tidligere annonceret, at han stopper som formand for MhS i 2023.

Økonomi

Kasserer Lisa Mikkelsen startede med at medgive, at MhS ikke er så god til at lave budgetter! I flere år har man budgetteret med underskud og i stedet lander man et overskud. I 2021-2022 blev et budgetteret underskud på 37K vendt til et overskud på 64K. Indtægter blev 790K mod budget 775K. Udgifter var under budget, så dermed opstår der et overskud. Likviditeten var ultimo 959K.

Budget for det nye år (1. september 2022 til 31. august 2023) er igen et underskud – denne gang på 65K. MhS forventer et lille fald i antal medlemmer i medlemsklubberne og har sat kontingentforventninger herefter. Bestyrelsen foreslår uændret kontingent på 23 kr. pr. medlem i medlemsklubberne. Vedtaget!

Orientering om FIVA og NMHS

Lars Genild fra MhS-bestyrelsen var MhS' repræsentant ved det Nordisk Møde, som blev holdt i Estland i 2022 – det første møde som kunne afholdes fysisk i tre år. Samarbejdet mellem de syv nordiske lande (Norge, Sverige, Finland, de tre baltiske lande og Danmark) er med til at skabe enighed og mulighed for samlet påvirkning af FIVA.

FIVA-årsmødet blev afholdt i Sofia (Bulgarien) i 2022. Der er flere komiteer under FIVA. Lars Genild er leder af Legislation Commitee, som beskæftiger sig med lovgivning, miljøhensyn (både udledninger fra biler og kemikalielovgivning), genbrugskrav, teknisk lovgivning og paradigmer inden for mobilitet. Dette fortalte han en del om.

Derudover begynder FIVA at se mod e-fuel som alternativ til gammeldags benzin, men med fokus på tre ting: 1) at de gamle køretøjer skal kunne køre på denne type brændstof, 2) at brændstoffet sal være let tilgængeligt og 3) at brændstoffet skal være til at betale. FIVA har dannet en arbejdsgruppe, som tester om e-fuel virker på historiske køretøjer – på biler fra biler fra 1920erne til biler fra 1980erne. Foreløbigt ser det ud til, at e-

fuel virker på alle årgange, men fortsatte test foregår.

Dansk Bilbrancheråd

Årets gæstetaler på årsmødet var Johanne Berner Hansen, juridisk chef i Dansk Bilbrancheråd. Johanne er en yngre kvinde, som sammen med sin mand har indtil flere bliver og motorcykler. Selv triller hun rundt på en NSU, nogle gange med den største af børnene bagpå. Dagens emne var 'De historiske køretøjers Bermudatrekant: Den dysfunktionelle relation mellem Motorstyrelsen, Færdselsstyrelsen og forsikringsselskaberne'.

Dokumentation er nøgleordet, når det drejer sig om gamle biler. Ved renovering af et gammelt køretøj skal alt dokumenteres, både ændringerne og reparationerne, hvornår ændringerne er foretaget og om der er tale om en større ombygning. Det er derfor ejers problem at dokumentere og sandsynliggøre, at der ikke er tale om større ombygning.

Vedr. forsikringer: Det er altid policen, som afgør værdi og hvad der dækkes. Husk fotodokumentation, når køretøjet skal forsikres. Kan have betydning for erstatningens størrelse ved skade.

Vedr. syn pga. ombygning af køretøj, så er der stadig mange knaster ift. lovgivningen. F.eks. er det umuligt at fremskaffe en typegodkendelse på en gammel bil, som ikke har nogen typegodkendelse!

Johanne Berner Hansen fremviste tre sider med hvad man lovligt må ændre inden for lovens rammer, hvad der ikke er lovligt og hvornår der skal betales ny afgift pga. ændringerne og de ting, som ligger i gråzonen for godkendelse. Det var som ventet ikke helt logisk alt sammen.



Johanne Berner Hansen fra Dansk Bilbrancheråd er uddannet advokat (L).

Historiske nummerplader

Michael Deichmann, som er MhS-bestyrelsens ' yderst kompetente nummerpladespecialist, kunne oplyse, at i januar 2022 var det 25 år siden man første gang kunne købe historiske nummerplader til biler før 1958. Han berettede om de mange fejl, der har været gemme årene. Seneste fejl vedrører type 4 og 5 nummerplader, hvor man fra 1. april i år får tilsendt eller eftersendt bøsninger til nummerpladerne til brug ved montering. Disse bøsninger har indtil nu manglet.

En nyhed er, at karensperioden efter at en nummerplade er afmeldt (køretøj er afmeldt), sænkes fra tolv år til seks år. Data registreres stadig i tolv år, men nummeret kan genbruges efter seks år. Dette har betydning for køretøjer efter 1958, hvor det historisk korrekte første bogstav er A, B, C eller D. Disse nummerplade-kombinationer er nemlig allerede genbrugt på nye biler, men efterhånden som de nye biler afmeldes eller omregistreres, så kan veteranbilerne overtage numrene, såfremt disse er historisk korrekte til de gamle køretøjer.

Nye klubber

Fire klubber og to museer havde ansøgt om optagelse i MhS. Alle fremmødte stemte for deres optagelse.

British MC Burgundia fra Bornholm (grundlagt 2021, 30 medlemmer), Lidenlund Veteranbilklub fra Lemvig (grundlagt 2010, 100 medlemmer), Jensen Owners Club (31 medlemmer), Dansk Lastbil Nostalgi (grundlagt 2007, ca. 500 medlemmer). I alt ca. 660 nye medlemmer i MhS.

Jysk Automobilmuseum i Gjern og VW & Retro Museum i Ulfborg var de to museer som havde søgt om optagelse. Museer betaler 500 kr. for medlemskab.

Indkomne forslag

Bestyrelsen foreslog diverse vedtægtsændringer vedr. støttemedlemmer og optagelse, vedr. force majeure-situationer som f.eks. afholdelse af årsmødet som videomøde i tilfælde af nedlukninger som f.eks. corona. Alle vedtægtsændringer blev godkendt ved håndsoprækning eller applaus.

Valg til bestyrelsen

Sire bestyrelsesmedlemmer - Lisa Mikkelsen, Lars Genild, Michael Deichmann og Christian V. Therkelsen var på valg. Der var ingen modkandidater, og de blev alle genvalgt.

Vedr. valg af suppleanter, så modtog Ketty Overgaard Christensen genvalg, mens Henrik Kjær ikke genopstillede.

Verner Lundtoft Jensen fra Dansk Landrover Klub meldte sig som ny suppleant.

Både revisor og revisorsuppleant blev genvalgt uden modkandidater.

Eventuelt

Der var snak om, hvornår unge mennesker måtte køre i henholdsvis eje indregistrerede veteranbiler. Afhængig af forsikringsselskab, så må unge gerne begynde at køre i veteranbil fra 18 år i ETU, men de skal være 25 år for at eje køretøjet. Andre selskaber kræver mindstealder på 25 år for at kunne sidde bag rattet. Så man skal tjekke sin forsikring, inden man overlader rat eller ejerskab til børn eller børnebørn.

Værdifastsætterne i Motorstyrelsen arbejder ifølge Steen Rode-Møller for at tillade montering af ny chassisramme eller karosseri, hvis det er magen til det oprindelige. Intet er besluttet, men det er interessant for MG-ejere med MGA eller ændre modeller. Vi afventer stillingtagen.

Igen i år var spørgsmålet om lovligheden i at køre konfirmationskørsel oppe at vende. MhS har et opslag på sin hjemmeside omkring konfirmations- og bryllupskørsel, hvor der skelnes mellem erhvervsmæssig kørsel og vennetjenester.

Årsmødet sluttede kl. 15:30.



——- o O o ——-

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

54 medlemsklubber (=100 personer) ud af i alt 130 klubber og foreninger (=31.192 personer) deltog i år.



Gennemgang af hvad må man ændre, og hvad må man ikke ændre for at undgå nye afgiftsberegning.

Nisserne havde fyldt 'slæden' helt op med gløgg, æbleskiver, engangsservice, bankogrej og masser af præmier til banko og lotteri, og havde sat kursen mod Nærum. Her stødte Nisse-hjælper Britt til, og kort efter ankom endnu en fyldt 'slæde' med Charlotte og Claus og mere forplejning, service og præmier.

Kl. 17.30 bliver der tændt op i ovn og kogeplader, så Nisse-pigerne kan nå at få de ca. 12 liter gløgg og 400 æbleskiver varmet til de mange medlemmer, der har tilmeldt sig julemødet.

Imens bliver det i øvrigt allerede meget flot pyntede lokale på førstesalen gjort klar af Senior-nisserne og bestyrelsesmedlemmer. Der er lidt bøvl med projektor og kabler, men det lykkes til sidst at få slideshow med de vigtige oplysninger om priser på bankoplader og amerikansk lotteri frem på storskærmen.

Løbende dukker glade medlemmer op, man bænker sig og snakken går lystigt. Kl. 19 er vi ca. 80 personer, og formand Claus kan byde velkommen. Nye medlemmer, som er med til møde i Nærum for første gang, præsenterer sig. Herefter kan Claus efter 'go' fra køkkenet sende de første sultne og tørstige op til Senior-Nissen og Junior-nissen, som øser gløgg op, mens Nisse-Britt i pendulfart sender lune æbleskiver, syltetøj og flormelis – og mere gløgg – ind.

Bankoplader og lodder til kinesisk lotteri sælges af Linda og Anlis. MobilePay gløder, og kasserer Jesper ligner en der har fået årets første julegave, da han tæller pengesedler op. Eller er det ham der Greedy, han ligner? Hmmm?

Bankospillet begynder. Ved vores bord sidder også Charlotte, som ikke er helt tilfreds med, at hendes ægtefælle formand Claus konstant trækker numre op af posen, som ikke er på hende bankoplader. Køkken-nisserne bakker op. Vi får heller ikke krydset mange numre af. Banko hér, banko dér. Øv, der røg paraplyen. Næste runde begynder. Mon vi har bedre held nu? Niks. Den eftertragtede MG paraply går til anden side. Nå, men nu er Claus ikke i tvivl om, hvad Charlotte ønsker sig til jul. En MG paraply!

Bankospillet skylles ned med kaffe og brune kager, eller en øl/vand til de, som foretrækker kolde drikkevarer. Så er det tid til amerikansk lotteri – eller rettere



Trappe ned og trappe op
går vi frem i sluttet trop
indtil 'slæderne' er tomme
og vi skal ha' pyntet op

Litervis af gløgg i gryder
snart vor' medlemmer de nyder
æbleskiverne de steger
mon vi når det som vi plejer

T.h.:
Så bliver det alligevel jul hjemme hos Charlotte og Claus. MG bamsen har fået et godt hjem, og der er bilgodter i posen fra VSA til Claus







T,v.:
Tina er 'Lykkens Gudinde' og trækker vinderlodderne op af pokalen.

Tekst og foto Rikke U. NIssen

Nissens oplevelse af julemødet i Nærum



Brune-kager, øl og kaffe
nisse-pigerne de skaffe
mens de andre nisser skræver
over ledninger og gaver

Ud'n fru Nissen får en prop
går alt i højer' enhed op
MG-folket kommer glade
klar til gløgg og bankoplade!

kinesisk lotteri. Ja, det hedder det, når der er 200 lodder i en serie og ikke kun 100 lodder. Så lærte vi det.

På præmiebordet er en kombination af indkøbte MG-præmier som bamser og tasker og MG-relevante ting som tændrør og lyskilder (kald dem endelig ikke for pærer, så bliver I belært af Senior-nissen om, at det hedder lyskilder!). Vi har fået en masse sponsorgaver fra vores samarbejdspartner OK Benzin (sportstasker, brødristere, fodbolde m.v.). Fra MG Shoppen i den vestdanske klub, som vi har 'MG tøj med logo' samarbejde med, er Mogens så venlig at toppe vores gaveindkøb op med lidt ekstra MG-grej. Tak Mogens. Mogens er i øvrigt også medlem af Danish Centre, og har lovet at komme forbi med sin MG til manøvreprøver til næste år, men det er en anden historie. Fra Kølersmeden, som flere medlemmer har lært at kende til klubmøder om kølere, er der bluser. Endelig har VSA (tidligere Vestsjællands Autodele) været i det rigtig gavmilde hjørne med mange gode og relevante gaver. Stor tak til Bo herfor! Skulle jeg have glemt at nævne en sponsor, så undskylder jeg mange gange.

I alt er der næsten 40 præmier i lotteriet. Her er Charlotte mere heldig end i banko, og hun kan to gange udvælge sig en præmie fra det flotte gavebord. Selv den ene Køkken-nisse får en præmie med hjem. Og Senior-Nissen vinder en OK-brødrister. Hvem kan modificere OK-logoet til et MG-logo, så vi kan få MG-toastbrød? Hmmm.

Klokken bliver henad 21.30, før vi bliver færdige med lotteriet og kan erklære alle præmier afsat. Tak til vores nye medlem Tina, som agerer 'Lykkens Gudinde' og trækker numrene.

Køkken-nisse Britt har undervejs været ferm, så er var ikke meget at rydde op i køkkenregionerne, da mødet slutter. Nu kan man fristes til at tro, at der ikke skal bæres ret meget ned i 'slæderne' igen. Det er så ikke helt korrekt, da vi skal tage alt affald med hjem. Lars Thousig er så venlig at melde sig til at fylde sin ægte MG-slæde med affaldssække og få dem afsat på rette sted.

Klokken er ca. 23.30, før Junior-Nissen er hjemme og kan tage nissehuen af. Godt, der er lang tid til næste jul… God nat.

♦



T.v.:
Kasserer Jesper har det næsten som om det allerede er juleaften…



T.h.:
Anlis sælger bankoplader.





Godt nytår ! 2022



- til vores annonce sponsorer

- til vores artikel sponsorer

BONNEVIE
Your Classic British Sports Car Supply Specialist
Alt i reservedele til MG T-type, MGA-B-C & Midget
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.
Elektronisk tænding fra CSI
PENRITE
BONNEVIE MG IMPORT
MG DELE - STØRST I DK
Alt i trådhjul
PENRITE www.bonnevie.dk 21242848

Mød Marvel R
100% elektrisk
Den nye MG Marvel R Electric er en rummelig, luksuries og kompakt SUV med plads til hele familien.
Elektrisk rækkevidde op til 402 km.
→mgmotors.dk

British Sportscars
REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM
Forhandler af:
CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT
R29 MWX

Classic CENTER
www.classic-center.dk
Skandinaviens største webshop førende i alt til MG
Billig dag-til-dag levering med GLS
Gratis levering på køb over 1000kr
Kun 45kr til pakkeshop
MGA PARKING ONLY

Vi sætter pris på originalerne
Veteranforsikring Danmark
25%
Hvem er vi?
Præmieeksempler
Motorcykel - BSA
Knallert - Puch MS 50
Klassisk bil - MX-5
Veteranbil - Opel GT

LARS BORSIG MG CLASSIC MG
Alt i reservedele til MG T, MGA, MGB, MGC, V8 og MIDGET/SPRITE
LARS BORSIG MG CLASSIC MG
Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk

Stat klubben, hvor gang du tanker
OK
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.

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, speci-allakeringer mv. Vi har ansat den for de fleste i branchen, velkendte autolakerer Er-ling Haagerup, som værkfører i afdelingen, og er med det helt fremme og bedst mu-ligt rustet til alle de spændende opgaver med biler, især klassiske biler og veteranbi-ler for at nævne de helt særlige.
Vi glæder os til at byde alle velkommen!

motorclassic
BIL magasinet
ViaRETRO
ALT OM KLASSISKE BILER
SafetyFast!
CAR CLUB MG SWEDEN
Bulletinen
MEDLEMSTIDSKRIFT FÖR MG CAR CLUB SWEDEN 5 - 2019
ROVER OWNERS CLUB
ROVER
VeteranTidende
MG MAGASINET
MG CAR CLUB NORWAY MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB
FDM

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
Grønsbyvænget 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

Autohallen
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, totalrenovering, reservedele
✧30 års erfaring med reparation af MG.
✧Salg af reservedele. Bl.a. fra Danmarks største lager.
✧Kør kun du også til 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

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!

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Englænderklubberne - arrangement
Søndag den 19. marts 2023

Sted:

Dansk Datahistorisk Forening

Charlottegårdvej 1, 2640 Hedehusene

INVITATION:

Efter mere end 20 års 'skjult' aktivitet i en tidligere tapetfa-briks lagerhal med indsamling, registrering, renovering og formidling af bl.a. dansk edb-historie har foreningen som står bag Datamuseet

Dansk Datahistorisk Forening

nu udstillet et udvalg af effekter i en tidligere skolebygning i Hedehusene.

Du inviteres til besøg :

Søndag d. 19. marts 2023 - kl. 13 – ca. 15.30



med følgende program:

Kl. 13.30:

- Introduktion til foreningen, samlingen og museet.
- Et lille foredrag om historien "Fra hulkort til PC"

Kl. 14.15:

- Rundvisning i historien fra "Fortiden" og frem ad
- Med div. forklaringer og historier om de udstillede effekter, teknologi - og meget mere - med mulighed for at stille også tekniske spørgsmål

Vi slutter når vi er trætte af indtryk og teknisk snak..

Arrangør: Poul Badura, medlem af DDHF siden 2010

Dansk Datahistorisk Forening | Dataarkæologerne (datamuseum.dk)

Se (og læs) de mange historier, beskrivelser og forklaringer der ligger på:

www.datamuseum.dk &

www.datamuseum.dk/wiki

TILMELDING VIA:

https://ddhf.nemtilmeld.dk senest 1 uge før.

Vidste du at.....



Idé og input Matthies Nissen



.....der på et nyt dæk er cirka 8 mm slidbane? Hvis du har en MGA og du kører dækkene ned til cirka 2 mm inden du udskifter det, så har du afleveret næsten 8 liter gummigranulat til omgivelserne. Tankevækkende ikke sandt?
(Forudsætninger: Dækstørrelse 165/80 R15. Omkreds 197cm X bredde 16,5 cm X 0,6 cm = 1950 ccm pr. dæk svarende til cirka 4 X 1,95 liter = 7,8 liter for fire hjul på

T.v. Nyt dæk med masser af slidbane (mgaguru)

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

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 Stromsholt
☎ 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

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM
Tirsdag den 7.februar 2023 kl. 19.00

Mødested:

Sommers Automobil museum. 1.sal

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Kend din bil - højvolt batterier og kamerakalibrering

Tom Pedersen, Teknisk chef hos Robert Bosch A/S, efteruddanner mekanikere i nyeste teknikker fra Bosch. Der bliver to emner denne aften. Hvordan fungerer et højvolts system i nye Hybridbiler, 100% elbiler og i brint biler. Hvordan arbejder komponenterne sammen. Andet emne bliver om radar, Lidar, kameraer og sensorer. Hvorfor skal de kalibreres ? Tom tager undervisnings modeller af komponenterne med, så vi f.eks. kan se en Lidar på nært hold.

Tom har i mange år været mekaniker hos Investment Cars, hvor de renoverede Klassiske biler til Concours og hos Ferrari importøren. Alle typer af mekaniske spørgsmål er velkommenen, ikke kun til nye biler.

(Bosch koncernen er en førende global underleverandør til blandt andet automobilindustrien med fokus på teknik og serviceydelser. Firmaet blev grundlagt i 1886 i Stuttgart af Robert Bosch og har i dag 402.600 ansatte, Du kan læse mere på: www.Bosch.dk

Med venlig hilsen
Jesper Eriksen

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 14.februar 2023 kl. 19.00

Mødested:

Bregentvedvej 12 B, 4690 Haslev

Vinterprojekter

Efter vinterpausen vågner vi stille og roligt af vinterhiet til årets første møde i februar.

Der bliver hygge og snak på tværs af bordet om, hvad man har eller skal lave på sin bil i løbet af vinteren.

Venlig hilsen

Henrik



Tegning: pinterest.dk

VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 21.februar 2023 kl. 19.00

Mødested:

Følg med på hjemmesiden:



FORÅRS MG ARRANGEMENTER

April:

- Manøvreprøve 1 - Søndag den 23.april
- Englænderklubberne - Søndag den 30.april

Maj:

- Søndagstur 1 - Søndag den 14.maj
- Orienteringsløb 1 - Søndag den 21.maj
- T-typetur - (Dato endnu ikke fastlagt)

Juni:

- Store køredag - Mandag den 5.juni
- Gavnø - Søndag den 11.juni

Juli:

- Søndagstur 2 - Søndag den 2.juli

OBS: Der kan forekomme ændringer samt ikke mindst tilføjelser i løbet af foråret. Herudover afholdes de faste månedlige møder i de tre MG centre.

LARS BORSIG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG CLASSIC MG

Tlf. 21 68 90 99 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk

Classic CENTER

www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

*Særlige regler gælder

e-mærket

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM
Søndag den 12.marts 2023

Mødested:

Intet møde

MEN…….

I stedet afholdes generalforsamling søndag den 12.marts 2023 kl. 11.00 hos:

Sommers Automobil museum. 1.sal

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Se invitation på side 5 i dette MG blad.



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 14.marts 2023 kl. 19.00

Mødested:

Bregentvedvej 12 B, 4690 Haslev

Goodwood

Lars Thousig kommer og fortæller om sin deltagelse i Goodwood.

Kom og få en førstehåndsberetning fra et totalteater i det sydengelske, hvor der hvert år afholdes racerløb i biler fra 1930erne til 1960erne med deltagelse af over 100.000 tilskuere, som for en stor dels vedkommende er udklædt i tidstypiske klædedragter



Med venlig hilsen
Lars og Henrik



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 21.marts 2023 kl. 19.00

Mødested:

Følg med på hjemmesiden:



FORÅRS KLUBMØDER

NÆRUM
Tirsdag den 4.april 2023
Tirsdag den 2.maj 2023



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER
Tirsdag den 11.april 2023
Tirsdag den 9.maj 2023



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 18.april 2023
Tirsdag den 16.maj 2023

HUSK:

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

Veteranforsikring Danmark

Vi sætter pris på originalerne

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

British Sportscars MG

REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT

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

Udgivelsesplan for MG bladet i 2023

Blad nr.	Måned	Deadline for indlæg	Udgivelses uge
1	Januar-Februar	20.12.2022	4
2	Marts-April	20.02.2023	12
3	Maj	20.03.2023	16
4	Juni-Juli	20.04.2023	21
5	August	20.06.2023	29
6	September	20.07.2023	34
7	Oktober-November	20.08.2023	38
8	December	20.10.2023	47

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

NOVEMBER-DECEMBER MÅNEDS VINDER FOTO



Lene og Flemming Nielsen i to MG ved Stevns fyr.



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 2024, 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.



	KONSTRUK-TIONSDEL		NÆSE LYD	KØLER GRILLENE	PÅ SPANSKE BILER		BÆLTE		KABURATOR / SIDE - ?	BE-HOLDEREN
BIL DEL / AFRIKANSK STAMME										
					MIG PÅ ENGELSK / TONE			PRO ANNO / AFSTANDEN		
EFTER M		EL'EN / KØLER-VÆDSKE								
TUNET							EFTER H / BLADET			
					STØNNE / MODEL					
HAV-OMRÅDE / NATRIUM			BLÅØJEDE / YING						EFTER M / BILDEL	
	UBRUGTE / NØGLE				OPHÆNGSDEL / INDIANER UDTRYK					
FORENEDE STATER				EFTER T / BORNHOLM		EFTER R / LOS ANGELES		LILLE PLADE		
SVERIGE		KODE / FØR V						MIDT I MAIL / 2.SIDSTE BOGSTAV		
BUNDEN				FUGL						

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*

KØB & SALG

SÆLGES

Karburatorer

Trænger dine karburatorer til reparation er her hjælp at hente. Huse renoveret med ny aksel, evt. bøsninger, spjældarm og chokertræk. Kan viderebygges med svømmerhus eller til komplette enheder. Alt i nye og brugte dele haves til SU karburatorer. Husk også udsalg af nyt og brugt fra største MG lager i DK. 1 1/4" huse i ombytning kr. 490,00. 1 1/2" og 1 3/4" kr. 590,00.



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

Afviserkontakt/kombikontakt

Ny i org. emballage. Passer til MGB/MGBGT Mk. II og Midget Mk. III (reservedels nr. BHA4948) – yderlige oplysninger kan ses på Moss hjemmeside. Pris kr. 400,-.



Matthies Nissen
Tlf.: 4016 5486
E-mail: moganissen@youmail.dk

KØBES

MGA Coupé

MGA Coupe i god stand købes af privat!

Michael Harding
Tlf.: 5123 5243
E-mail: mhr@ugeavisen.dk

MGA Roadster

MGA Roadster i god stand købes kontant til nyt medlem, som snart bliver pensionist, og som altid har ønsket en MGA.

Budget 145- 155.000 kr.

Poul Henning Olsen
Tlf.: 6079 9011
E-mail: poul.olsen6@gmail.com



OK

Vi har indgået en sponsoraftale med OK, så du kan støtte MG Car Club Danish Centre (øst for Storebælt), hver gang du tanker. Og vigtigst af alt, det koster dig ikke ekstra at støtte vores klub – OK betaler hele beløbet.

Du støtter vores klub med 5 øre/liter – uanset om du bestiller et OK Kort eller betaler med OK-appen. Når nye kunder har tanket 500 liter indenfor et år, får vores klub en ekstra bonus på 200 kr.

Bestil et OK Kort på www.ok.dk/lokalsporten. Hvis du vælger at tanke med OK-appen, så finder du den i App Store eller Google Play.

Har du allerede et OK Kort? Så ring til OK på 70 10 20 33 og fortæl dem, at du gerne vil støtte MG Car Club Danish Centre (øst for Storebælt) nu. Og så sørger de for at ændre det.

Støt ekstra med OK Mobil og OK El

Har du et OK Kort kan du fordoble støtten til vores klub. Vælg en af OK's Mobilpakker, så støtter du vores klub med ekstra 5 øre pr. liter, du tanker. Du kan se alle OK's mobilpakker på www.ok.dk/mobil

Du kan også fordoble støtten, hvis du vælger at få el fra OK. Så støtter du med 5 øre ekstra pr. liter, hver gang du tanker. Det er nemt og hurtigt at skifte elselskab. Bare ring til OK på 70 10 20 33, så sørger de for det hele.

Vil du vide mere? Har du spørgsmål, er du velkommen til at kontakte Poul Henning Olsen på 60799011 eller poul.olsen6@gmail.com.

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