



# Car Club Denmark

Medlemsblad - Nov. 2018 - Nr. 6



## MGCC fylder 45 år

SE ET HISTORISK TILBAGEBLIK PÅ SIDE 6-11

Aftenløb i Vojens - s. 10



3 MG'er på langtur - s. 32



Matthies Garage - s. 42







# Car Club Denmark

## Bladet udkommer:

Januar, marts, maj, juli, september og november  
Artikler og optaget stof dækker ikke nødvendigvis MG Car Club Denmark's meninger og synspunkter.  
Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt materiale. Eftertryk er kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra redaktionen.

## Bladredaktionen:

Ansvarshavende redaktør:  
Jens Byskov Jensen, Billundvej 24, 7323 Give  
Tlf. 76 31 02 21 - mg-bladet@mgcc.dk  
Bjarne Rother Jensen, rother@mgcc.dk  
Carsten Thorgaard, carsten@mgcc.dk  
Ole Elmstrøm, grafiker, oegrafisk@gmail.com

Deadline for indlevering af materiale:  
Den 1. i lige måneder.

## Invitationer / annoncer:

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

## Annoncepriser pr. år:

1/1 side - 210 x 297 mm	kr. 4.000,-
1/2 side - 210 x 148 mm	kr. 2.000,-
1/4 side - 210 x 75 eller 148 x 98 mm	kr. 1.100,-
Bagside - 210 x 297 mm	kr. 5.300,-

OBS!! Husk 5 mm til beskæring på alle annoncer  
Professionelle annoncer skal leveres reproklare

## Tryk og oplag:

Tarm Bogtryk, Tarm - 1.350 stk.

## Har du ikke modtaget bladet? Kontakt da:

Mogens Appelt Petersen, tlf. 21 67 09 49  
mogens@mgcc.dk.

## Klubbens adresser:

www.mgcc.dk  
mg@mgcc.dk

## Alt vedrørende klubbens hjemmeside sendes til Frank Neumann:

webmaster@mgcc.dk

Forsidefoto: Tina Ellegaard Poulsen

En gruppe på 13 personer i seks biler, fem danske og en svensk, aftalte at deltage i EEOY i Schweiz.

Læs mere på side 18

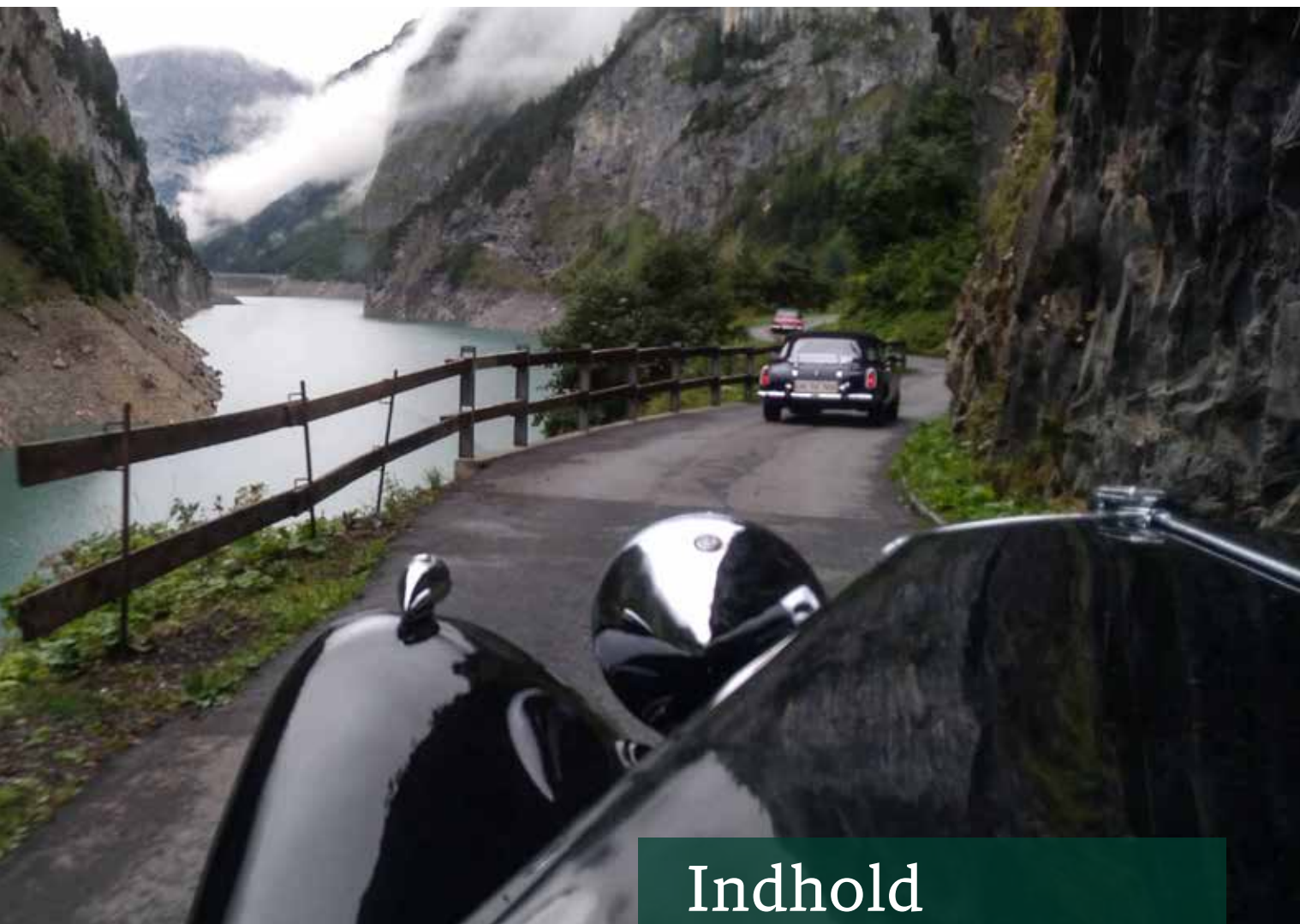


## MG Sport 2018 - se s. 12 og 40



## 3 MG'er på langtur - se s. 32





## Indhold

### Få et historisk tilbageblik på MGCC



Læs mere på s. 6

### Masser af begivenheder

Gå ikke glip af alle de gode arrangementer i årets løb. Tag kalenderen ud fra midten af bladet og hæng den op på opslagstavlen - side 26



Et historisk tilbageblik	6
Aftenløb i Vojens	10
MG Sport 2018 - 3. afdeling	12
Enevold Vestergaard 1917-2018	15
EEOTY i Flims - Schweiz	18
MG-kalenderen	26
Besøg MG-Klubshoppen	29
MGCC fylder 45 år	30
På langtur i tre MG'er	32
MG Sport 2018 - 4. afdeling	40
Matthies' Garage	42
Salling Skive-løbet	46
Pubmøder	50





[www.classic-center.dk](http://www.classic-center.dk)

Billig dag-til-dag levering med GLS\*  
Kun 45kr til pakkeshop\*  
Gratis levering på køb over 1000kr\*

*\*Særlige regler gælder*



# Beklædning & udstyr Reserveedele Biltilbehør Skilte Olier



Fjelshøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190 - [info@classic-center.dk](mailto:info@classic-center.dk)



# Formanden har ordet

Det var en fornøjelse at se den store opbakning til fejringen af MG-klubbens 45 års jubilæum på Himmelbjerget!

Jeg bed også mærke i, at flere tidligere bestyrelsesmedlemmer og formænd havde valgt at deltage, hvilket jeg synes er meget glædeligt. Det signalerer, at man har gode minder i klubben og stadig brænder for MG. Tak til alle der mødte op og var med til at gøre dagen festlig!

Der kom dog en smule malurt i bægeret ved jubilæet, som jeg vil benytte lejligheden til at kommentere. Rigtig mange mødte op og deltog i kaffebordet uden at have tilmeldt sig. Det er decideret uhøfligt og udviser megen lidt respekt for arrangørerne. Når et arrangement som dette kræver tilmelding, er det naturligvis fordi, køkkenet skal have besked. Når der pludselig er mange flere gæster end beregnet, skaber det kaos og forvirring. Udvis venligst respekt omkring alle klubbens arrangementer og meld jer til i god tid, hvis I ønsker at deltage.

Sæsonen lakker mod enden, og sikke en sommer vi har haft! Det har i hvert fald ikke været vejrets skyld, hvis man ikke er kommet ud at køre i MG'en i år. Masser af skønne dage med bagende sol og milde vinde har der været, så os der ynder at køre åben har kunnet boltre os i fulde drag. Selv har jeg nydt min MG meget, og jeg har deltaget i alle de klubarrangementer, kalenderen har tilladt. Dog kan jeg mærke, at mit arbejde lægger mere beslag på min tid, end jeg kunne ønske. Hvis vi ikke har hilst på hinanden i årets løb, finder vi årsagen dér.

En stor tak til alle, der har stået for klubbens arrangementer i denne sæson enten som arrangører eller frivillige! Uden jer,

ingen klub. Vi har allerede mange spændende ting planlagt til næste år, som I løbende vil kunne finde i kalenderen her i bladet samt på hjemmesiden.

Frank Neumann har meddelt, at han ønsker en afløser som webmaster ved generalforsamlingen. Herfra skal lyde en stor tak til Frank for det fine arbejde han har gjort for klubben som webmaster i de seneste år. Jeg hører gerne fra IT-kyndige, der kunne have lyst til at blive klubbens nye webmaster.

Hermed modtager du sidste nummer af klubbladet for i år. Vi har hele året igennem efterlyst en ny redaktør, men ingen har meldt sig. Jeg har tidligere snakket med medlemmer, der gerne ville overtage trykningen af bladet i deres eget firma. Det er ikke på dette område, vi søger assistance. Men kunne du have lyst til at blive bladets nye redaktør, hører jeg gerne fra dig. Den nuværende løsning, hvor jeg som formand også varetager redaktørens rolle, holder ikke evigt. Og vi vil alle nødigt undvære vores klubblad.

Nu bliver det snart vintertid, og MG'en skal måske have foretaget diverse reparationer eller justeringer. Jeg vil gerne opfordre til, at vi bruger MG-bladets arrangører, hvis vi mangler reservedele eller service af vores biler. Jeg har selv en god juletradition, hvor der helst skal være lidt til MG'en under juletræet.

På bestyrelsens vegne vil jeg gerne ønske alle en rigtig glædelig jul samt et godt, nyt MG-år!





# ET HISTORISK TILBAGEBLIK

MG-klubben blev stiftet den 21. oktober 1973 på Himmelbjerget. Det var Jørgen Poulsen fra Lunderskov, der tog initiativet til klubben, og han indsatte en notits i Jyllands Posten, hvor han efterlyste ejere af nye eller gamle MG'er, som kunne have lyst til at starte en jysk MG-klub.

Af Jens Byskov Jensen



*Dolum quatem iumquat ioribearum  
autemqui blame volent officilis sectaquam  
simus non perum fugiatur?*

Der eksisterede allerede en MG-klub på Sjælland – MG Car Club Danish Centre, som blev dannet i 1954. Men dengang før Storebæltsbroen var en tur til Sjælland endnu mere langsommelig, end den er i dag. Der kunne derfor godt være basis for to MG-klubber i lille Danmark. Der mødte da også 22 entusiastiske MG'er frem dén søndag kl. 13.00 på Himmelbjerget, selvom vejret ikke var det bedste.

I dag er der ikke mange af de første medlemmer tilbage. Fra klubbens første (håndskrevne) medlemsliste er kun stifteren Jørgen Poulsen, samt Asbjørn Pinholt og Jørgen Balle.

Det første møde i klubben blev afholdt søndag d. 25. november kl. 13.00 som et pubmøde efter engelsk forbillede på restaurant "Bison" i Gl. Rye. Man valgte en bestyrelse på tre medlemmer med Jørgen Poulsen som formand.

Klubben var i starten noget græsrodspræget – måske lå det i tidsånden i 1970'erne. Man lavede små håndskrevne sedler, som man kunne stikke under vinduesviskerne på MG-biler, når man mødte nogen parkeret, der endnu ikke var medlemmer af klubben.

I den første tid blev klubben kaldt Jysk MG klub, men så snart forbindelsen til MG Car Club i England var etableret, blev vi til MG Car Club Danish Centre West.

Klubbens første logo blev tegnet af medlem Aksel Brandt, der stadig er medlem af klubben. Det forestil-

ler Jylland og Fyn i rødt. Aksel fandt inspirationen hos nogle af de amerikanske MG-klubber, som har brugt et silhuet af delstatens geografiske omrids i deres logoer.

Der er tradition for at fejre jubilæer i vores klub. Faktisk fejrede man 1 års fødselsdag i oktober 1974. Men siden har det været kutyme, at man fejrede jubilæum hvert femte år. Ved 5 års jubilæet d. 21. oktober 1978 startede 40 deltagende biler ud fra Himmelbjerget med kurs mod "Kryb-I-Ly Kro," hvor festen blev holdt. Ved denne lejlighed fik klubben blandt andet sin jubilæumsplakat, der er genoptrykt flere gange siden og stadig forhandles i klubshoppen. Plakaten er lavet af medlem Ejgil Jensen, der håndtegnede alle bilerne. Idéen var, at plakaten skulle vise hver af de modeller, der var repræsenteret i klubben – og sådan blev det. Ejgil tegnede medlemmernes biler, og





Til MG-ejerne.

Søndag den 27.10.73 var en stor succesfuld dag for de fleste MG-ejere og indskrivte medlemmer i den første MG-afdeling samt køjskolen for Dansk Modelklubben. Der var mere end 22 værn op på P. pharaen til Skovvej 6, get skole og ind i alle var MG-ejere.

Det er meningen at ombyrde alle til at køre selvstændigt og indføre den tekniske skole med 1/1 1/2 time øvelsesmateriale og ombyrde.

Den første skole var den sidste søndag i hver måned som på-øvej. Søndag den 25.11.73 er vores første på-øvej, det er også på Østtorvet "Bison" Korsvej 1 og Ry, lidt øvej for Jernst. Lyngel. Der var 41 gode mange MG-ejere med op i tiden med 1973 - ? og der var masser af bil og vi skal have sødte nogle friske mennesker til at være søge klubben i turen 1973 og arrangementer, de jeg i den sidste måned stand til det ene måned. Der kommer mere om Dansk MG-klub fra København senere.

Hj, så langt, vi mødes den 25.11.1973 på Skovvej 6, 3200 Århus N.

Jørgen Poulsen

Første newsletter fra Jørgen Poulsen i 1973



MG-bladets redaktion i starten af 1980'erne - Egil Jensen og Asbjørn Pinholt

nogle vil måske kunne genkende Svend Malskærs Magnette, eller Villy Laursens MGB.

Kendetegnende for de første årtier i klubben var, at de fleste kendte hinanden. Medlemstallet var ikke så højt, og man kom hinanden ved. Den familiære omgangstone kan spores ved, at flere medlemmer fik kælenavne som Bjarne Blymave, Morten 103, Færge-Poul eller Brødrene Humlechok. Klubmesterskabsløbene blev startet som en tidlig tradition, der stadig holdes i hævd – men i starten var det rigtig stort, hvis der kom 20 biler til et løb. Det sociale var også i højsædet fra starten

med weekendkøreture, hvor man besøgte mindre øer (kaldet Ø-ture), og pubmøderne.

I klubbens første årti eksisterede MG-fabrikken endnu, så man kunne købe en ny MGB. Det havde også indflydelse på gennemsnitsalderen i klubben, da mange af medlemmerne var unge mennesker, der kunne lide at køre i sportsvogn. Nogle af medlemmerne fra dengang er stadig i klubben, og kærligheden til MG synes ikke at være falmet. Måske er drengedrømmen stadig bevaret – eller man har undgået at blive helt voksen.

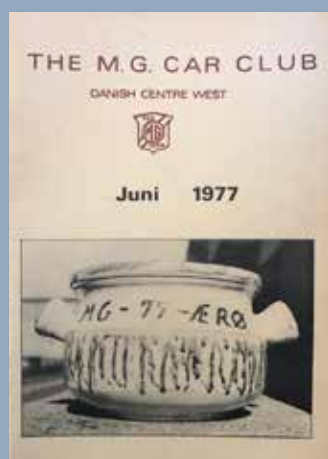
Noget helt centralt i klubbens historie har været klubbla-

## MG-bladet gennem tiderne

1974



1977



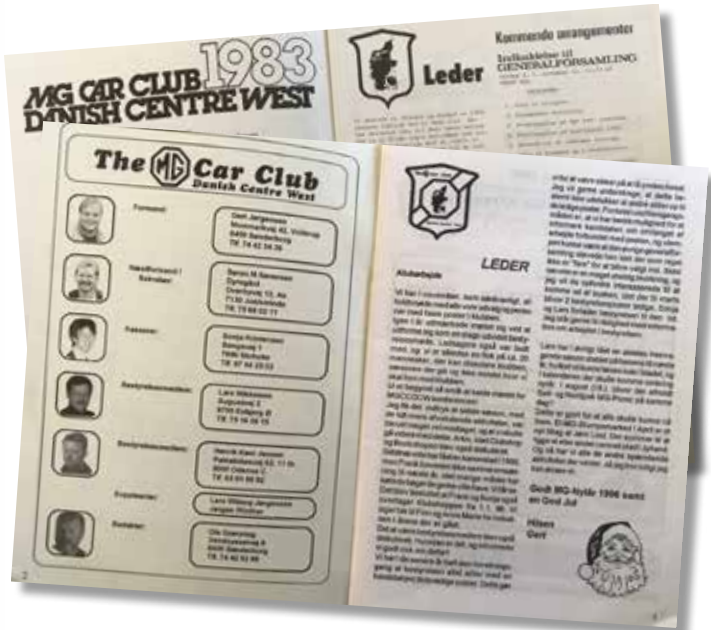
1983



1995







MG-plakaten tegnet af Ejgil Jensen

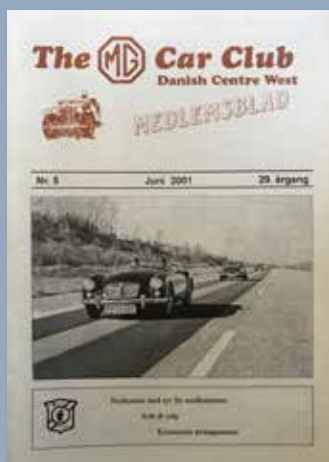
det. Det har for mange været samlingspunktet eller rygraden i klubben, og det er tydeligt at se klubbens udvikling i bladet. De første blade var fotokopierede, hvor teksten var skrevet på maskine. Bladet udviklede sig dog hurtigt til at blive bogtrykt, men datidens muligheder med et lavt budget var ikke store. Vi må huske på, at computere slet ikke var en del af processen endnu. (klubbens første blad - 1970'erne - 1980'erne)

I det nye årtusinde skiftede MG-bladet format fra A5 til A4, som vi kender det i dag. Den måske største udvikling kom, da bladet blev i trykt i fuld farve og papirkvaliteten blev forbed-

ret. Dermed blev standarden på bladets udstyr sat, sådan som vi kender det i dag.

Klubben har i dag rigtig mange forskellige aktiviteter at tilbyde sine medlemmer - flere end i starten. De seneste årtier har vi haft over 1000 medlemmer, hvilket har ændret klubben markant. Nu er det langt fra alle, der kender hinanden. Men forhåbentlig er det stadig MG, det drejer sig om! Jeg vil gerne ønske tillykke med de 45 år og håbe, at MG-klubben også i fremtiden må kende sine rødder og søge at bevare det gode fællesskab omkring MG-bilerne.

2001



2010



2017



2018



I MG Magnette, Bøje Hansen  
med Jannie som codriver.



# MG Aftenløb i Vojens

Lørdag d. 6. oktober gik det løs med årets 5. og sidste løb i MG Mesterskabsserien. Henrik Andersen og Carsten Wiwel havde gjort et stort forarbejde med at arrangere et spændende og på alle måder hyggeligt aftenløb. En stor tak til dem og alle deres hjælpere, fremragende forplejning hele vejen igennem og sjove poster hvor alle kunne være med.

**P**rivilegiet ved at vinde løbet var at skrive nærværende artikel til MG Bladet, ja så er det afsløret hvem der vandt aftenløbet.

MG aften/natløb er for min svigersøn Kenneth og jeg blevet en tradition, vi har efterhånden deltaget rigtig mange gange, Kenneth får nøglerne til bilen (denne gang BGT`eren) når vi drager af hjemmefra, vi hygger os gevaldigt, får snakket, ladet op og glæder os til at tilbringe nogle timer i selskab med dejlige MG-venner. Aftenens løb var udformet som et stjerneløb med 21 deltagende biler opdelt i 3 grupper, og som altid når Carsten Wiwel er involveret fungerer tingene bare ned til mindste detalje. Efter instruktion kl. 18.00 blev 3 biler ad gangen sendt afsted med 3 minutters mellemrum og inden vi fik tænkt os om var alle biler ude at køre. Vejene i Vojens og nærmeste omegn summede de næste 3 timer af lækre engelske sportsvogne.

Tallet 77 skulle vise sig at være aftenens lykketal for Kenneth og jeg. På en af posterne skulle man trække et nummer i en pose og efterfølgende save en pind på øjemål som i længde svarede til det nummer man havde trukket (4 klip) Pinden skulle med-

bringes videre på ruten, og ved efterfølgende post skulle man køre sin bil frem mod et punkt og stoppe i en afstand som passede til pindens længde, kom man så tæt på at pinden ikke kunne være der gav det 20 klip (Uha Uha) vi klarede opgaven fint (4 klip). Afsted til næste post, her skulle vi gætte os frem til pindens vægt, vi skød på at vores pind vejede 450 gram, ikke så ringe, da den efterfølgende kontrolvejning viste 474 gram (3 klip) Herefter hjem til udgangspunktet efter en ny rute, her blev vi tvangsindlagt til en kaffepause på 20 minutter inden vi måtte køre videre. Så skulle der køres ræs, troede vi, det kløede i fingrene på Kenneth for at fyre GT`eren af ned langs keglebanen, som sagt så gjort uha hvor det gik, da vi nåede stopfeltet fik vi udleveret klippekort med 0 klip, ha ha, det fik alle efter første gennemkørsel, for det skulle senere vise sig at vi kom tilbage til samme post og her skulle køre turen i modsat retning og ramme samme tid som ved første gennemkørsel. Kenneth strålede som en sol, endnu en mulighed for at fyre op under GT`eren, vi ramte tiden med et 1/2 sekunds nøjagtighed (0 klip). Videre til næste post, 2 minutter til at køre rundt på en gårdsplads og



efterfølgende huske 10 opstillede genstande (0 klip). Hjem efter en ny rute, en kop kaffe, og så afsted igen. Vel fremme ved posten, skulle vi med pusterør, på tid, puste en bordtennisboldt rundt på en bane og igennem nogle porte. (0 klip)

Vi var nu færdige med samtlige 7 poster (igen et syvtal) og med bare 11 klip afleverede vi klippekortet med en god fornemmelse af at det vist var gået meget godt.

En turnering med Rocker Cover Racere havde desværre kun 2 tilmeldte deltagere og her vandt Svend Åge Jørgensen i fin stil over Carsten Wiwel.

Aftenen sluttede ca. kl. 22.00 med aspargessuppe og uddeling af pokaler til de vindende hold.

På 3. pladsen, medlem nr. 2196, Svend Aage Carstensen. 2. pladsen, medlem nr. 2256, Morten Broberg. 1. pladsen, medlem nr. 2414, Mogens A. Petersen.

Det var også denne aften hvor det endelige regnskab til MG Klubmesterskabet skulle gøres op, der var lagt

op til en spændende afgørelse hvor 4 hold lå meget tæt. Klubmesterskabet endte som følger: 3. pladsen, medlem nr. 2780, Bent Hanssen. 2. pladsen, medlem nr. 1234, Jørgen Jensen. 1. pladsen, medlem nr. 2414, Mogens A. Petersen.

Vi er i den dejlige situation at samtlige 5 MG Løb til 2019 er fastlagt, når i til januar modtager MG Bladet vil steder og datoer være at finde i kalenderen. Min opfordring skal være at i plotter løbene ind i jeres kalender, det er en rigtig god lejlighed til at møde nye MG medlemmer, se egne af landet som man ellers ikke får set, får sig nogle billige grin og så glæden ved de skønne biler og bare det at være sammen med gode MG Venner. Ja der er ikke noget at betænke sig på.

Vi ses til MG Løbene i 2019 når foråret for alvor melder sin ankomst med fuglefløjt, blå himmel og bøgen udsprungen....

God vinter til jer og jeres familier.

*MVH Mogens A. Petersen 2414*



*Helt fra Skive,  
Mathilde Nielsen-Boe og  
Thor Eriksen Dahl.*

*Aftenens vindere: 3. Svend Aage Carstensen -  
2. Morten Broberg - 1. Mogens A. Petersen*



*Vindere af det samlede MG Klubmesterskab 2018:  
3. Bent Hanssen - 2. Jørgen Jensen - 1. Mogens A. Petersen*





*Det gode vejr nydes, inden starten går*



## *MG Sport 2018 – 3. afdeling*

I starten af september var MG Sport feltet for eneste gang i denne sæson tilbage på et velkendt område, nemlig KTA i Kolding.

*Tekst og foto: Carsten Thorgaard*

**S**elve banen var dog anderledes i forhold til tidligere, idet Mads Nygaard denne gang var baneleder. I alt 21 købere dukkede op, heraf en del gæster fra både den øvrige del af Jylland, men også fra Sjælland dukkede et par biler op, så der var lidt

forskellige biler at kigge på, heriblandt Lotus, Triumph og Mini.

Efter indtagelse af kaffe og rundstykker briefede Mads deltagere om dagens gang, om formiddagen skulle 2 baner gennemkøres 3 gange hver, som sædvanligt var bedste tid på hver



*Peter Nielsen smider Lotusen rundt*



bane tællende til det endelige resultat. De 2 baner lå i rimelig forlængelse af hinanden, så når bane 1 var gennemkørt, gik turen videre til bane 2 og ret hurtigt var alle 21 køreere igennem de 2 baner, også selvom nogle af køreerne delte bil. Peter og Ib Nielsen delte far Ibs Lotus Elan og hele 3 køreere, Erik, Bøje og Mogens delte deres MG Midget.

Tid til frokost, mens Uffe fik tiderne skrevet ind i sin computer, og Mads fik keglerne flyttet rundt til bane 3, som var en rundbane på hele arealet. Denne indbefattede nogle gode lange stræk, så de motorstærke biler kunne virkelig drage fordel af dette, hvor de knap så motorstærke biler bedre kunne følge med i formiddagens prøver.

Efter alle gennemkørslerne viste det sig da også, at en kører i en af de ret kraftigt motoriserede biler var dagens overall vinder, nemlig Niels Jørgensen i sin MGB V8. Nr. 2 blev Jens Byskov i sin MGB, mens Peter Nielsen i Lotus Elan+2 blev nr. 3.

Da køreerne er inddelt i klasser efter seedning, var der også præmieuddeling til de 3 første i hver af de klasser, i ekspertklassen, som er de "gode" køreere, måtte den sædvanligt suveræne Casper Jørgensen se sig overhalet af lillebror Jacob, der var hjemme på visit fra storstaden. Dog bliver det vist svært at fravriste Casper det endelige mesterskab, men det vil vise sig, når sidste afdeling af mesterskabet er kørt i et industriområde i nærheden af Skanderborg. Mere om dette i en anden artikel i dette blad.

Som sædvanligt blev der sagt tak til alle medvirkende og inden alle drog hver til sit dagens familiebillede blev taget.



*Niels Jørgensen giver den gas*



*Dirch Glad i Midgetten kommer gennem chikanen*



*Det gule lyn med Carsten Wivel som kører*



*Jacob Jørgensen i den hurtige grønne AH Sprite*



*Casper Jørgensen i fuld kontrol*





*Ekspertklassens nr. 1 – 2 – 3*

*Dagens familie billede*



*Glad vinder af generalklassementet Niels Jørgensen sammen med Mads Nygaard og Uffe Madsen*



## Kære Jens Byskov Jensen og MG Car Club Denmark

*Tusind tak for de fine blomster til Enevold Vestergaards bisættelse.*

Vores far har gennem sit lange liv - han blev 101 år - haft mange, mange biler, men han havde en særlig svaghed for de engelske, navnlig MG'erne.

Derfor blev han også aktiv inden for den verden, deltog i mange år i turene til Silverstone, og nød både dem

og alle pub-møderne sammen med gode MG-folk. På fars vegne vil vi gerne takke jer alle sammen for mange gode år og oplevelser.

*På familiernes vegne  
Knud og Mogens Vestergaard*







# Enevold Vestergaard 1917 - 2018

Vi har mistet en gammel ven. Enevold Vestergaard døde torsdag den 30. august 2018, 101 år gammel. En ægte entusiast, der har været dybt betaget af biler, deres skønhed, deres teknik og kvalitet og det at køre i dem - længe, længe før der overhovedet var tænkt på nogen af os andre.

**G**ennem tiderne ejede han et utal af biler. Fra 1938 til 1943 var han ansat som første kommis i Brugsen Sønderport i Varde - med særlig tilladelse til at sælge radioer i sin fritid - og midt under besættelsestidens køreforbud købte han sin første bil af sin chef, Uddeler Søren Hansens FIAT 508C, inklusive en 20 liters dunk Gargoyle. I betalingen indgik et parti lange læder damestøvler, som Enevold havde købt på et tidligere tidspunkt. Jo, allerede da viste han et stort talent som handelsmand. Senere kørte han i MORRIS, OPEL AUSTIN, VOLVO, RENAULT, VAUXHALL, MERCEDES. Et bud på 4.500,- for en stor BUGATTI Type 50 blev afvist! - men den var nu også for stor til at køre orienteringsløb i, så i stedet kom en BMW 327. En senere årrække fulgte ikke mindre end 13 stk. BMW 2002 TOURING efter hinanden, og da den model udgik, fulg-

te LANCIA, AUDI, PEUGEOT, TOYOTA - der havde plads til de dækfrettere han solgte - inden han gik over til ALFA ROMEO. Foruden naturligvis veteranerne MG TD og 2 x AUSTIN HEALEY SPRITE FRØØJE.

Allerede i 1942 - 1943 blev han medlem af FDM, i 1952 blev han valgt ind i repræsentantskabet og som højdepunktet havde han i 1990 den store glæde at blive udnævnt til æresmedlem i FDM.

Efter krigen begyndte han at køre orienteringsløb, bl.a. under Esbjerg Motor Sport, og i 1954 var han med til at genoplive den hedengangne Varde og Omegns Motorklub, hvor han deltog meget aktivt indtil først i tresserne.

I en menneskealder - eller mere - var Enevold selvfølgelig også medlem af DANSK VETERANBIL KLUB, og han deltog ak-



titv i mange DVK-arrangementer og køreture. Også i Ringkøbingløbet var han fast på deltagerlisten i en årrække.

I sidste halvdel af 1980'erne blev han medlem af MG DANISH CENTRE WEST, som vores klub hed dengang, og han fik medlemsnummer 310,

Enevold havde i mange år beskæftiget sig med salg af udstyr til vulkanisering og forskellige andre ting til bilbranchen, ikke mindst lancerede han viskerrobotten VE-BO længe før de store kom med deres udgaver, og længe før han begyndte at forhandle MG dele. Det kom han til på denne måde: Enevold havde i 1987 købt en US-importeret MG TD til restaurering. Tændingskontakten var uoriginal og han ville så købe en original hos MG Center v/ Hans Hedegaard på Frederiksberg. Imidlertid havde Hans ikke kontakten på lager, men tilbød i stedet Enevold, at han kunne overtage hele forretningen med MG-dele. Det gjorde han så og 'kørte' sit VE-BO MG Center i omkring 15 år.

Det var gennem MG forretningen vi kom til at kende Enevold Vestergaard. Vi kan se tilbage til mange hyggelige stunder i firmaet VE-BO MG Center på Vestervold i Varde, hvor der blev budt på kaffe sammen med bogholder fru Hansen i 'kantin',

hvis det vel at mærke var kaffetid - og ikke midt i arbejdstiden, for Enevold arbejdede meget seriøst, også med sin reservedelsforretning, der ikke kun var beskæftigelsesterapi. Men kaffe eller ej, der var altid tid til en MG-snak. Han var altid med til de lokale PUBmøder, på køreture, løb, stumpemarkederne i Herning m.m., og var altid fuldt orienteret om, hvad der foregik i MG-klubben, hvadenten han selv havde deltaget eller ej. Han var altid den ældste deltager i vores lokale arrangementer, men uanset aldersforskelle, så hyggede han sig enormt blandt andre bilentusiaster. Da Enevold fyldte 85 forærede fru Henny ham en grøn FRØØJE - sparet op af hendes folkepension. 'Og det er ikke engang løgn' fortalte Enevold og fortsatte 'Den fyr kører fantastisk godt...der er rigtig skud i den og den har en vidunderlig lyd'. Senere købte han også den røde FRØØJE, som han nød at prale med, at den var som ny og med matching numbers...

Turene til Silverstone var ubetinget årets højdepunkter for Mr. Vestergaaard, ikke mindst glædede han sig ustyrligt til at lave nye practical jokes med tvillingerne. Et år (1995) var jeg inviteret med som chauffør for ham på den nyrestaurerede TD - fru Henny tillod ikke, at han selv kørte - og på den tur kom jeg rigtig tæt på ham, bogstaveligt talt: Vi sov sammen i dob-



## "Silverstone ville aldrig være Silverstone uden tvillingerne"



beltseng på The Green Man Inn, hvor vi boede. Vi kørte meget rundt derovre og fik herlige oplevelser, især var gen-synet med Brooklands banen stort for Enevold, hvor han i 1939 - som 'alle' vist havde hørt om - havde overværet et løb. Han er den eneste, jeg har kendt, der har det!. Kun tekniske uheld med bilen kunne gøre ham sur. Efter at benzinpumpen i TD'en svigtede på Brooklands-turen og reservepumpen kort efter gjorde ligeså, var det bestemt ikke sjovt for ham at skulle låne tvillingernes medbragte reserve, især fordi udlånet blev fulgt op af et kor med et: Hva' fan' er det for noget lort du handler med? Måske en tak-for-sidst for den joke med havregrøden...

Enevold var med på turene gennem 15 år, men efter Pouls død i 2007 var det definitivt slut. 'Silverstone ville aldrig være Silverstone uden tvillingerne, så



meget fyldte de', sagde han efterfølgende.

Da han nåede til midt i 90'erne, var helbredet blevet dårligere, han afleverede sit kørekort, bilerne stod hen og blev afløst af en 3-hjulet el-scooter, så han stadig kunne følge lidt med udenfor Vestervold.

Siden 2011 arbejdede han ihærdigt med 'et forsøg på at nedskrive nogle hændelser foregået gennem mange år af mit liv'. Det er skrevet til familien og betegnes 'Et tilbageblik'.

Der lyder ikke længere et 'GODAW' med den velkendte lidt hæse stemme i telefonen, men vi kan 'køre videre' på mange minder om vores gamle ven, Enevold Vestergaard.

Æret være hans minde.

*Jørgen Lind (426)*



## EEOTY 8. - 12. august 2018 i Flims Schweiz

Vi var en gruppe på 13 personer i 6 biler, der før havde kørt sammen, fem danske og en svensk, der aftalte at deltage i EEOTY i Schweiz. Gruppen var: Lis og Preben Togo Andersen i MGB 1965, Irene og Peter Frimann i MGA 1958, Anlis, Matthies og Rikke Nissen i MG Magnette ZB 1958, Ann-Christin og Hans-Olof Nordstrøm i MGB 1964, og Grethe og Lars Thousig i MGA 1600 1960, Else og Bjarne Møller Simonsen i MGTC 1947. Foruden os var der en bil fra Randers, der kørte solo.

**L** 1. september 2017 kl. 12 middag åbnede tilmeldingen. Vi sad klar ved tasterne, og fik alle bekræftelse på, at vi kunne deltage. Der var biler med fra 14 nationer: Australien, Belgien, Danmark, England, Frankrig, Holland, Italien, Monaco, Spanien, Sverige, Schweiz, Tyskland, Østrig og USA. Bilmodellerne strakte sig fra en 1933 MG L2 Magna til en 2005 MGTF (Rover). Et flot syn når alle bilerne samledes til start på dagenes køreture.

Vi seks par, der fulgtes ad, havde besluttet at forlænge turen med et par overnatninger før eventet i Friederichshafen ved Bodensee og efter eventet fire overnatninger i Guebwiller i Alsace. Lidt bestemt af, at autotoget kun kører fredag til søndag i begge retninger. Vi fem danske par aftalte at mødes ved Fleggård i Harrislee, gøre indkøb til togrejsen og følges ad til Altona, hvor vore svenske venner stødte til. Der var bestilt tre "kahytter" til os med en familie på tre i den ene og vi re-

sterende 10 "kønsfordelt" i de to. Lidt "bultet", men hyggeligt og vi undgik den lange køretur ned gennem Tyskland. Vi var som hele Europa velsignet med sol og 30° - 33° på det meste af turen, så dagen i åben vogn gav "sprød svær".

Turen til Bodensee gik uden om motorveje med kaffepause i Schwøstadt og et stop på bakkerne ved Tegen i Baden-Württemberg, hvor bilerne fik luft under hjelmene, medens vi nød udsigten over de bakkede marker med spredte småskove og en lille landsby i det fjerne. Et vejarbejde og en fejlkørsel førte os til Konstanz, og det var ikke så galt. Her tog vi færgen over Bodensee til Meersburg, og videre gik det gennem et meget turistet Haugenau og Immenstadt til vort hotel. Næste dag var kørefri, og vi tog en sejltur på Bodensee til den sydlige ende ved Bregenz, der ligger i Østrig. Vi slog os ned på øverste dæk og nød det smukke syn af blankt søvand, hvoraf landet hævede sig pyntet med idylliske småbyer nævnt i flæng: Langenargen,



Nonnenhorn, Wasserburg og Bregenz i Østrig, hvor vi afmønstrede og gik rundt i byen, inden vi sidst på eftermiddagen returnerede. Under sejlturen svævede en Zeppelin under den blå himmel, et uvant syn for os. Dem måtte vi se, så næste dag kørte vi forbi Zeppelin museet i Friedrichshafen, inden vi fortsatte mod Flims. Et betagende syn at se to meget store lidt kluntede skabninger, der elegant svævende holdt parkeret til deres stander klare til næsten lydløst, glidende, at lette med betalende gæster til en rundtur over søen. Næste stop inden Flims blev hertugdømmet Liechtensteins hovedstad Vaduz, der virkede meget velhavende.

### EEOTY FLIMS

Vi ankom i god tid til et lidt kaotisk check ind med kun meget lidt information og fik udleveret vores bærepose med plaketen til bilen, program, roadbook, kasket og andre reklameting, og kørte herfra til vort Hotel des Alpes. Eventets deltagerne var indlogeret på forskellige hoteller rundt i byen. Det gik noget ud over det sociale. Der var velkomst og buffet på det nærliggende Hotel Adula. Velkomst og information hørte vi ikke meget til, men maden var udmærket. En drink i Hotel des Alpes bar afsluttede dagen.

Næste morgen gik det løs med de tre dages oplevelser og køreture. Hver dag var der to ruter, man ved tilmeldingen på forhånd havde tilmeldt sig. Vi havde bevidst valgt de korteste på 100 - 140 km. pga. ukendskabet til terrænet og den 71 år gamle MGTC'er. Den gav dog ingen problemer ud over nogle gange sved på driverens pande i skarpe sving og stejle stigninger. Lidt bedre synkroniseret gearkasse, - dobbelt udkobling

læres på en sådan tur -, og lidt servostyring havde ikke været af vejen, men det ville nok have taget noget af charmen og musklerne i armene.

### Dag 1 - torsdag.

Der var ikke noget med samlet kørsel eller information om turene, så vi afveg ofte fra road-booken. Men uanset om man havde valgt den ene eller anden tur/rute, var det en naturmæssig oplevelse at køre gennem grønne dale på stejle ofte snoede veje gennem pyntelige småbyer. Vores valg af de korte ruter gav os god tid til mange stop under vejs, så vi i ro og mag kunne nyde den storslåede natur. Som oftest var vi en to til tre biler fra vor gruppe, der kørte sammen, lidt afhængigt af hvad man havde valgt på forhånd. 1. dag afveg vi fra turen og kørte til Bad Ragaz hvor vi tog vejen op gennem Tamina slugten, hvor vi kørte gennem adskillige tunneler bl.a. en meget lang ensporet tunnel med lysregulering ved indkørslen. Gennem Vals til Restaurant Zervilla, hvor vejen endte. Herfra gik vi det sidste stykke op til den opdæmmede sø Zervilla i 1254 m højde. Søen leverer vand til et vandkraftværk. Vi læste, at søen først ville være fyldt med vand om halvandet år efter en nylig renovering af dæmningen. Efter frokost på restauranten gik det ad samme rute retur til Flims. På hele turen gjorde vi flere stop for at nyde de stejle bjerge og den betagende natur. Aftenen bød på fælles bus for alle til middag på en farm i højfjeldet med Bündner specialiteter. Vi blev modtaget med alpehornmusik, drinks og snacks, og middagen blev serveret i en nedlagt løsdriftstald/kostald.

### DE TRE DAGES TURE VAR:

Dag 1- torsdag: Leisure tour thru the wine region på 100 km.  
Og Sporty tour across the Clausen. Pass på 270 km.

Dag 2 -fredag: Leisure tour to all year-round inhabited settlement at 2126 m. på 140 km. - Højest beboede sted i Europa.  
Og Sporty tour across the San Berdino Pass to the canton of Ticino på 250 km.

Dag 3 - lørdag: Leisure tour to Walser settlement ST. Martin at the Calfeisen valley på 130 km - Er på Unecos verdensarvliste. Og Sporty tour across various passes på 210 km.



## Dag 2 - fredag.

Løbsledelsen lavede om på dagsprogrammet, så lørdagsturene skulle køres om fredagen og visa versa. Igen var vi samme tre biler der kørte Leisure tour to Walser settlement St. Martin i Calfeisen. Stedet er på Unesco verdensarvliste og ligger i 1350 m højde – UNESCOs verdensarvliste omfatter steder, byer, monumenter, bygninger og lignende, som er blevet erklæret bevarelsesværdige under det internationale verdensarvsprogram, og bliver administreret af UNESCO. Programmets mål er at optegne, benævne og beskytte steder, som har en helt særlig og enestående betydning -. En dejlig forholdsvis let tur at køre. Først med motorvejen rundt Chur og ved Landquart mod Bad Ragaz og herfra den snoede og flotte vej mod ST. Martin. Vi skulle afpasse tiden, da vi skulle gennem en enkeltsporet tunnel, hvor tidspunkter for gennemkørselsretningen varierede med ca. en halv times interval. Efter tunnelen kørte vi ud på Gigerwald dæmningen, der stod færdig i 1974 og er 147 m høj. Overfladen på "søen" er på 71 ha. Og rummer 35,6 millioner m<sup>3</sup> vand. Over dæmningen og videre til Restaurant ST. Martin, Pfäfers St. Gallen eneste bebyggelse på stedet for enden af vejen. Ville man videre, måtte det foregå til fods. Bygningerne var gamle træbygninger, nok oprindelig en gammel gård, nu restaurant med værelsesudlejning i f.eks. en tønne, samt en meget lille katolsk kirke. Efter en hyggelig frokost retur samme vej til Flims.

Aftenens fælles middag med samlet kørsel af alle deltage-

re fra samlingspunktet i egen bil til Berghaus Nagens på Alp Nagens, en lille tur i flg. Google Map er på 11,2 km og tager 26 minutter, blev en prøvelse for biler, driver og codriver. Det meste af vejen "en gedesti", smal, stejl og ensporet med enkelte vigepladser til modkørende. Ingen autoværn eller hvide striber, der kunne vejlede, om man var på eller af vejen. Bedre blev det ikke af, at de to biler foran os, kørte sammen, og driveren i den ene "gik grassat" og ville have politi på. Hvordan han havde forestillet sig, at de skulle komme frem, - måske med helikopter. Efter en halv times tid faldt han så meget til ro, at det lykkedes at få de to biler skubbet så meget ud til siderne, at kortegen kunne fortsætte, nu med en TC'er fra Lemvig i front, så det gik ikke for stærkt. Det meste af tiden i 2. og 1. gear. Hvem skulle have troet, at en "model 1947" på høje og smalle "ben" kunne lave hjulspind ! Op kom vi, det sidste stykke i tåge, og mange af bilerne skulle have motorhjelm op for at "få luft". Vi var ikke i tvivl om, at middagen skulle droppes og nedturen begyndes snarest, så længe det var lyst, og vi kunne se vejen. Så vort ophold på det store skisportshotel blev kortvarigt og serveringen blev en vand. Det gjaldt for rigtig mange af deltagerne. "Hillclimb" turen ned foregik meget af tiden i 2. gear. - motorbremse. - Vel nede gik vi på restaurant i Flims og fik lidt energi både flydende og fast til de "udbrændte batterier". Nattens drøm var aftenens køretur!





### Dag 3 - lørdag.

Lørdagens tur Leisure tour to all year-round inhabited settlement at 2126 m. på 140 km gik via Bonaduz, Thusis, Innerferrera til Juf, der er det højst beliggende helårs beboede område i Europa. Måske "verdens ende", vejen sluttede her. Igen en behagelig tur med overkommelige stigninger og gode veje, smukke solbeskinnede grønne dale og skrånende bjergsider med "bjællende" græssende køer. Små firehjulstrukne landbrugsmaskiner så vi arbejde på et par skråninger. Frokosten bestående af lokale specialiteter - oste og pølser - blev nydt på Pension Edelweiss terrasse i Juf. Hjemturen til Flims som udturen, dog med en afkørsel ved Thusis over Fügenau og Rothenbrunnen. Vi holdt en kaffepause og havde et par stop ved bl.a. vandkraftværket Hinterrheinvar, igen en stor dæmning. Vi var samme tre biler som den foregående dag. Kl. 18 var der - departure with the MG for gala dinner in Laax gondola lift at Crap Sogn Gion - , Iført de "pæn klajr" kørte vi i TC'eren til P-kælderens under ROCKRESORT. Vi gik til den store gondol, der på 2100 m kabel fragtede os 570 m højere op til det i 2210 m højde beliggende Mountain Hostel Crap Sogn Gion, hvor festmiddagen og alle de officielle ceremonier og taler skulle finde sted. Lars Thousig holdt en fin tale og overrakte en lille statuette af hendes majestæts garder fra klubben. Fra hotellet var der en formidabel udsigt, og turen op var en oplevelse og det underliggende landskab en fryd for øjet. Vi blev modtaget med lidt godt både vådt og tørt serveret på terrassen. Det blev en hyggelig aften, hvor vi i "buller" mørke gled ned ad "tovet" til vore biler.

### Dag 4- søndag.

Dagen hvor vi tog afsked med EEOY . Efter morgenmaden på Hotel des Alpes, gik vi sammen til "farwell drinks by the MG bar" på Hotel Adula. Det var som velkomsten en tynd kop the. Kun få mødte op og ingen afskedstale og på gensyn i Barcelona i 2019. Vi havde bestilt en ekstra overnatning i Flims, så vi havde hele søndagen til rådighed uden event aktiviteter. Efter frokost kørte vor "gruppe" samlet på en tur, der gik til bl.a. Ruinaulta ved Vorderrhein via Bonaduz.

De Rhaeto-romersktalende indbyggere i Vorderrhein-ravinen kalder det Ruinaulta, et ord, der betyder en høj bunke af murbrokker. Og de bizarre, hvide rockformationer består faktisk af snavs fra et forhistorisk rockslide, der spærrede Rhinen nær Flims efter tilbagetrækningen af istidens gletscher fra dalen. Siden da har floden spist sig vej gennem ruinerne og danner en imponerende kløft. Den radariske jernbane løber gennem canyon, hvor eventyrere nyder river rafting og tu-



risten som os finder vej til "il spir" platformen. Det er et naturligt, magisk sted fuld af mystiske søer i bjergskoven, sjældne orkideer og ynglepladser for truede fuglearter. Længere nedenfor alternerer forsigtigt skrånende sandbanker med vilde strømfald og gør regionen i Rhin-slugten til et eventyr for vandrere, cyklister, kanosejlere og naturelskere.

Inden vi samlet gik til aftensmad, var der oprydning og nedpakning til morgendagens afgang til Guebwiller.



### Hjemturen.

Autotoget Lørrac/Hamborg kører kun fredag, lørdag og søndag, så vi havde fire dage til andre oplevelser. Det blev Alsace der stod for.

Mandag morgen blev bilerne pakket, og der blev købt sandwich og drikkevarer til frokost under turen. Nu gik det i samlet flok ud fra Flims med retning mod Chur, hvor vi tog motorvejen i retning Walenstein/Zürich. Ved Walenstadt med afkørsel 48 og nu gik det langs Walensee, Obersee og Zyrichsee, her satte vi GPS'en til Du Lac, 244 Rue De Lac Republique, 68500 Guebwiller, med fravalg af motorvej, og vi rettede ind efter den forankørende, da der ikke altid var overensstemmelse mellem GPS'ernes visninger.

Første stop på denne godt 300 km tur blev ved Habsburg slot i Habsburg i kantonen Aargua nær Aar floden, nu museum og restaurant. Slottet er bygget omkring 1020 til 1030 og forblev bolig for det Habsburgske hus til 1415, hvor hertug Frederik IV mistede



kantonen til det schweisiske forbund. Habsburgerne blev et af de førende kejserlige og kongelige dynastier i Europa.

Restauranten var lukket, men vi indtog terrassen og spiste vor frokost med en fin udsigt over dalen. En lille runde i museumslokalerne - ikke mange - blev det også til. Vi var i Guebwiller sidst på eftermiddagen og indlogerede os på hotellet.

Tirsdag var der lidt individuel kørsel. Else og jeg beslutter at køre en tur til Colmar og på hjemturen køre en del af vinruten, hvor vi har været for flere år siden. Vi tanker, og er ikke ude af byen før der ikke er strøm på GPS'en. Hanstikket faldt ud af hunstikket "ingen strøm/sjov" ud af det, så frem med værktøjet og få orden på tingene.

Colmar er en smuk by, hvor der kan bruges mange timer på at beundre de smukke gamle historiske huse, hvis man kan komme til for de mange turister. Et afsnit af byen kaldes Lille Venedig, og der er også et gammelt jødisk kvarter. Der er fødevarermarked, mulighed for vinsmagning og utallige turistbutikker. - Medens Alsace fra 1871 til 1918 var en del af det tyske kejserrige, hed byen Kolmar. Byens berømted er den franske billedhugger Frédéric August Bartoldi - (1834 - 1904) - der blev født i Colmar. Bartholdi huskes især for skabelsen af Frihedsgudinden. I Colmar er der rejst en kopi i halv størrelse af Frihedsgudinden for at ære ham.

Hjemturen ad den sydlige del af vinruten var hyggelig, med stop i de små byer, hvor nogle var mere livlige end andre. Atter samledes vi til aftensmad, hvor vi briefede hinanden om vore oplevelser.

Onsdag gik turen i spredt fægtning til Keisersberg, hvor Lars Thousig havde set, at der var: FESTIVAL DES VOITURES ANCIENNES KAYSERSBERG VIGNOBLE.

Byens hovedgade var afspærret, så vi parkerede og Lars gik hen for at forhøre, om vi måtte køre ind. Det måtte vi meget gerne og blev vel modtaget med vin, plakette og og "halsbånd".

Vi kørte så "paradekørsel" gennem gadens menneskemylder, til vi fandt et sted at parkere mellem de andre veteranbiler. Vi fik et par hyggelige timer i byen, hvor vi også spiste frokosten, der blev købt i et "gadevindue" og fortæret på den over for liggende bros stenbænk. Videre gik det nu mod Colmar, hvor vi igen gik rundt i byen, samt tog en tur med Petit Train Turistique de Colmar. En god måde at se byen på. Dagen sluttede med fælles spisning og en godnatdrink på hotellets terrasse.

Torsdag meddelte fru, at det var dagen, hvor hun ikke ville køre, og det var nu "ikke så galt". Dagen gik med lidt indkøb i den nærliggende U-butik og ellers med en travetur rundt i villa-kvarteret omkring hotellet, og senere gennem skoven i skygge op til en gammel borgruin, der var under renovering. Der blev også ryddet op og pakket ned, så vi var klar til afgang næste dag. Andre kørte kortere eller længere ture. Om aftenen mødtes vi alle på "spisestedet" og hørte lidt om dagens oplevelser.

Fredag fælles morgenmad, vi afregnede og satte kursen mod jernbanemuseet i Mulhouse. En god oplevelse. Selv om vi i vor ungdom har kørt med dampende lokomotiver, var det en overraskelse at se, hvor store sådanne kan være. Museet var en oplevelse med de mange forskellige lokomotiver in natura og som modeller, samt de forskellige vogne lige fra kreatur-over pøbel-, til herskabs- og kongevogne. Efter lidt frokost på museet, delte vi os i to korteger og satte kursen mod Lørrac, som vi nåede i god tid. Inden vi kørte på toget, spiste vi lidt aftensmad ved den lille "kontainer cafe" på perronen, - ganske udmærket. Andre havde købt ind til mad i "kahytten" i toget. Efter en lang skrumplende nat, nåede vi Altona og afskedens time efter nogle fantastiske dage sammen med gode venner. Alle satte kurs mod hjemmet. Vi mod Ribe, hvor vi fik en sandwich, kage og kaffe ved Rådhus Conditoret, inden sidste træk til Lemvig.

Turen blev for vort vedkommende på 2085 km.





## TILFÆLDIGHEDERNES GAVE

Når jeg til boghandlen køber en samling MG-bøger, er der ofte et par ikke MG-relaterede bøger skamfuldt gemt nederst i kassen. I de første par sæsoner i min boghandlerkarriere videreførte jeg ukritisk denne udskamning, og alt hvad der ikke var anglofilit lå skamfuldt frasorteret i mit fintmaskede boghandlernet, uden en chance for adgang til klubbens ærefulde bogkasser.

Men med årene, udvikler selv en boghandler en form for empati, og disse bøger er nu fundet frem og sat til salg for klubbens medlemmer. Det interessante ved disse bøger er, at alle er på dansk og de alle har en enten motorhistorisk eller teknisk vauer. Så gå på oplevelse i nedenstående liste, her ligger både viden og mange timers underholdning gemt. Eller sagt på en anden måde, der er litteratur både til værkstedet og til sofaen i de forestående mørke vintermåneder. God læsning.

Elektronisk indsprøjtning. Bl.a. Rover.  
Autodata, 576 sider, 250 kr.

Formel 1 1997. Alt om Jan Magnussens første sæson i Formel 1. Bil & Båd. 200 sider, 150 kr.

Bilspport for hvermand. Chr. Erichsens Forlag,  
227 sider, 80 kr.

Niki Lauda. Kapløb med døden.  
Forum, 171 sider, 50 kr.

Legendariske Biler. Parrgon, 256 sider 75 kr.

Mogens H. Damkier. På rette vej. 60'er biler.  
Gyldendal 264 sider, 125 kr.

Robert Lancey, Ford. Holkenfeldts Forlag,  
467 sider, 150 kr.

Politikens Bilbog. Politikens Forlag,  
236 sider, 50 kr.

Jason Watt. Fordi jeg vil. People's Pres.  
Paperback, 213 sider, 20 kr.

Jason Watt. Fordi jeg vil. People's Pres,  
213 sider, 40 kr. (Signeret)

Iva Maasing. Bildeknisk leksikon.  
J. FR. Clausens Forlag, 156 sider, 50 kr.

Billedbogen om Morris.  
DOMI, 32 sider, 100 kr.

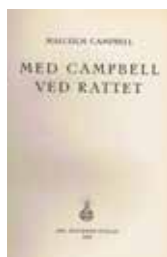
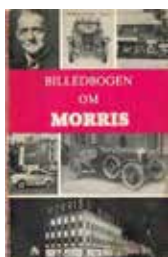
Tom K's sjette Le Mans-triumf.  
Forlaget Finsen. 75 kr.

Peter Nygaard. Motor Sportsåret 08.  
Gyldendal, 94 sider, 30 kr.

Malcolm Campbell. Med Campbell ved Rattet.  
Chr. Erichsens Forlag,  
190 sider, 100 kr.

Malcolm Campbell. Med Campbell ved Rattet.  
Chr. Erichsens Forlag,  
190 sider, 100 kr. (Hardback)

J. D. Scheel. Berømte Biler. Politikens  
Forlag. 215 sider, 100 kr.



Boghandleren kontaktes nemmest på mail ([rother@mgcc.dk](mailto:rother@mgcc.dk)) og facebook.



Safety  Fast!

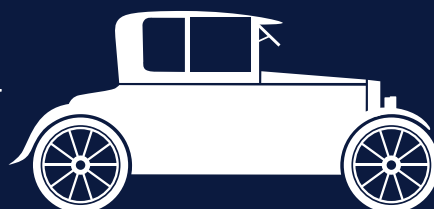
## VIGTIGT! VIGTIGT!

Indlæg til januar-nummeret af MG-bladet, skal være redaktionen i hænde, allerede tirsdag den **20. november**, hvis du vil være sikker på at få dit indlæg bragt i næste udgave af medlemsbladet.

Bank | Forsikring | Pension

**Alm  
Brand**

# Gammel kærlighed *ruster* ikke



### **Vi tilbyder markedets bredeste dækning**

- Klassisk og Veteranforsikring
- Brugsveteranforsikring
- Bygge og Stilstandskasko-forsikring
- Prisen på din forsikring stiger ikke efter en skade
- 0 kroner i selvrisiko på ansvarsforsikringen

### **Gratis Vejhjælp**

Vi yder gratis Vejhjælp uden selvrisiko til alle kaskoforsikrede veterankøretøjer indtil 3500 kg.

### **Vil du passe godt på dit køretøj og få særlige fordele**

Bliv Pluskunde ved at samle dine forsikringer hos Alm. Brand. Spar op til 15 % på dine private forsikringer og få adgang til en masse fordele og tilbud.

### **Godt dækket er rigtig dækket**

Vi deler din interesse for bevaringsværdige køretøjer og sidder parate til at give dig den helt rigtige rådgivning.

Ring til os på **telefon 35 47 77 47** eller læs mere på **Nordiskveteran.dk**  
Du kan kontakte os alle hverdage mellem kl. 8.30 - 16.00.

**Alm Brand**  
NORDISK VETERAN



## aros *veteran* FORSIKRING

Vi har uden sammenligning Danmarks bedste veteranforsikring

- Vi dækker lejlighedsvis kørsel hele året uden tillægspris for kørsel om vinteren.
- Intet krav om at køretøjet skal være helt originalt.
- Selvrisko ansvar alene 1.015 kr. Selvrisko kombineret ansvar 0 kr., kasko 1.015 kr.
- Intet krav om medlemskab af klub.
- Dækker kørsel i udlandet.
- Fast præmie og intet bonustab efter skade.
- Førerulykkesforsikring (kun på bil).
- Dækning af reservedele på attraktive vilkår.
- Vejrhjælpsdækning, der dækker alle veteran-køretøjer - Tilvalg



Skal vi også forsikre dig?

Ring til os på telefon  
**7010 4222**

Hos Aros Forsikring forsikrer vi din veteran eller klassiker. Du skal blot være fyldt 30 år, have en primær bil- og indboforsikring hos os. Det betyder, at du kun skal henvende dig et sted, hvis du får indbrud eller skade på din bil, eller får stjålet reservedele til din veteran.

### Forvent lidt mere...

Aros Forsikring GS · Viby Ringvej 4B, 8 · 8260 Viby J · **Telefon 7010 4222**  
Døgnvagt ved skade 8734 5099 · [www.aros-forsikring.dk](http://www.aros-forsikring.dk) · [aros@aros-forsikring.dk](mailto:aros@aros-forsikring.dk)



Salg / service & restaurering  
af klassiske biler  
Specialopgaver  
Pladearbejde  
Klargøring til syn  
Alm. service på nyere vogne



Åben efter aftale



Åben efter aftale



Foto: Tina Ellegaard Poulsen



MG-Kalenderen for perioden 1. november til 31. januar - lige til at tage ud og hænge op på opslagstavlen!

### NOVEMBER

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

### DECEMBER

l	1	Julepublmøde: Sydvestjylland
s	2	
m	3	
t	4	
o	5	Publmøde: Fyn, Julefrokost: Sønderjylland
t	6	
f	7	
l	8	

### JANUAR

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



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

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

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



Veteranforsikring  
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



## Præmieeksempler

### Veteranbiler og motorcykler -1982 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	605	224
75.000	880	224
125.000	1.085	224
175.000	1.287	224
225.000	1.481	224
275.000	1.697	224
325.000	1.961	224
375.000	2.223	224
425.000	2.486	224
475.000	2.694	224
525.000	3.013	224
Osv.		
Selvrisiko	1.496	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år.

### Klassiske køretøjer 1983-1989 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.488	508
75.000	2.167	508
125.000	2.669	508
175.000	3.168	508
225.000	3.644	508
275.000	4.174	508
325.000	4.823	508
375.000	5.469	508
425.000	6.118	508
475.000	6.627	508
525.000	7.410	508
Osv.		
Selvrisiko	2.992	

## Hvem er vi?

Vi er specialister i at forsikre veteran-køretøjer.

Vi har et indgående kendskab til veterankøretøjer og mange års erfaring i at forsikre dit køretøj bedst muligt.

Vi ser os selv som en del af veteran-folket og kender derfor de flestes behov og ønsker.

Du er velkommen til at kontakte os for at høre mere om priser og indtægningsregler.

Telefon 75 91 21 92  
E-mail [veteran@thistedforsikring.dk](mailto:veteran@thistedforsikring.dk)  
[veteranforsikringdanmark.dk](http://veteranforsikringdanmark.dk)



En del af

ThistedForsikring

**25%** rabat ved indtægning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.

LARS BORSIG CLASSIC MG

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

LARS BORSIG CLASSIC MG

Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • [www.lars-borsig.dk](http://www.lars-borsig.dk) • e-mail: [info@lars-borsig.dk](mailto:info@lars-borsig.dk)





# Nyheder fra MG-shoppen

Husk I er mere end velkommen til at aflægge MG-Shoppen et besøg.

Her finder I hele udvalget af beklædning.

Vi bor på adressen:  
Damgårdvej 3,  
Thyregod 7323 Give  
Vi gir' gerne en kop kaffe og er altid klar til en hyggelig snak. Men ring lige først på tlf. 2167 0949 - vi skulle jo gerne være hjemme. Naturligvis sender vi også gerne til jeres adresse...

**Beklædning:**  
Mogens@mgcc.dk  
**Regalier:**  
Carsten@mgcc.dk  
**Bøger:**  
Rother@mgcc.dk

Glæder os til at se jer.  
Ulla og Mogens Petersen



**1** Pilotskjorte med brystlommer, skulderstropper og MG Logo på flipper. Fåes i lys blå og der kan vælges mellem korte eller lange ærmer.. Pr. Stk. Kr. 300,00

**2** Super lækker strik cardigan med lynlås, på lager i mørk blå og med flot MG Logo. Pr. Stk. Kr. 600,00

**3** Den populære quiltede herrejake er igen på lager i alle størrelser og med flot MG-Logo. Pr.Stk. Kr. 600,00

Alle varer lagerføres så vidt muligt i str. M, L, XL, 2XL, 3XL,

Kig ind på hjemmesiden mgcc.dk her kan man under Shoppen se hele vort store udvalg i beklædning, regalier og bøger.





# MGCC 45 år

Vejene omkring Himmelbjerget ved Silkeborg var søndag den 16. september fyldt godt op med MG biler, der kom i kolonner fra store dele af Jylland.

Tekst: Carsten Thorgaard



Årsagen var, at MG Car Club Denmark denne dag skulle fejre, at det i år er 45 år siden, klubben blev stiftet på Himmelbjerget. Bestyrelsen havde indbudt alle medlemmer til at være med, der var gratis kaffe med kage for op til 2 personer pr. bil. Om-

kring 100 medlemmer havde taget mod invitationen og begav sig denne eftermiddag mod det midtjyske, hvor p-pladserne hurtigt blev fyldt op, man måtte tage de pladser, der lå længere væk fra hotellet i brug, da der netop denne søndag var mange andre besøgende på Himmelbjerget.

Da alle var ankommet blev der budt til bords inden døre, hvor de tilstedeværende bestyrelsesmedlemmer bød forsamlingen velkommen. Som noget af det første blev klubbens stifter Jørgen Poulsen og fru Ellinor kaldt op, de fik overrakt gaver bestående af vin og klubbens jubilæumsplakat samt en flot buket blomster. Herefter var det tid til kaffen, samtidigt fortalte klubbens nuværende formand Jens Byskov lidt om, hvad der var foregået i klubben de foregående 45 år. Samtidig kunne han berette, at man havde fundet lokationen, hvor 50 års jubilæet skulle afholdes, nemlig Hindsgaul Slot i nærheden af Middelfart. Til dette arrangement ville man forsøge at få European Event, hvor flere hundrede MG'er fra hele Euro-

pa deltager, dette bliver afgjort allerede i løbet af efteråret i år.

Da kaffen og kagen var fortæret, blev der omdelt en tipskupen med 10 spørgsmål, som kunne besvares med 1, x eller 2. Ingen havde 10 rigtige, så gevinsterne tilfaldt dem, der havde 9 eller 8 rigtige samt den ene person, der havde 0 rigtige. Hele eftermiddagen foregik med hyggesnak både indenfor og især udenfor, hvor man kunne betragte de biler, der var parkeret helt oppe ved hotellet. Efterhånden var det tid til at sige farvel og tak for en dejlig eftermiddag og p-pladserne blev efterhånden tømt for de mange biler, der var mødt op.

Stor TAK for en stor indsats fra vores nye bestyrelsesmedlemmer Finn Pedersen og Mogens Appelt Petersen, der var de store drivkræfter bag dette arrangement, selve jubilæumsdagen falder sammen med Veteranmessen i Fredericia, og vil selvfølgelig også blive markeret på MG standen, mere herom i næste udgave af klubbladet.









## Langtur i tre MG'er

# ”MG Teams on Tour”

Vi kom planmæssigt til autotoget i Hamborg efter et enkelt ophold for indstilling af kobling på Y'eren. Det skete ved vejsiden eller rettere i indkørslen til en autoforhandler.

*Tekst og fotos: Palle Møldrup*

### Til Østrig og Ungarn

Men toget var forsinket, så vi holdt i kø i flere timer og afgangen med toget ligeledes forsinket. Men næste formiddag ankom vi til Wien i Østrig og kunne nu starte turen i første omgang til Ungarn hvor oplevelsen af køreturen langs nordsiden af Balatonsøen var fin. Det blev til aftenkørsel til vor pension i Székesfehérvár. Godt pensionat hvor vi tog en ekstra overnatning. Det gav os mulighed for en go' dags-tur ind til byen Székesfehérvár med slendring i centrum, der havde levn fra at være den gamle kongeby i middelalderen.

### Rumænien

Næste dag kørte vi til Timisoara i Rumænien hvor vi overnatte på et større hotel Aurelia, hvor vi kunne parkere lige foran indgangen. Vort mål næste dag var vejen langs Donau i Rumænien på grænsen til Serbien. Det var en kæmpe oplevelse. Donau har her på en lang strækning gennem årtusinder skåret sig ned i bjergene og blevet til en flod med meget stærk strøm, der er vanskelig at navigere i. Strækningen kaldes ”Jernporten” på grund af de mange skibsforlis gennem tiderne. Klods op ad Donau kørte vi af den maleriske gamle bjergvej og kunne følge Donaus mange sving, og se over til Serbien på den modsatte bred.

Da vi jo ikke booker overnatning mere end fra dag til dag opdagede vi, at det faktisk ikke var så let at finde et sted, hvor vi samtidig kunne få en sikker parkering for bilerne. Så det vi fandt, var for enden af en ret vanskelig stenvej, men til gengæld med en uhyre smuk udsigt over Donau.

Rumænien er stadig et land, der i en europæisk sammenligning må betegnes som fattigt. Det ses på boligstandarder ikke mindst på landet og på de manglende beskæftigelsesmuligheder, der betyder at mange mennesker samles om små udskænkingssteder og cafeer og tilbringer mange timer med småsnak.

En helt speciel oplevelse var byen Buzescu. En velhavende sigøjner/eller roma by, der med palæ-huse på begge side af vejen i overdådig kranseskagestil med søjler og udsmykning ikke ligger tilbage for en rigmandsgade i f.eks. USA. En stor rundkørsel er indgangsmarkeringen og efter nogle hundrede meters luksus-by er man ude af byen igen, lige så hurtigt som man kom ind.

### Bulgarien

Fra Rumænien sejlede vi over Donau til Bulgarien og kørte sydpå over bjergpasset Sjipkapasset, kendt i historien for de drabelige kampe der fandt sted mod Osmannerne hvor bulgarerne fik hjælp fra russerne tilbage i 1800-tallet.

Just efter nedkørslen fra passet åbnede en bred dal sig op. Her ligger en række begravelses høje med konger og adelige fra de Trakiske stammer, der især i perioden fra ca. 1.200 f.v.t og omkring år nul blev gravlagt i smukke høje bygget af tørv med sirligt byggede granit og marmor kamre til den døde og hans og hendes gravgaver. Vi besøgte kong Zeutes III grav fra 300 tallet f.v.t. og dagen efter museet i byen Karzanluk hvor en række af gravgaverne og ejendele fra kongen findes opbevaret.

”Trakierne var det mest mangfoldige folk efter inderne” skrev den græske filosof Herodot. Et stort folk og det bevidner



*På vej over den Anatolske Højslette i Tyrkiet*





*Hotel Sultan i Sivas - alt personale tog billeder af bilerne*



*Med færgen over Dardaneller-strædet til Lilleasien*

de mange gravhøje der forsat findes. De ligger som smukke høje spredt i landskabet.

## Tyrkiet

Vor vej gik nu videre sydpå mod Edirne i Tyrkiet, en by på nok ca. to hundredetusinde indbyggere tæt ved grænsen til Rumænien og tæt ved Grækenland.

Et maveonde gjorde at vi valgte tre overnatninger her. Det gav mulighed for at få slappet af, men også at få besøgt tre moskeer, markedet og slendre-ture i byen. Byen var hovedstad de første halvtreds år af 1400-tallet for Ottomanerne, der i denne periode samlede deres kræfter om at overtage hele det østromerske rige, der faldt med indtagelsen af Konstantinopel (nu Istanbul). Et middel hertil var bygningen af en kolossal kanon, den største datiden havde set. Den kunne skyde hul i de tykke mure omkring Konstantinopel.

I dag er der en statue og to kopier af disse kanoner foran den store Selimiye moske opført af arkitekten Sinan, der også er mester for ikke mindre end 81 moskeer, 51 broer, 35 badehuse, masser af markedspladser, 18 caravanserier, hospitaler, folkekøkkener m.v.

Vi boede på ARCA Hotel i centrum. Et nænsomt og smukt hotel i et gammelt 1800-tals hus med skønne værter. Bilerne fik plads i en parkeringskælder.

## Fra Europa til Asien

Næste stop var på den smalle halvø Gallipolo, der strækker sig ud fra det Europæiske fastland ved Marmarhavet og adskilt af Dardanellerstrædet, som et smalt stræde mod Lilleasien. Denne halvø og dette strategiske stræde har været skueplads for mange historiske dramatiske hændelser f.eks. flere persiske angreb mod de græske bystater tilbage i 500 til 300 tallet før vor tidsregning. Aleksander den Stores kæmpe felttog i 300 tallet f.v.t. startende fra Makedonien og med indtagelse af hele det gamle perserrige. Men også det fejlslagne angreb af især engelske, australske tropper under første verdenskrig fandt sted her hvor to hundredetusinde af disse tropper mistede livet i et forsøg på at indtage halvøen i kamp mod tyrkiske tropper. Store mindesmærker fastholder de frygtelige hændelser.

## Troya

Vor mål efter sejlturen over strædet var at komme til det gamle Troya. Her gravede en tysk forsker i 1800 tallet durk ned i det ene lag efter det andet og fandt en helt enestående skat af smykker. Han troede de stammede fra tiden med Homers berømte digte om Odysseen og Illiaden ca. 1250 år f.v.t.

I virkeligheden var skatten fra 3000 f.v.t og han havde gravet durk igennem den historiske tid skildret i de gamle Homerske digte.



Siden har man gravet mere systematisk og et besøg i dag er en stor oplevelse. At se rester af de mure og huse og slotte, der ligger hvor landet rejser sig op fra kysten. Her får man et historisk glimt af et liv, der har været levet i gennem årtusinder og hvor resterne synes at bevidne de store begivenheder, der ikke kun er sagnfortællinger.

### Pergamon

Turen den dag gik til Bergama, den by der ligger for foden af det antikke Pergamon. Et tempel bjerg med templer for en række græske og romerske guder og med et teater på bjergsiden vendt i retning af det legendariske Esklepion helsecenter. Nøj hvor vi igen for tilbage i tiden, men blev blidt bragt op og ned ad bjergsiden af en moderne svævebane. Helt i tråd med guderne og deres store betydning for de gamle grækere boede vi på pension Athena. Byen Bergama emmede af historie og vi kunne godt ha' brugt mere tid her.

Men 2 1/2 måned til ca. 15.000 km er ikke for meget når vi gerne vi opleve undervejs. Og det må man sige vi gør.

### Bilerne

Bilerne arter sig ind til videre rigtig pænt. Lidt olie skal der jo til og på de varme dage skal "Y" - eren ha' en ekstra tår væske til køleren. Isæt de lange strækninger over bjergpasene på vej op at den syd-vest lige anatolske højslette hvor temperaturen ude er oppe omkring 35 grader bliver bilerne godt varme. Men de kører og trækker tilfredsstillende. Den grønne Y'er forrest med Rikke som navigatør og Palle i højre side ved rattet, efterfulgt af den hvide B'er med Lisbeth og Erling og som rosinen i pølseenden den røde A'er med Lone og Jørgen.

Og bilerne bliver fotograferet fra alle vinkler af de glade tyrkere både parkerede og kørende. Hundredevis af dyttende og hilsende vejfarende giver deres venlige vink og hilser os go' tur. Inte-

*Pergamon - gammel græsk bystat nu i Tyrkiet*





Skift af benzinfilter ved Sardes, Tyrkiet



Bilerne foran Sultan Carvansarai på vej mod Erzurum

ressen er enorm. Og mange børn og voksne har lige stillet sig op og blevet fotograferet med bilerne. Det er dejligt og kun sjældent lidt irriterende, for det er en begejstret interesse, der bliver udvist.

### Hotel og vingård

Vi booker overnatning fra dag til dag. Så har vi ingen pres på at skulle nå længere frem end vi kan overskue, og både bilerne og os kan holde til. Ind til videre funker det.

Det har givet os en overnatning på den Anatolske højslette på et super hotel bygget af vindbonden til sine gæster og andre vejfarende med god, billig lokal vin og dagen efter et super thermal og spa hotel i Afyon på vej mod Konya.

### Konya

I Konya kan vi anbefale et lille med meget hyggeligt hotel

”araf”, durk i centrum med parkeringskælder tæt ved. Konya er i øvrigt en flot by, der signalerer overskud, men også en religiøs by med centrum for Merlevi dervish sekten og Sufi religionen grundlagt af Rumi senere med navnet Mevlāna. Han blev født i 1207 og udviklede en praksis af sandhed og skønhed, tolerance, kærlighed og klarhed. Forbød slaveri og indførte monogami og større accept og deltagelse for kvinder i det religiøse og offentlige liv. Kent er de trance-danse som dervish danserne udfører. Vi besøgte museet og Mevlānes grav sammen med rigtig mange andre besøgende.

### Cappadokien

Vi valgte på vores tur at køre til Ihlara, en landsby der ligger ved dalen med samme navn. Vi indlogerede os på Akar hotel og herfra udgik en meget spændende vandretur i dalen med





*Huler i Cappadokien*



*De tre MG Teams besøger Troya*



*Ved Hotellet i Pergamon*

masser af huler hvor folk har boet helt langt tilbage i tiden, men også i den tidlige kristendom.

Herfra tog vi til Göreme og oplevede i denne sjove klippeby både at bo på et klippehotel og tidligt om morgenen at se op mod 100 varmluft balloner stige op og svæve over byen og de spektakulære klippeformationer.

### Hittitterne

Næste mål var det gamle Hattussa, Hittitterne hovedstad tilbage fra 2000 f.v.t. og frem til omkring 1000 f.v.t. Dette folk udkæmpede et stort slag tilbage i 1200 tallet før vor tidsregning mod Egypternes Ramses den II.

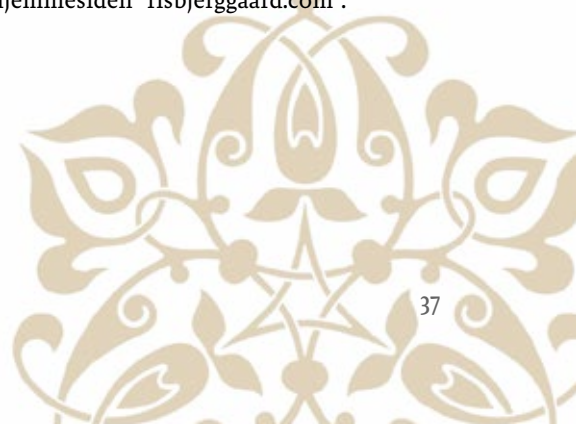
Enden på dette blev en fredstraktat udarbejdet både i Kileskrift og med egyptiske Hieroglyffer. Da man finder begge udgaver af traktaten er de nøglen til at knække tydningen af

både kileskriften, der i oldtiden brugtes i hele mellemøsten og egypternes skrifttegn.

Freden betyd også bryllup mellem nogle af Ramses II døtre med hittitter-kongesønner. I dag kan man opleve rester af denne store by Hattussa, der ligger højt på den anatolske højslette og på museum se nogle af de mange brevvekslinger og kontrakter Hittitterne lavede skrevet på lertavler med kileskrift.

### Mod Iran

Herefter går turen videre østpå mod Iran. Se facebook "MG Teams on Tour" og hjemmesiden "risbjerggaard.com".



---

## Bestyrelsen

---

**Formand:**

Jens Byskov Jensen  
Billundvej 24  
7323 Give  
Tlf. 76 31 02 21  
jens@mgcc.dk

**Kasserer:**

Carl Hellmers  
Kobbelvænge 2  
6000 Kolding  
Tlf. 75 54 12 72  
carl@mgcc.dk

**Sekretær:**

Casper Jørgensen  
Mjangvej 15, Kirke  
Hørup, 6470 Sydals  
Tlf. 51 89 52 18  
casper@mgcc.dk

**Bestyrelsesmedlem:**

Finn Pedersen  
Klosterlundvej 12  
7442 Engesvang  
Tlf.: 21 44 36 51  
finn@mgcc.dk

**Løbs- og arrangements-  
koordinator:**

Mogens Appelt Petersen  
Damgårdvej 3  
7323 Give  
tlf. 21 67 09 49  
mogens@mgcc.dk

**Suppleanter:**

Mia Norman Andersen  
Jonathan Madden

---

## Biltype-kontakter

---

**FWD:**

Harry Lagoni  
Mommarsvej 252  
6470 Sydals  
Tlf. 71 10 71 98

**MGB:**

Dennis Linnet,  
Fjordhestevej 2,  
7323 Give,  
Tlf. 21 60 96 13

**Midget:**

Harry Lagoni  
Mommarsvej 252  
6470 Sydals  
Tlf. 71 10 71 98

**Y-Typer:**

Frank Neumann  
Huldgårdvej 3, Hejlskov  
7840 Højslev  
Tlf. 97 54 23 03

**Magnette:**

Carsten Wiwel  
Tlf. 29 91 77 29  
carstenwiwel@gmail.com

**MGB V8:**

Søren M. Sørensen  
Dyregård, Overbyvej 13, As  
7130 Juelsminde  
Tlf. 27 56 00 00

**SVV:**

Jørgen Hansen  
Drosselvej 9, Hammerum  
7400 Herning  
Tlf. 97 11 62 23

**Z-typer:**

Morten Vestendahl Nielsen  
Rådyrvej 23, Søften  
8382 Hinnerup  
Tlf. 86 91 16 01

**MGA:**

Gert Jørgensen  
Mommarsvej 42  
6400 Sønderborg  
Tlf. 74 42 34 39

**MGC:**

H. K. Kristensen  
Runehøjen 4, Hasle  
8210 Århus V  
Tlf. 40 59 42 77

**T-Typer:**

Asbjørn Pinholt  
Holbergsvej 45  
7500 Holstebro  
Tlf. 61 71 20 53

---

## Øvrige kontakter

---

**Nye medlemmer og  
adresseændringer:**

Finn Pedersen  
Klosterlundvej 12  
7442 Engesvang  
Tlf.: 21 44 36 51  
finn@mgcc.dk

**Bøger:** Bjarne Rother  
rother@mgcc.dk

**Regalier:** Carsten Thorgaard  
carsten@mgcc.dk

**Arkiv:**  
Gert Jørgensen  
Mommarsvej 42  
6400 Sønderborg  
Tlf: 74 42 34 39

**Udenlandske arrangementer:**

(Europa)  
Gert Jørgensen  
Mommarsvej 42  
DK-6400 Sønderborg  
Tlf. / Fax.:  
(0045) 74 42 34 39  
Gert.Joergensen@mgcc.dk

**Klubshop:**

Ulla og Mogens  
Appelt Petersen  
Damgårdvej 3, 7323 Give  
tlf. 21 67 09 49  
mogens@mgcc.dk



# Livskvalitet er altid investeringen værd

Lad os hjælpe dig med at balancere dine investeringer og finde den løsning, der både passer til din formue og dine drømme.

**Per Najbjerg Poulsen**  
Formuerådgiver

Book et møde på  
**96 16 12 65**





## *MG Sport 2018 – 4. afdeling*

Det skulle egentlig have været en stille dag på kontoret, da feltet til sidste afdeling af MG sport mesterskabet stillede op på endnu en ny lokation.

*Tekst og foto: Carsten Thorgaard*

Til den såkaldte drivingtest havde Søren V8 Sørensen lånt en parkeringsplads i det firma, han arbejder i, her blev der stillet nogle kegler op, som de 11 købere skulle få deres biler rundt om og igennem. Men hele 4 af de 11 købere havde mulighed for at løbe med mesterskabet, så derfor var der spænding til sidste centimeter. Som sædvanlig var køberne delt op i 3 kategorier, der dystede indbyrdes mod hinanden på de 3 baner, der skulle gennemkøres 3 gange, hvoraf den hurtigste tid var gældende.

Efter morgenkaffe og rundstykker i firmakantinen, blev 1. prøve gennemgået, løbslederens bil holdt parkeret i start/målfeltet, så starten skulle foregå i bakgear, inden det gik fremad. Da denne prøve var afsluttet, blev keglerne flyttet rundt til den næste prøve og sådan fortsatte formiddagen.

Hver gang en kører havde gennemført en prøve, gik turen fra bilen hen til resultattavlen, for der var virkelig spænding på hele dagen.

Da sidste prøve var gennemført, blev pladsen ryddet for kegler og andet udstyr, hvorefter det gik i samlet flok til spise-stedet syd for Skanderborg, hvor dagens vindere og mesteren

skulle kåres. Søren V8 gik i gang med computeren for at få de sidste resultater tastet ind, og efter spisningen kunne dagens vindere kåres. I expertklassen vandt Søren Wivel foran Mogens A. Petersen og Søren M. Sørensen, Sportklassen vandt Carl Hellmers foran Jens Byskov og Carsten Wivel, og i standardklassen vandt Erik Thastrup foran Jesper Sørensen og Karsten L. Pedersen.

Selve mesterskabet, som vindes af den mest stabile kører på tværs af klasserne, vandtes af Mogens A. Petersen foran Jens Byskov Jensen og Carsten Wivel. At mesterskabet vindes af en kører, der er fører af en, i forhold til andre, undermotoriseret bil - 65 hk kontra +200 hk, beviser, at det ikke er nok at have en kraftig bil for at vinde, man skal også forstå at styre bilen rundt mellem keglerne. Dagen sluttede med det sædvanlige familiefoto, derudover også foto af dagens og årets vindere, inden bilerne med deres førere fandt vejen hjemad.

Som nævnt var dette sidste afdeling af MG Sport mesterskabet, nu er det så tid til måske at optimere køretøjerne til sæsonen 2019. Tak til alle købere, arrangører og officials for en god sæson 2018.









Rikke havde på Facebook set en video, der viste en MG ejer, der forsøgte at starte sin Magnette med det tilhørende startsving. Det lykkedes langt om længe for ham at få liv i 'dyret'. Således inspireret proklamerede jeg over for Rikke, at det måtte kunne gøres bedre.

## HIV OG SVING

Nogle dage senere var jeg klar til at gennemføre 'stunten' i Rikkes påsyn. Hovedafbryder slået til, tænding på, choker trukket ud og kontrol af at bilen stod i frigear. Sådan, så var jeg klar med den rigtige fatning omkring starthåndtaget med tommelfingeren på samme side som håndfladen og de øvrige fingre. De af jer der har prøvet at starte en bil med håndsving eller en (gammel) motorcykel med kickstarter, ved hvor smerteligt det kan være, hvis motoren svarer igen, i værste fald en forstuvning.

Magnetten er normalt meget startvillig, hvorfor mine forventninger til at den ville starte efter tre - fire omdrejninger med startsvinget var store! For store skulle det vise sig. Først et par raske hiv i svinget - intet liv - så nogle hurtige sving med samme nedslående resultat, afsluttende med en masse hurtige omdrejninger for ligesom at 'trække' motoren op! Jeg opgav herefter!

Jeg må herefter konstatere, at startsvinget er en udmærket ting, når der skal justeres motor (ventilindstilling og justering af platinafstand og tændingstidspunkt). Men som nødstart? ... prøv selv!



Fig. 56-1  
Startsving isat Magnetten: Klar til start!

### Alternativer

Jamen, hvad gør man så hvis bilen er løbet tør for strøm? Er man flere, er en mulighed at skubbe bilen i gang. Eller endnu bedre, hvis man er så heldig at holde på en bakke med næsen den rigtige vej, så kan man klare problemet uden hjælp.

Hvis man skal skubbe en bil i gang, så foregår det på den måde, at man sætter bilen i tredje gear, kobler ud og råber til hjæl-



perne, at nu er man klar. Når bilen ruller med ca. fem km/h (skridtgang) så slipper man koblingen og håber på at motoren springer i gang. Lige så snart motoren snurrer, kobler man ud og holder gang i den, mens hjælperne puster ud!

Når en bil skal skubbes i gang, eller når der skal bruges startsving, så er det normalt fordi der ikke er mere strøm på akkumulatoren. Men der skal tilføres strøm til tændingsanlægget, så hvordan kan det så være, at det i de fleste situationer alligevel lykkes? Svaret er, at der altid er lidt strøm tilbage på batteriet. Selve tændingsanlægget kræver ikke ret meget strøm for at fremkalde den nødvendige gnist til tændrørene. Men hvis batteriet nu er helt fladt? Hvis bilen kører med en jævnstrømsdynamo, så vil den, på grund af felt magneterne i dynamoen, være i stand til at fremstille den smule strøm, der er nødvendig. Dette gælder dog ikke, hvis man kører med en vekselstrømsgenerator, så er der kun at håbe på, at der er lidt strøm tilbage i batteriet.

For fuldstændighedens skyld skal det nævnes, at man også

kan trække bilen i gang med et træktov, hvilket jeg ikke kan anbefale. Det kræver at begge chauffører er helt med på, hvordan og hvorledes det skal gøres uden at der 'krølles' skærme. Men til en kort bugsering er træktov udmærket.

### Starthjælp med kabler

Det er nok den mest anvendte starthjælp. Der er dog et par ting, man skal være opmærksom på, hvis man skal modtage starthjælp til en veteranbil.

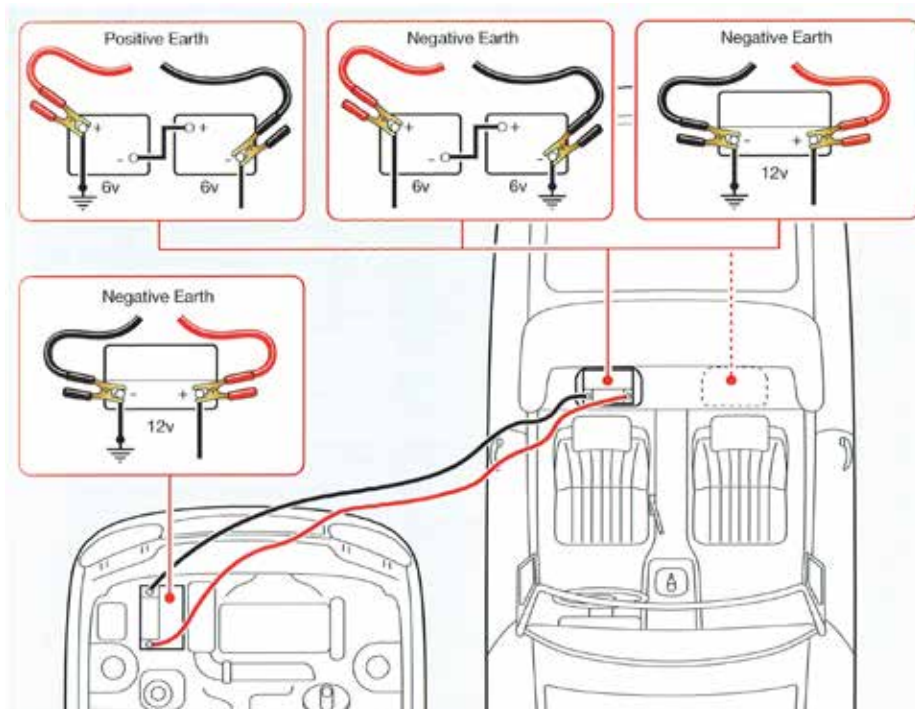
Den første ting er polariteten. Mange af de gamle MG'er kører stadig med plus til stel. Det formodes at donorbilen er en nyere bil, der kører med minus til stel. Mange anbefaler, at man sætter minus klemmen til stel på den bil der skal modtage strøm, men det bør man absolut ikke gøre, hvis man kører med plus til stel! For at være sikker, så forbind plus til plus og minus til minus. Sikrest er det dog at afmontere et af batterikablerne på donorbilen.

Fig. 56-2

Denne tegning fra en Haynes Manual viser hvordan startkablerne skal forbindes. Husk inden startforsøg at slå hovedafbryderen til (Det er den, som du på opfordring af mig, har eftermonteret på din MG!).

Det næste er batterispændingen. Selv om du kører med 6 volt på veteranbilen, så kan batteriet godt tåle kortvarigt at få tilført 12 volt, men afbryd strømmen så hurtigt som muligt efter at motoren er gået i gang af hensyn til bilens øvrige forbrugere (instrumenter mv.).

Til allersidst: De to biler må ikke røre hinanden under startprocessen. Alt sammen lyder rimelig nemt indtil den dag man står og fumler med kablerne. Hvis der er tale om en MGA eller MGB, ja så bliver det endnu mere besværligt, da akkumulatoren eller de to 6 volts akkumulatores er gemt godt af vejen under vognbunden bag førersæderne - ikke just brugervenligt - men teknisk velbegrunder. Det er i øvrigt svært at få plads til startkablet på plus polen uden at komme til at berøre bilens karosseri, så pas på!



### Jump starter/Power bank

For et par år siden - eller måske flere år siden - anskaffede jeg mig en jumpstarter. Det er en stor tung klodset sag, som foruden starthjælp også leverer luft fra en indbygget kompressor, lyser op i mørket med en LED lampe, har USB og 'cigartænder' udtag mm. Købte den til brug i båden og var meget skeptisk. Den har nu et par gange været anvendt som starthjælp - til nogle andre biler - uden at det har givet anledning til problemer.



Fig. 56-3  
En kompakt og effektiv udgave af en jump starter/power bank.

Jeg ved ikke hvordan teknikken inde i jump starteren fungerer, men virker det gør den, hvis man da bare husker jævnligt at lade den op via en stikkontakt. Det er i virkeligheden den største ulempe ved den. Størrelsen er i dag ikke noget problem. Jeg har fundet den afbillede på nettet, en lille fiks sag med dimensionerne 16x8x4 cm, vægt 450 gram, pris 650 kr. Overkommelig pris og kan nemt ligge i bilen. Den fylder ikke mere end et par startkabler og er meget nemmere at benytte. Jeg tror, jeg vil ønske mig et eksemplar til jul - det er bedre end bløde pakker! Og så er den meget anvendelig til hverdagsbilen, når det igen bliver koldt og den trætte akkumulator uden varsel står af.

### Startrelæ med manuel betjening

Hvis man er den lykkelige ejer af en MG Midget 64 - 66 (GAN4/5), MGB 62 - 66 eller en Magnette (ZA og ZB), så har man en bil, der er udstyret med en ekstra startkontakt, en såkaldt starter solenoid. Det er et startrelæ, der er anbragt i motorrummet. Hvis det påvirkes manuelt, så kører starteren rundt og hvis tændingen samtidig er slået til, så starter bilen.

Det kan være en hjælp i forbindelse med motorjustering mv. Men pas på! Man skal sikre sig, at bilen står i frigear ellers kan det gå galt. Da jeg var dreng var der en bekendt, der arbejdede som mekaniker på et værksted. Han havde ikke sikret sig at bilen var i frigear inden han trykkede på startrelæet, med det resultat at han kom i klemme mellem den pågældende lastbil og filebænken. Det døde han desværre af.

Tilsvarende vil jeg gerne advare imod at man stiller sig foran en bil, der eksempelvis skal dirigeres ind i en garage. Tænk hvis chaufførens fod smutter på koblingspedalen? Stil dig altid lidt til siden af den bil, som du skal dirigere, så er du i sikkerhed!

Fig. 56-4  
Sådan aktiveres startrelæet på Magnetten.





## Driftssikre MG'er

Anlis og jeg deltog sammen med 100 andre MG'er i den tyske MG klubs 'Pfungstmeeting'. Ældste bil var fra 1930. Alle biler gennemførte uden tekniske problemer - på nær én. Det viser bare, at en MG er en driftssikker bil, bare den er vel vedligeholdt.

Årsagen til at den ene bil måtte udgå med tekniske problemer, skyldtes en utæt koblings-slavecylinder. Hvis man ikke har lift eller værkstedsdonkraft til rådighed, så er det svært selv at foretage et eftersyn af slavecylinderen, idet man skal ned under bilen. Hvis du holder for rødt lys med bilen i gear med koblingen trådt i bund og bilen langsomt begynder at krybe fremad, så skyldes det en defekt slavecylinder eller koblingshovedcylinder. Så er det sidste udkald inden koblingsfunktionen forsvinder totalt.

Fig. 56-5

Foto af en godt brugt slavecylinder. Hvis din slavecylinder ser sådan ud, så bør du alvorligt overveje at udskifte den! Det røde til højre i billedet er moto-



rens bundkar. Pilen ved siden af er udluftningsskruen og ved siden af den anes bremseslangen der fører bremsevæske til slavecylinderen. Pilen længst til venstre peger på stempelstangen, der aktiverer koblingen. Læg mærke til 'harmonikamanchetten' der skal forhindre vejsnavs i at komme ind til koblingen. Jeg ved af erfaring, at den kan være vanskelig at montere, men den er nødvendig!

Der er i virkeligheden ikke noget mærkeligt i at en hydraulisk betjent kobling slides. I modsætning til bremsernes hjulcylinder/bremsecalibre så trædes koblingens hovedcylinder og slavecylinderen i bund hver gang, der skal sættes i gang eller der skal skiftes gear. Det medfører et væsentligt større slid end det, der finder sted i bremsernes hydrauliske system. Derfor, når du skifter bremsevæske eller renoverer bremserne, så glem ikke koblingens hydrauliske system.

På gensyn ultimo september: Og se så at få kørt nogle ture inden det er for sent og 'den gamle' atter skal i stald!

Fig. 56-6

'Familiefoto' af fire Magnetter fra 'Pfungstmeeting' i Rendsborg.





# MG Salling-Skiveløbet

Det blev ungdommens dag den lørdag i Skive-Sallingområdet, men herom senere.

Tekst og foto: Carsten Thorgaard

**T**rods ihærdige forsøg på at få flere deltagere til at stille op til løbet, herunder forlængelse af tilmeldingsfristen, dukkede kun 21 biler op til løbet; dem der ikke kom, gik glip af en god oplevelse.

Starten gik på p-pladsen ved Rema1000 i Skive, her ventede rundstykker og kaffe i baglokalet, og da vejret ikke viste sig fra sin pæneste side fra morgenstunden var der heldigvis god plads, så vi kunne være indendørs og snakke.

Lidt før start bød dagens løbsledere Mathilde og Thor velkommen til de fremmødte og informerede samtidig lidt om

dagens gang, bl. a. var der et sted i Skive by, hvor vi skulle passe på at få drejet rigtigt til venstre ved noget vejarbejde.

Vi havde fået start nr. 1, så på slaget 10.00 gik det ud fra parkeringspladsen. Først lidt rundt i nogle af de mange rundkørsler, som Skive er kendt for, her var det på en del af omfartsvejen, inden det gik ind mod selve byen. Vi kom rigtigt rundt ved vejarbejdet og fandt hurtigt post 1, hvor vi skulle fiske ænder op af nogle spande, dvs. medkøreren skulle ved hjælp af en magnetstang få fat i anden, og hive den ind i bilen, ikke nogen nem opgave, når man kører i lukket bil. Vi fik da





også kun hevet 2 ænder ind på den tildelte tid, så her var der 8 klip. Herfra gik det videre ud af byen mod Fur med et par afstikkere ned mod Skive fjord, som takket være flere dages regnvejr og ikke mindst dagens blæsevejr var godt fyldt med vand. På en rasteplass ned mod netop fjorden fandt vi post 2, her skulle vi spille stige-golf – først et prøvekast og derefter 3 kast, som var tællende. Galant lod jeg fru en om denne opgave, 3 points og 7 klip, hvilket også de følgende hold kunne klare. Nu gik turen videre ad de små veje mod Fur, hvor post 3 var placeret på p-pladsen ved færgehavnen i Branden. Her skulle vi ind i campingvogn, hvor vi i 20 sekunder måtte se på en plade med 20 billeder af MG biler, som passede sammen parvis. Så kunne vi sætte os og på 10 forsøg vende tilsvarende kort med bagsiden op ad, så de også passede parvis, vi nåede at få 6 rigtige, så 4 klip.

Videre ud på de små veje, hvor vi til tider kunne nyde udsigten over til Fur, der dog forsvandt i en kraftig regnbyge på et tidspunkt. Vi ankom til Glyngøre, hvor vi et pakhús på havnen fandt post 4, hvor vi skulle kigge på et pc tastatur, hvor der manglede 10 bogstaver – de lå løst ved siden af og skulle placeres korrekt indenfor 1 minut. Heldigt at man har en hustru, der

sidder ved en pc 90 % af sin arbejdsdag og også selv bruger det af og til, når der skal skrives artikler til klubbladet, så i løbet af 30 sekunder var den opgave klar med 0 klip.

Vejret var klart op, så vi besluttede at sætte os udenfor på de opstillede borde/bænke og indtage den udleverede frokost sammen med nogle af de øvrige hold; det varede dog kort, så væltede regnen ned igen, så vi trak indenfor i pakhuset. Vi skulle igen videre, så ud gennem Glyngøre by til rute 26, hvor vi kørte mod Skive, inden vi igen blev ledt ud på de mindre veje, hvor vi meget af tiden fulgte marguritruen. Vi kom til Balling, hvor vi fandt post 5 i et maskinhus. Her skulle vi trille et dæk ind mod et MG logo, så tæt på som muligt – først et prøverul, som kom alt for langt for mit vedkommende, så meget mindre kraft på det tællende forsøg. Ak og ve, det blev alt for kort, så 10 klip. Efter en kort køretur fandt vi post 6, som var hjemme i udestuen hos Mathilde og Thor. Her skulle vi spille waterpong, 10 tennisbolde skulle finde vej til 10 glas med vand, nogle var tæt på og ramte kanten af glassene, men kun 2 bolde blev i glassene, så det gav 8 klip. Nu var der kun 3 km tilbage til målet, som var på p-pladsen ved Limfjords Camping og Vandland. Her skulle vi ind i cafeen og aflevere resterne af





vores klippekort. Da vi var blandt de første i mål, kunne vi sidde og hyggesnakke, indtil alle var i mål og der blev kaldt til samling ved kaffebordene. Et flot traktement med boller med pålæg og dertil lidt kage.

Nu skulle spændingen også udløses, hvem havde klaret sig bedst. Takket være den noget amputerede tilslutning til arrangementet, var der præmie til alle deltagerne, også her havde arrangørerne lagt sig i selen for at hente sponsorpræmier. Da mange af deltagerne lå meget tæt pointsmæssigt, måtte der fintælling til, for at finde de rette placeringer. Vindere blev Mikkel Æbeløe og hans medkører Simon, flot når man tænker på, at Mikkel kørte sit første MG løb og kun har været medlem i klubben siden august. Med et enkelt klip mere kom Ulla og Mogens Petersen på 2. pladsen og 3 pladsen gik til Peter Mann og Mikkel.

Slutteligt takkede klubbens arrangementsansvarlige Mogens Petersen løbslederne Mathilde og Thor for et flot ar-

rangement og overrakte løbsplaketterne samt et indrammet eksemplar af den nye plakat, der markerer klubbens 45 års jubilæum.

I starten skrev jeg, at lørdagen blev ungdommens dag, og hvordan skal det så forståes. Unge løbsarrangører personificeret ved Mathilde og Thor, der havde lagt mange kræfter i dette løb, brugt meget tid på at finde sponsorgaver og ikke mindst brugt mange timer ved computeren med at lave en meget flot og let forståelig kørebog, ærgerligt for dem, at der ikke dukkede flere deltagere op, heldigvis har de ikke mistet modet, så mon ikke vi igen ser dem som løbsarrangører ud i fremtiden. Yderligere et ungt team i form af Mikkel og Simon, der vandt dagens løb, uagtet at det var første gang de prøvede kræfter med et sådant.

Til slut skal der herfra den skrevne presse lyde et kæmpe til lykke til Mathilde og Thor med jeres debut, I klarede det med bravour.







## P U B M Ø D E R 2 0 1 8

### Nordjylland: Kontaktperson ledig

Til MG Car Club Denmark's nordjyske medlemmer

Vintersæsonen kan være lang og mørk for MG-folket, og det er ingen hemmelighed, at aktivitetsniveauet har ligget noget lavt i det nordjyske. Det vil vi nu forsøge at ændre, og derfor modtager du nu en aktivitetskalender for hele vinterhalvåret. Vi håber du har lyst til at deltage i flere af arrangementerne, så vi igen kan få et hyggeligt MG-fællesskab her i det nordjyske.

14. november 2018

Besøg på Klokkeholm Karrosserifabrik. Kl. 19.00.

Max 20 personer.

12. december 2018

MG-julefrokost hos Sven Aksel Wernlund Nielsen (SAW) i Hjørring. Christiansminde 14, 9800 Hjørring.

Vi ses kl. 19. Da der er et begrænset antal pladser, er tilmelding efter først-til-mølle-princippet.

9. januar 2019

MG-møde i Classic Center. Der vil være et emne eller et foredrag denne aften? Vi ses kl. 19. Du er velkommen til at kontakte Bjarne Rother på 22 73 60 73. Helst aften.

11. februar 2019

MG-møde i Nordjysk Vintage Motor Klub, Forchhammersvej 5, 9000 Aalborg. Her vil Sven Aksel Wernlund Nielsen (SAW) fortælle om SU-karburatoren. Du er velkommen til at kontakte Bjarne Rother på 22 73 60 73. Helst aften.

Tilmelding hos Bjarne Rother på rother@mgcc.dk eller på de anførte mobilnumre senest d.1. i den pågældende måned.

**Midt-Vestjylland:** Kontaktperson: Claus Kjærgaard Tlf. 61 55 85 26 - claus@mgcc.dk

**Østjylland:** Kontaktperson: Erling Sørensen-Poulsen - Tlf. 86 92 83 57 - oest@mgcc.dk

**Sydvestjylland:** Erik Thastrup, Vesterbækvej 4, 6800 Varde - Tlf. 22 67 12 22

**Sydøstjylland:** Karsten Lindholm Pedersen, Skovparken 46, 8722 Hedensted - tlf. 75 89 26 17 - karsten@mgcc.dk



---

## Klubbens Pubmøder er en rigtig stor del af klublivet. Her mødes medlemmerne i en uformel tone omkring vores MG'er.

Vi kigger på flot restaurerede biler, hyggelige garager, projekter, racerbiler og rigtig mange skønne brugsbiler, og ikke mindst så udveksler vi erfaringer om vore biler og de udfordringer vi møder igennem sæsonen. Ofte slutter vi af med en kop kaffe og et stykke hjemmebag. Om sommeren er det naturligt at vi kører en tur rundt i lokalområdet. Det er helt op til den enkelte pubmødearrangør hvorledes hans/hendes arrangement skal foregå, men klubben ser gerne at det foregår i samråd med vore Pubmødekoordinatorer. Pubmødekoordinatorerne er også vedvirkende til at planlægge, hvorledes sæsonen i lokalområdet skal forløbe. Har du lyst til at afholde et pubmøde eller ønsker du et godt råd, er du velkommen til at kontakte din lokale pubmødekoordinator.



**Sønderjylland:** Harry Lagon, Mommarkvej 252, 6470 Sydals. Tlf. 71 10 71 98 - syd@mgcc.dk

11. - 9. 2018 - 19:00

Pubmøde Sønderjylland

2. - 1. 2019 - 19:00:

Pubmøde Sønderjylland

9. - 1 2019 - 19:00:

Pubmøde Sydøstjylland

**Fyn:** Palle Møldrup, Landevejen 6, 5683 Hårby. Tlf. 65 95 75 15 - fyn@mgcc.dk

### December måned

5. december – Kl. 19. Karsten og Kirsten Holck, Rubinvej 26, 5210 Odense NV.

Husk tilmelding 23 24 10 15. Juleafslutning med gløgg og æbleskiver.

---



# 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.

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.



Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer  
Vi har det



Alt i trådhjul

## BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



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



www.bonnevie.dk

# 21 24 28 48

mg@bonnevie.dk



www.form-grafik.dk