



# MG CAR CLUB

## Danish Centre

Medlemsblad for  
MGCC Danish Centre

Januar-Februar 2019 - Nr.1

# Godt nytår

Hvilke veje fører os gennem 2019?



### Renovering af MG Magnette ZB Varitone

Læs Tomas Jaksch's sjove og interessante artikel om forløbet med renovering af denne smukke Magnette i farvesammensætningen Maroon Red og Kashmir Beige. Det er fra den svenske klub vi har fået lov at bringe denne artikel. Kig ind på siderne 8-12



### Langtur i tre MG'ere

"MG Teams on Tour" er nået frem til målet i Iran. Læs denne tredje og sidste artikel om turen på siderne 14-17.

### Classic Motor Show



### NEC Birminham

Lars har været et smut i Birmingham og rapporterer fra det flotte show på side 18-19

### Årsmøde og nyheder



Læs mere på siderne 20-22

**MOTORHISTORISK**  
GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE



## Indkaldelse til generalforsamling i MG Car Club Danish Centre

Kig ind på side 3





# 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

# GENERALFORSAMLING 2019



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



Tirsdag den 5. marts 2019 kl. 19:00

i

**DVK's lokale i Nærum, Sommers Automobil Museum  
Nærum Hovedgade 2, 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 Lars Thousig (modtager genvalg)
6. Valg af to bestyrelsesmedlemmer
  - På valg er Kurt Larsen (modtager ikke genvalg)
  - På valg er Claus Poulsen (modtager genvalg)
7. Valg af to suppleanter til bestyrelsen
  - På valg er Bo Damkjær (modtager genvalg)
  - Desuden er der en ledig suppleantpost, som ønskes besat
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



Forslag, der ønskes under afstemning på generalforsamlingen, skal være formanden eller næstformanden i hænde senest fire uger før generalforsamlingen, dvs. senest 5. februar 2019. 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 klubmester 2018 og nr. 2 og 3, vinder af Stifinderpokalen og Hastighedspokalen (Ole Fredsgaards Pokal). Og måske udpeger vi igen i år et medlem, som har fortjent 'Fortjenstpokalen'.

### **På gensyn til generalforsamlingen**

#### **Bestyrelsen**



**Nyt fra Europa**

Den 10. november afholdt 17 europæiske MG klubber the European Conference 2018, i Birmingham, England. De fleste klubber deltog med to repræsentanter, og fra vores klub deltog Rikke Nissen og undertegnede.



Første og et vigtigt punkt er en præsentation af de deltagende klubber, og deres erfaringer mht. medlemmer og aktiviteter. Overordnet har klubberne en grundstamme af ens aktiviteter: Lokale klubmøder geografisk fordelt, en eller flere årlige klubweekender, søndagsture, klubblad, hjemmeside, stigende anvendelse af Facebook og de nye elektroniske sociale media.

Længt de fleste klubber oplever en sivende medlemstal.

**Den engelske klub** blev grundlagt i 1930 og har i dag 10.259 medlemmer. Med så mange medlemmer er der 12 lokale centre, 16 registre for de forskellige MG modeller og 7 branches med eksempelvis Racing med 14 løb inkl. track days og en ny afdeling for unge.

Det giver et meget stort og til tider konkurrerende udvalg af aktiviteter, samtidig med at der findes alternative MG klubber. Owners Club, som er en privat virksomhed, er den største konkurrent, men der er dog et stigende samarbejde om bl.a. Silverstone.

**Tyskland** har et stigende medlemstal, og fik Lord Nuffields Cup i sommers for dette flotte resultat. De har udarbejdet en lille håndbog/tjekliste til arrangører af møder og ture, til de mange lokale mødesteder over hele Tyskland. Er ved at lægge klubbens historie på Wikipedia og film på YouTube.

**Østrig** er en lille klub med 98 medlemmer. Har haft stor succes ved tekniske møder.

**Italien** har 576 medlemmer inkl. ca. 200 familiemedlemmer. Mange aktiviteter er med klubbetalt frokost, hvorfor familiemedlemmer betaler 10 EUR årligt. Alm. medl. betaler 95 EUR årligt. Det er planlagt at holde MG By the Sea i 2020, men et andet sted i Italien og ændret koncept.

**Belgien** har meget høj mødedeltagelse. Ud af 273 medlemmer kommer 65 deltagere til tekniske møder, og 50-100 biler til en-dagsture med morgenmad, frokost og aftensmad (mod betaling)

**Frankrig** har stærkt stigende antal medlemmer, og har i dag 1.126 stk. Potentialet er stort, for der findes ca. 10.000 MG'er i Frankrig. Den 7.- 9. juni 2019 afholdes en MG event for alle MG'er, for at få endnu flere med i klubben. Det foregår i Midtfrankrig, og der forventes 250 biler. Tekniske møder er populære, og pigerne efterspørger tekniske møder kun for dem.

**Schweiz** med 600 medlemmer har en udfordring med et privat kommercielt MGC register, som bl.a. har deltaget i det engelske MGC registers aktiviteter, medens den engelske arrangør ikke var klar over at de ikke er tilsluttet moderklubben.

**Holland** har på 20 år mistet 1.647 medlemmer, og har i dag 2.600 tilbage med vigende tendens. De ved ikke hvor medlemmerne eller deres biler er. Der arbejdes på at vende udviklingen.

I 2020 har klubben 65 års jubilæum og planlægger et event med op til 250 deltagere.

**Sverige** er med 2.204 medlemmer i dette geografiske store land opdelt i centre, men ikke i registre. Aktiviteter er decentraliseret til centrene, også det årlige Svensk MG Meeting.

**Norge** har 900 medlemmer, aktiviteter som i andre lande.

**Catalonien** startede i 1991, og har nu 125 medlemmer. Ca. 35% deltager i turene, som altid går til et interessant sted med efterfølgende frokost på restaurant.

Turdeltagerne får en lille metalplade som souvenir, og har man deltaget i alle årets ture får man en "guldplade". 292 medlemmer, men med stigende antal. Har afholdt event for moderne F og TF med fokus på yngre medlemmer. Tror på at priserne skal holdes nede i de forskellige events, for at tiltrække de unge medlemmer.

**Monaco** har ca. 50 aktive medlemmer. Hvert tredje år afholdes internationalt event i Monaco, næste gang i 2020. Luksus weekend!!

**Danmark, Vest.** I dag 1.280 medlemmer. Lokale pubmøder, løb og sport (manøvreprøver). 6 blade årligt.

**Danmark, Øst:** 632 medlemmer. Tre centre med møder og ture, 3 sommerture, en weekendtur, orienteringsløb og manøvreprøver. Blad 10 gange årligt.

**Event of the Year.**

- 2019 afholdes i Barcelona 1.- 3 august
- 2020 Würzburg i Tyskland 6.- 9. august
- 2021 Portugal
- 2022 Belgien er foreslået
- 2023 Danmark Vest. 2.- 6. august på Vestfyn
- 2024 Italien, Toscana er forslået ikke besluttet



Rikke fortalte om vores aktiviteter

Det blev gentaget/besluttet at den arrangerende klub selv bestemmer tidspunktet, men hvis muligt undgå juni måned af hensyn til Silverstone.

**Forureningsbekæmpelse.** Et stigende antal lande og byer indfører miljøzoner, som også omfatter klassiske biler. Især et problem i større Belgiske byer. Se mere på [www.RAC.UK](http://www.RAC.UK) når du skal sydover.

**Benzin med etanoltilsætning** er snart svært at undgå i Europa. Et problem for benzinslangerne, da de går i opløsning. Se artikel i Matthis garage på hjemmesiden under "kun for medlemmer".

**Omkostninger** ved afholdelse af konferencen (lokale, frokost og middag) vil fremover blive påalignet den enkelte deltager fuldt ud, så også små klubber har råd til at være vært. I 2020 holdes konferencen i Wien.



**European Touring Handbook** kommer i en ny version hvert år den 1. januar. Her kan du finde oplysninger om værksteder og reservedelsforhandlere i hele Europa. Du bør downloade den fra vores hjemmeside inden du kører til udlandet.



**Nyt fra Europa.....fortsat**

**Unge medlemmer**, eller mangel på samme, er et tema i alle klubberne. Fakta er at de nye medlemmer er midaldrende, når de melder sig ind, kun meget få er under 25 år. I England har de etableret en afdeling for Young Members 18-25 år. Der sættes på race, med trackdays uden andet udstyr end hjelm og sele. En del deltagere er under 25 år i denne aktivitet.

Som du kan se andet steds i bladet havde Young Members deres egen stand på NEC udstillingen.

Det er ikke umiddelbart nogen stor succes, det handler om det lange seje træk, og i mellemtiden kommer alle de midaldrende, som har tid og råd til den MG, de kan huske at have set på gaden.



Det var en arbejdsdag for alle deltagere

**Nyt fra Kimber House.** David Tynan er som planlagt blevet valgt til ny formand for den engelske klub. Der er etableret et register for den nye MG SUV.

Klubbens meget store billede- og tegningsarkiv ønskes digitaliseret, men det er både dyrt og ressourcerkævendende.

For at modvirke det sivende antal medlemmer, gives der nu en belønning for at skaffe et nyt medlem. Der bruges mange ressourcer på klubstande på mange lokale udstillinger i England. NEC udstillingen giver i gennemsnit 50 nye medlemmer, hvilket også skete i år.

**Samarbejdet med den kinesiske MG** producent, SAIC, er kommercielt baseret. Dvs. de ydelser MG klubben yder sker mod betaling. Salget af nye MG går nu bedre i England, og er netop lanceret i Indien.

Det er uvist hvornår de nye MG biler kommer over Kanalen, men et nyetableret kontor i Luxemburg kan måske tolkes som det første skridt, med mindre det er skatte-teknisk!

Den engelske klub kan se en fordel for alle klubberne i at samarbejde med SAIC, når det bliver relevant, men på kommercielle vilkår.

**MG 100 år** fejres i perioden 1.6.2023 til 1.6.2024. Der etableres et site om denne begivenhed, som klubberne kan trække på. Forberedelserne til jubilæet er i gang i England. Et større gravearbejde i arkiverne afslører, at den første bil indregistreret som en MG skete 1.6.1923.

**Nye MG klubber** i Slovenien, Kroatien og Tenerife er i sin vorden, og understøttes af the European Manager.

**European Manager** vælges for to år ad gangen, og for første gang nogen side var der kampvalg. Managerens rolle er blandt andet at understøtte i sær de nye og mindre klubber, koordinere de større aktiviteter i Europa, coache de klubber som står for Event of the Year, sikre forbindelsen mellem de kontinentale klubber og Abingdon. Til det formål er der et budget på ca. 25.000 kr. på årsbasis til rejser mv, som betales dels via klubbernes kontingent til Abingdon, dels af den engelske klub.

Afstemningen var foretaget i august måned, hvor alle klubberne kunne afgive deres stemme ud fra de to kandidaters skriftlige oplæg, samt evt. personligt kendskab til kandidaterne.

Stemmerne var sendt til Overseas manager Peter Cook i Abingdon, og blev først afsløret som konferencens sidste punkt. Den nye manager er valgt for 2 år fra 1.1.2019.

Spændingen var stor, da der havde været en del gisninger om udfaldet. Den nuværende European Manager Håkan Sigemark havde haft jobbet siden 2010, dvs. fire perioder.

Modkandidaten Vivian Vleeshouwers, som er formand for den hollandske klub, fik flest stemmer, og er således ny European Manager fra 1. januar 2019. Det var lidt af en overraskelse for en del, men måske udtryk for at der også skal fornyelse til på denne post.



Vivian er 50 år, og er mor til to drenge på 12 og 15 år. Hun har brugt 1,5 år på at renovere sin første MG i 2002, en MG A, og har siden udvidet garagen med en MG YB og en moderne MG F i 2016.

Hun var formand for den hollandske klub da de arrangerede European Event og the Year i 2015, som var et lidt anderledes event.

Hendes mål er at øge erfaringsudvekslingen blandt klubberne, og som afslutning på konferencen luftede hun, at det er tænkeligt at formen for konferencen i 2020 bliver justeret. Spændende.

Konferencen sluttede med at takke Håkan Sigemark for de mange år han har haft jobbet som European Manager, og især støttet de nye klubber i at blive etableret samt kontakten til moderklubben i Abingdon.

Om aftenen var den engelske klub vært ved en god engelsk middag på hotellet, og i baren blev de mere perifere emner diskuteret.

*Siden ovenstående beretning er klubben trådt ind i et nyt år, så derfor ønskes alle medlemmer:*

**GODT NYTÅR !**



*Vi ses derude !*

**Lars**

Email: thousig@post11.tele.dk  
Tlf: 24 27 41 83

Fortsat.....



Medlemsblad for



# MG CAR CLUB

## Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

## MG bladet udkommer:

Februar, Marts, April, Maj, Juni, August, September, Oktober, November, December.

(F.eks.: Februar blad udkommer i sidste uge af januar o.s.v.)

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 25. i måneden.

(F.eks.: Deadline for marts blad er den 25.januar, og for april blad er det den 25.februar)

## Indlæg til MG bladet:

Vi modtager med glæde indlæg. Send din tekst i et af MS/Office formaterne. Billeder skal sendes elektronisk.

## 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 behjælpelig med eventuel opsætning.

## Klubadresse og bankoplysninger:

Hyldestubben 8, 2730 Herlev

Email: [thousig@post11.tele.dk](mailto:thousig@post11.tele.dk)

Bankkonto: 9309-4572876123

CVR nr.: 35502777

## Oplag:

700 stk.

## Tryk:

Privat

## FORSIDE:



2019 bliver et spændende år med masser af arrangementer og gode MG historier.

Bare kom frem med dine idéer, kindlæg og andet.

## REDAKTØRENS HJØRNE

### Kære læser !

Først og fremmest ønskes i alle et godt nytår!

Vi glæder os på redaktionen til, at bringe artikler og historier om vores store kærlighed - ja, jeg tænkte nu nok mest på vores MG'ere. Håber ikke det giver alt for store dønninger i MG hjemmene, at vi bruger rigtig mange timer sammen med vores store kærlighed. Nå, ja, vi finder da selvfølgelig også plads til at vise kærlighed til vores livsledsager, kæreste, børn, børnebørn o.s.v., da vi nok er mange der ikke kan undvære nogen af delene.

Inden jeg nu får rodet mig ud i for meget, der er vanskeligt at komme tilbage fra, så til sagen.....

### Vores MG'ere.

I dette årets første nummer af MG bladet bringer vi en vifte af forskellige artikler, hvor specielt Tomas Jaksch's sjove beskrivelse af sit arbejde med, at renovere en MG Magnette ZB Varitone, kan bringe smilet frem. Tomas er medlem af den svenske MG klub, hvorfra vi har fået lov til at bringe artiklen.

Vi bringer også tredje og sidste artikel fra "MG Teams On Tour", som nu er nået frem til deres mål i Iran. Deres tre forskellige MG'ere klarede turen meget flot. Hertil gik det ikke upåagtet hen i Iran, da de kørte rundt i landet, hvilket du kan læse mere om inde i artiklen.

Læs også Lars' artikel om sit besøg i Birmingham, hvor han tog udstillingen "NEC Classic Motor Show" i nærmere øjesyn.

Vigtigt for alle i klubben er årets generalforsamling, som finder sted i Nærum tirsdag den 5.marts 2019 kl. 19.00. Læs nærmere herom på side 3.

Med håb om et godt 2019 glæder vi os til sæson start med nye og spændende MG arrangementer.

Red.



## NYT FRA BILVERDENEN

Det er blevet den tid på året, hvor der i bilbranchen kigges på tendenser i det forgangne år, faktiske salgstal, positionering i bilmarkedet og hvad vi lærte af året.

Det er nok ikke det, vi som bilkøbere og ejere er mest optaget af, og slet ikke som ejere af klassiske biler, hvor de mest preserende spørgsmål i virkeligheden nok mest drejer sig om reservedelspriser og udgifter i forbindelse med import af klassiske biler. Et emne vi følger tæt via medlemskabet af MhS.

Vender vi blikket mod tendenser i 2018, og hvad vi lærte af året, viser der sig nogle lidt spøjse tendenser i en tid, hvor klima og fokus på brug af fossile brændstoffer er i højsædet.

Salget af nye biler, der anvender fossilt brændstof, er generelt øget. Der er hertil tale om et øget salg af større biler, hvilket betyder at der anvendes mere fossilt brændstof end tidligere. El-bil salget er fortsat minimalt i Danmark.

En anden konstatering er, at nye biler i dag holder 1,6 år kortere end for 10 år siden, hvilket kan undre under indtryk af nutidens betydelig bedre holdbarhed på biler, både på motorsiden og ved fabrikkens behandling af undervogn samt lakeeringsproces. Hvem husker ikke rustproblemer i snart sagt alle biler produceret i 60'erne og 70'erne, for ikke at glemme de store problemer visse bilmærker havde i 80'erne.

Med hensyn til det øgede salg af nye og større biler, konstateres det, at familierne har øget deres bilbudget med ca. 4% til køb af ny bil, hvilket nok også skyldes tilskyndelsen via en nedsat registreringsafgift.

Mulighederne for fordelagtige leasingaftaler har nok også hjulpet på ovenstående udvikling.

Borgere i kommunerne Allerød og Hørsholm er iøvrigt de flittigste til at købe ny.

Kilde: Danmarks Statistik



## MG LIVE! Is back for 2019



Det kan nu offentliggøres, at MG Live ! vil blive afholdt på Silverstone Circuit i dagene den 15.-16. juni 2019.

Året er samtidig 95 års jubilæumsåret for MG mærket, hvor arrangørerne har fået sammensat et fantastisk festival arrangement.

Som altid vil der igen I år være stor aktivitet på banen fra MGCCs race afdeling, hvor særligt indbudte gæster også optræder live på banen og på festival områderne Lifestyle Marquee, Village Green og mange andre!

Tilmeld dig MG Live! På klubbens website, hvor du også kan finde de seneste nyheder om arrangementet.

Tilmeld dig på:

<https://www.mgcc.co.uk/mglive/>

## New stock in the Shop!

"Vi kan altid præsentere nye ting i shop'en, og senest den meget flotte grå MG rygsæk (se billede). Prisen er £25.

Rygsækken er af letvægtsmateriale med holdbart rib-materiale. Den har tillige et stort rum med særlig plads til din iPad.

Hertil også tre forskellige front lommer til dine forskellige behov.

Du finder også mange andre spændende MG ting i MGCC UK shop'en."

Kig ind på i MGCC UK shop'en:

<https://shop.mgcc.co.uk/>



## European MG Conference



Herover den nye europæiske MG ledelse og deltagere.

Den 10.november blev årets europæiske konference afholdt i Birmingham (som beskrevet af Lars i "Formanden har ordet" på side 4-5). Som altid forlyder det, at konferencen var en rigtig hyggelig "fætter-kusine" fest, hvor middagen som vanligt stod i højsædet. Et af mødets vigtige emner var valg af European Manager i MGCC for perioden 2019-2020.

Vivian Vleeshouwers endte med at vinde afstemningen foran tidligere European Manager Håkan Sigemark (også beskrevet af Lars på side 4-5). Vivian rettede en stor tak til Håkan for hans store arbejde i denne funktion, og hun glædede sig samtidig til udfordringerne i jobbet.

Har du lyst til en sludder med Vivian træffes hun på:

Tel: +31(0)617056954, eller

E-mail [voorzitter@mgcarclub.nl](mailto:voorzitter@mgcarclub.nl) / [vivian@lekko.eu](mailto:vivian@lekko.eu)

## MG som fodboldsponsor



De kinesiske MG ejere satser hårdt på succes for vores ædle MG mærke. De har valgt at være storsponsor for en af Kinas bedste fodboldklubber "Shanghai SIPG", hvor bl.a. den verdensberømte brasilianske fodboldspiller Hulk spiller.

Shanghai SIPG vandt i øvrigt den kinesiske Super League (den bedste fodboldrække) i 2018 for første gang. Så det ser ud til, at MG virksomheden SAIC i Kina satser hårdt på markedsføring af MG, hvor vi i MG bladet tidligere har præsenteret de nyeste MG modeller, og ikke mindst den meget smukke el-drevne E-Motion.



OBS

# Renovering af MG Midget ZB Varitone



Tekst af Tomas Jaksch  
Foto af Ingmarie & Tomas Jaksch

Bragt med tilladelse af forfatteren og Bulletinen  
(Klubblad for MGCC Sveden  
Oversat af Allan Christensen

## Indledning.

Min interesse for MG begyndte en aften i det tidligere 2007, hvor jeg så en annonce for en MGB GT 1971 her udenfor Norrköping. Jeg svarede på annoncen om natten og købte den om morgenen, altså ingen tid til spekulationer. Efter min mening den rette måde at købe bil på, som medfører at det således ikke bliver et kedeligt og fornuftbetonet køb, men i stedet en sjov udfordring.

Med den indkøbte bil kørte Ingmarie og jeg rundt i Sverige, Norge og Danmark, samt blev medlem af MG klubben, da vi havde fået blod på tanden for MG.

I 2011 skete det igen. En ny spændende annonce viste sig. Denne gang var det en MGB 1965, som var til salg som projekt, da bilen lå adskilt i dele, som flere tidligere ejere var begyndt på at samle, men havde givet op.

Det endte med en totalrenovering fra de rustne plader til en bil i nyt trim. Renoveringen blev afsluttet i 2014, og bilen stod klar fuldt trimmet i 2015.

I perioden hvor jeg renoverede MGB'en solgte vi vores MGB GT og købte en MGB GT V8 i stedet.

## Nu til sagens kerne.

I 2014, så skete det igen (og nu er vi nået frem til, hvad denne artikel egentlig skal handle om), en ny annonce viste

sig!

Denne gang var det to styk MG Midget ZB Varitone der var sat til salg i en ganske anonym annonce uden billeder, og hertil var de billige. Jeg havde aldrig tidligere tænkt i Midget baner, men dagen derpå kørte vi ned til Anders i Oskarshamn og kiggede på dem. Ja, vi havde endda taget en trailer med, så der blev naturligvis tale om køb og hjemtransport af alle Midget delene, hvor der efterfølgende også blev tale om flere rejser med transport af Midget delene på traileren.

Den første bil var sort fra 1959 og den anden fra 1958 i en helgrå lak. Den sorte var blevet nedprioriteret, dog med en delvis påbegyndt renovering.

Den grå var mere urørt og betydelig mere rusten, så den kunne anvendes som reservedelslager.

Det blev efterhånden lidt trangt herhjemme med to nye biler. Men eftersom MGB'en var færdig renoveret, solgte vi vores MGB GT V8. Siden behøvede vi mere plads til renoveringen, så i efteråret 2014 udbyggede vi garagen.

## Nogle vigtige valg.

Valget blev, at eftersom den sorte bil var i en noget bedre stand, så blev det bilen der skulle renoveres.

Første delprojekt var at klare rusten i dø-

rene. Fra mine erfaringer med renovering af MGB'en (hvor jeg renoverede dørene sidst) indså jeg, at jeg måtte få alt til at passe omkring dørene først. Det havde tidligere resulteret i mange af- og påmonteringer af dørene, for hele tiden at sikre at alt passede sammen.

Når man skal renovere en bil for første gang skal man nok ikke renovere en firedørs bil, da det medfører uendelig mange tilpasninger, inden man bliver tilfreds. Alt handler om et acceptabelt kompromis for at forhold omkring døre, skærme og paneler skal se fine ud.

Pasformen var fra begyndelsen ikke den bedste, hvorfor en hel del finjustering med brækjern og hammer var påkrævet. Til sidst kom jeg på den smarte idé, at bore nogle huller i alle hængsler, fordi jeg på den måde let kunne få dørene tilbage på samme plads hver gang. Ærgerligt at jeg ikke kom på den tanke hurtigere, da det ville have sparet mig for meget arbejde.

Problemet med at renovere en Midget er, at det ikke er helt så let at få fat i reservedele, som ved f.eks. en MGB. Det mekaniske er ikke det store problem da motor, gear, bremses og bagaksel i princippet er de samme som på en MGA. Men pladerne er et problem, hvor jeg trods dette har udført det meste selv. I den forbindelse købte jeg en krympe-/strækmaskine og en fælsmaskine, hvor





Den grå bil som blev donerbil er produceret den 24-29.januar 1959. Første ejer var 1:e kammerherre Bengt Erne i Stockholm. Den blev afmeldt i 1970.



Den bil jeg renoverede er produceret den 15-22. december 1958. Den første ejer var doktor Svante Orell i Stockholm. Den blev afmeldt i 1975

jeg i forvejen havde en buk til forarbejdning af plader.

### Så kom jeg i gang.

Med disse værktøjer kunne jeg udføre hovedparten af de dele jeg behøvede. Men det viste sig at ydre panelerne dels var for store og dels var i så ringe forfatning, at der ikke var så meget tilbage af dem. Det var således svært at vurdere, hvordan de skulle se ud, hvorfor jeg købte nogle nye i England. NTG og MG Specialists har en hel del reservedele til salg, og John Shorten fremstiller fortsat en del pladedele som f.eks. disse yderpaneler, som jeg så købte af ham.

Et problem ved renovering, når tidligere ejere har udført en del er, at få alt til at passe sammen. F.eks. kunne jeg ikke altid lægge pladesamlingerne, hvor de normalt skulle lægges, da de var blevet svejset på forkerte steder. Skulle jeg udskifte og ændre her, eller ej ?

Gulv er gulv, og der syntes ikke at være fejl på disse, bortset fra det mere æstetiske (hvis man ikke er som jeg, der spenderer næsten lige så meget tid under bilen som ved siden af), så de blev som de var.

Efter at have skiftet og tilpasset så meget plade materiale, havde jeg efterhånden fået et godt håndlag for det, hvorefter det blev ganske sjovt at arbejde med. Vist har der været situationer, hvor jeg havde lyst til at slå en forhammer ned i bilen og kassere den som skrot (der er kun 700 m. dertil, så det havde være ganske nemt). Ofte fungerede et tip fra min mor som lød: "Gå bort fra det og lad det passe sig selv, dagen derpå plejer man at komme frem til, hvordan man kommer videre".

### Lakeringsprocessen.

Efter næsten et år med rust- og pladearbejde blev det endelig tid til at få bilen grundmalet.

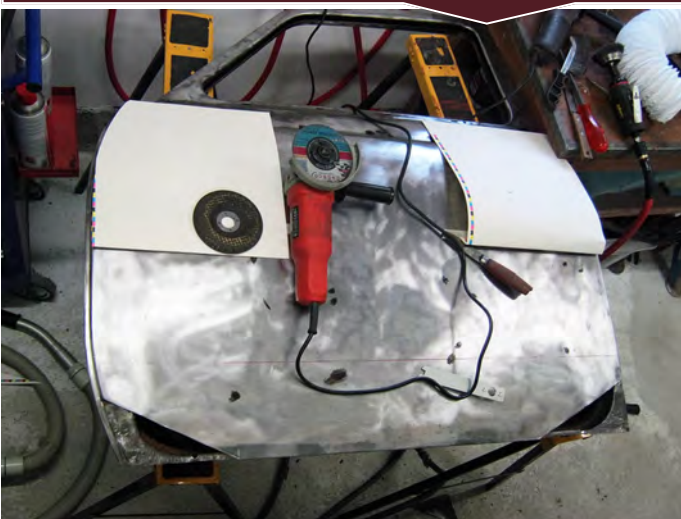
Nu har jeg jo ikke igangsat og gennemført denne renovering fordi det skal være enkelt, så når jeg f.eks. havde en del, der skulle forzinkes tvang jeg mig til at se om ikke jeg kunne gøre det selv.

Tid til lakering. Bilen var oprindeligt hellsort, hvor jeg nu spekulerede en del på farvevalget. Skulle jeg holde mig til bilens oprindelige farve, eller skulle jeg hellere vælge en to-farvet løsning, hvilket jeg syntes var mere passende for en Veritone? - Mange af de Veritones der blev leveret i Sverige var faktisk ensfarvede.

Om det var et spørgsmål om omkostninger eller om det blot var fordi det var moderne dengang med ensfarvede biler ved jeg ikke (på samme måde, som vi i dag maler væggene i vores huse hvide).

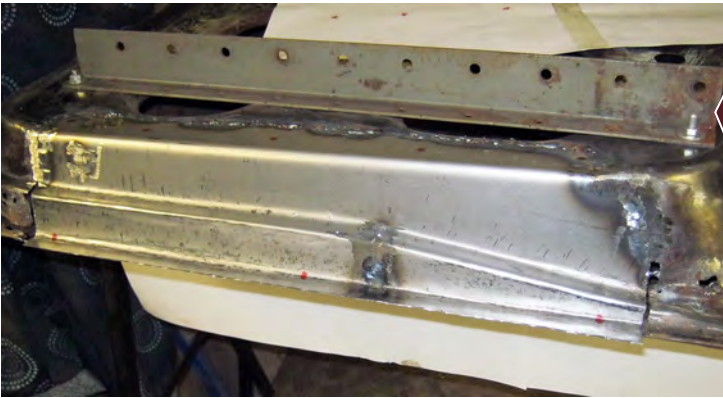
En tid overvejede jeg om den skulle have farvekombinationen sort / grå, da den ene af vores Magnette var sort og den

Yderpladen på dørene var dårlige forneden. Dørbundene var også dårlige.....



Højre dør fik svejset en del ny plade på. Døren fra doner bilen var bedre, men den passede dårligt. Her fik jeg også afprøvet tin spartling.





Det endte med mange dele som skulle bukkes og tilpasses ind i hinanden.

anden grå. Til sidst faldt valget dog på den farve kombination jeg holder mest af, hvilken er Kashmir Beige øverst og Maroon nederst. Maroon, eller BMC RD-8, var nem at få fat i hos Mekonomen i Norrköping, som blandede farven for mig. Derimod var Kashmir Beige, BMC BG-2, vanskeligere at finde en korrekt recept på. Efter lidt søgning fandt jeg en Akzo recept som kunne anvendes som grundlag for bestilling af farven. Om det så virkelig er Kashmir, som den så ud engang, ved jeg ikke, da jeg intet sammenligningsgrundlag har. Men resultatet blev i hvert fald flot.



Panelerne var stort set borte, så det var bare om at bygge dem op igen fra grunden.

Eftersom bilen har to farver, så fungerer det godt med en hjemme lakering, da jeg så kan lakere de enkelte farvepartier. For at holde humøret oppe inddelte jeg monteringen af dele på bilen i takt med lakeringen. Nok ikke den smarteste måde at gøre det på, men renoveringen skal jo være sjov, så man må gøre tingene som man nu synes. Ulempen er at der bliver en del som skal dækkes til. Desuden skal man være ekstrem nøjeregnende med afdækningen, da farverne har en fantastisk evne til at havne de forkerte steder.



Nye flotte paneler

Efter lakering vådsleb jeg hele bilen og polerede den herefter. På den måde gør det ikke noget om der kommer lidt støv, eller om det løber lidt, da det gælder om at få så tilstrækkeligt meget lak på, at man ikke sliber igennem den. Dog skete det alligevel for mig, hvilket blot betød, at det måtte gøres om. På den måde jeg udførte lakeringen på, ville der naturligt være mere lak nogle steder, da jeg lakerede i etaper, og på den måde ikke opnåede et jævnt fordelt lag lak. Dette var specielt et vigtigt moment, da jeg skulle ligge under bilen og lakere hele bunden. Næste gang jeg skal renovere en bil skal jeg have mulighed for, at vende bilen rundt (sagde jeg "næste gang"? - Stop mig hvem der kan...!).

### Renovering af mekaniske dele.

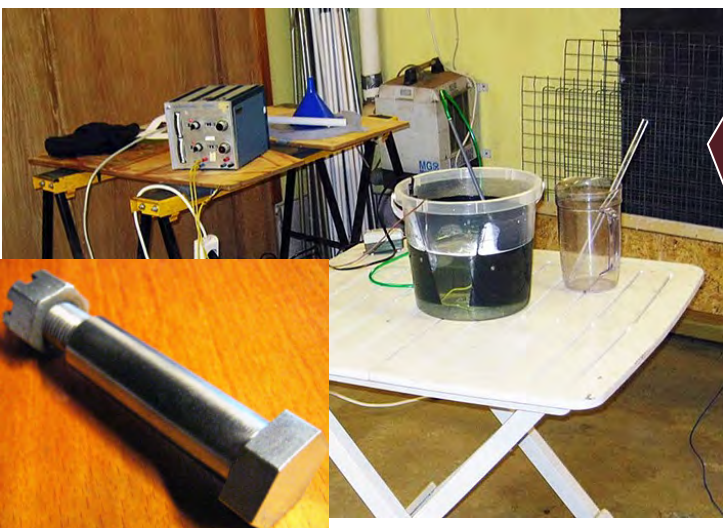
Så er det tid til den mekaniske del af renoveringen og hermed nye udfordringer.

Her havde jeg en del spekulationer (hvilket jeg fortsat har):

- Skulle motoren opgraderes for at kunne klare en anden udveksling?
- Udskifte bremses til skivebremses ?
- Påsætte servo?
- Skifte til en 5-trins gearkasse?
- Skifte udveksling på bagakslen?

Det endte med en lettere opgradering af motoren, resten renoverede jeg. Så må resultatet vise sig efter en prøvekørsel.

Jeg demonterede hele gearkassen og skiftede lejer og synkroniserings del. Når det drejer sig om rullelejer har jeg erfaret, at de nye rullelejer (med færre nåle)

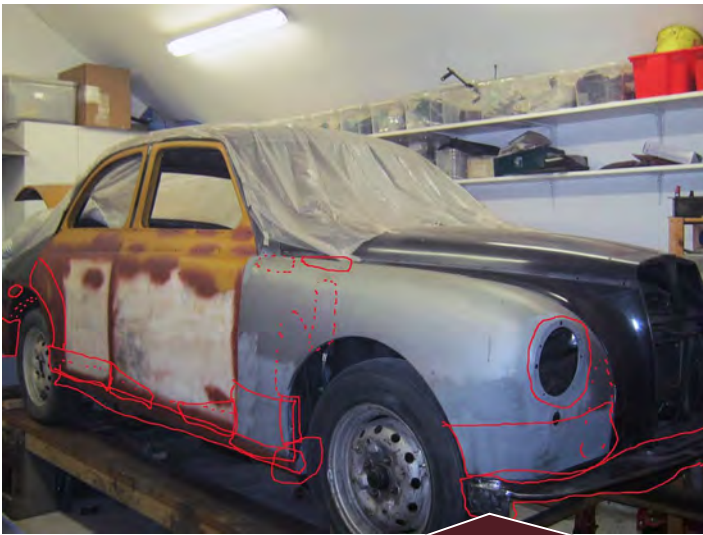


Elektrolysebad, net aggregat og zinkanoder.

Efter badet er resultatet ganske mat, men med let polering bliver det rigtig flot.

Fordelen ved at gøre det selv er, at man kan gøre det efter behov og tid.





Af billedet er vist hvad der er udskiftet på den ene side af bilen



Jeg lagdelte lakeringen i takt med monteringen på bilen

ikke er gode, da de medfører øget slitage på akslen. MOSS er fremkommet med et parti gamle original lejer, som jeg valgte sammen med en hårdere aksel.

Motoren blev en noget større variant. Jeg fik fat i en Austin 1622 motor som jeg skiftede cylindre på (samme som en MGA 1622), MGB kamakslen, MGB olie-pumpe og et nyt 1800 topstykke. Karburatorerne fik karburator teknik, hvor der blev presset nye bøsninger i og siden skiftede jeg til andre nåle

Køleren blev opgraderet med en ny effektiv celle pakke fra Bilkylare i Mantorp. Eftersom jeg ikke havde de originale luftrensere blev det en løsning med Ramflo Lynx-filtre i stedet. Dette medførte heldigvis at choker kablet ikke havde noget fæstningspunkt, hvorfor det så blev en løsning som på en MGA.

#### Prøvekørslen.

Så oprandt endelig dagen i marts 2018, hvor den første prøvetur skulle gennemføres siddende på en omvendt sodavandskasse!

Efter justering af tænding og karburator gik den rigtig godt og følte ret livlig.

Herefter udestod nu at få syet måtter, alt læderindtrækket og endelig en del justeringer. Hertil afventer jeg en del krom som er på vej.

#### Summering.

Bilrenovering tilfredsstillende mange interesser og medfører forskellige håndværk:

- Slægtsforskning for at følge bilens historik.
- Fakta indsamling.
- Organisering af planlægning af arbejdet.
- Garagebyggeri.
- Pladeværksted.
- Svejsning.
- Sandblæsning.
- Slibning, spartling og polering..
- Måltagning.
- Træsløj

- Sy arbejde.
- ... og mekaniske udfordringer.

Man behøver ikke være lige så tosset som jeg, der selv vil udføre det hele. Men man kan klare meget mere end man tror, bare man forsøger. Og indimellem oplever man at skulle forsøge mere end én gang.

Jeg har stort set udført alt selv undtaget indpresning af bøsninger i karburatorerne, renovering af køleren og forkromning af lister. Hertil har jeg fået hjælp af Ingmarie, min bror, bonus barnebarnet og alle som har været her og kigget på, samtidig med de mange opmuntrende kommentarer.

Sidst, men ikke mindst, en stor tak til USA's militær, som i 1969 lagde grunden til internet, hvilket har været en stor kilde til information (og desinformation) gennem hele renoveringsprojektet.

Renoverings processen fremgår af:

[www.jaksch.se](http://www.jaksch.se)

Motor og gearkasse klarede at blive løftet ned i bilen



Motorinstallationen er klar med renoverede støddæmpere og opgraderet køler





Tid til prøvetur i marts 2018 siddende på en sodavandskasse



Den færdiglakerede Magnette i farverne Maroon Red og Kashmir Beige



Billeder herover:  
Instrumentbord beklædes med mahognyfiner.  
Lakerede dele som kræver flere lag lak.

Billeder herunder:  
Nyindkøbt symaskine klarer at sy gennem fire lag skin.  
Prøvemontering af loft og inde belysning



### Min baggrund og ambition.

Først vil jeg sige, at jeg absolut ikke er ekspert på biler. Jeg er beskæftiget som It-konsulent og ikke som mekaniker. Men jeg er praktisk anlagt med interesse for at "pusle" med opgaver. Hertil kan jeg lide at teste nye ting for at se om jeg kan klare det.

Så hele idéen med renoveringen er i første omgang rejsen med selve renoveringen, og i anden omgang det færdige resultat. Målet var heller ikke en "original renovering" til punkt og prikke, hvis man kan sige det på den måde (?)

Min ambition var, idenfors rimelighedens grænser, at få bilen så original som mulig, dog med visse afvigelser, hvor der eksempelvis har manglet reservedele, eller hvor jeg har valgt andre løsninger. Det er min bil og min renovering, hvor andre herefter må synes hvad de vil.

Jeg lytter gerne til andre, men måske er jeg indimellem døv.



Tomas og Ingmarie med deres MGB

Af Allan Christensen

# MG i rockverdenen



Redaktørens hang til klassisk rock musik fører under tiden frem til nogle interessante sammenhænge, når der tænkes MG historie.

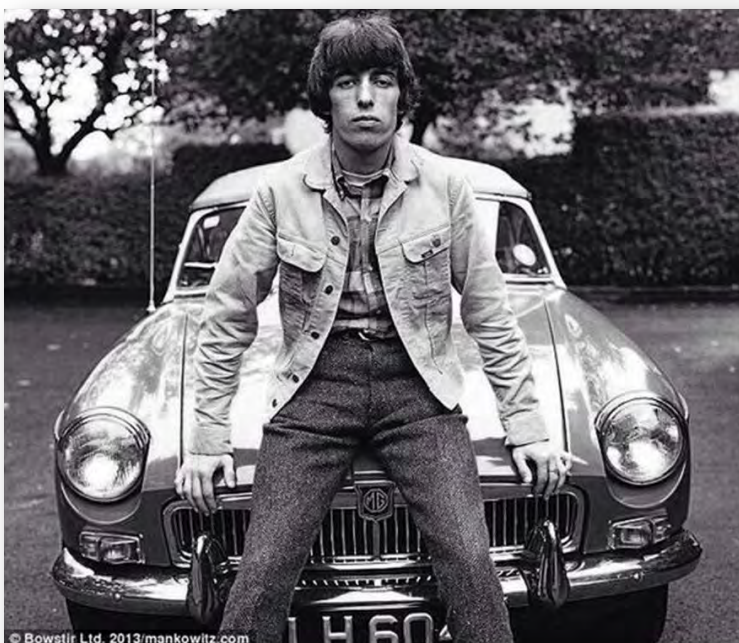
## Bill Wyman

William George Perks, født den 24.10.1936 i Lewisham, London)

Bassister i The Rolling Stones fra 1963 og frem til slutningen af 1992, hvor han ikke orkede turnélivet mere, og derfor trak sig fra gruppen.



Bill Wymann med sin MGB 1970



© Bowstir Ltd. 2013/mankowitz.com

## Sting

Gordon Matthew Summer, født den 2.10.1951 i WallSEND, Newcastle).

Sanger og bassist i The Police fra januar 1977 til gruppens opløsning i 1986. Siden kendt via en stor solokarriere og som skuespiller.



Sting med sin MGB GT



# Langtur i tre MG'ere



Tekst og foto af Palle Møldrup

Vil man opleve en af Østens rigtig flotte byer er Isfahan i Iran et godt bud.

## Indledning.

Her følger tredje artikel om de seks glade klubmedlemmer, der i tre forskellige MG'ere er på vej til Iran, hvor de undervejs fortæller os om deres oplevelser på den lange tur. Første del bragte vi i blad nr.7 - September 2018 og anden del fulgte i blad nr. 9 - November 2018.

Der er tale om det selvbestaldede "MG Teams on Tour", der leverer indtryk fra deres fantastiske langtur.

Turen startede den 26. august 2018 fra Danmark. De forventer først at være tilbage i Danmark omkring den 11. november 2018.

På turen deltager:

- Lisbeth og Erling i MGB
- Lone og Jørgen i MGA
- Palle og Rikke i MGY

Deres oplevelser kan følges på teamets til lejligheden oprettede facebook side:

"MG Teams on Tour"

og hjemmesiden:

"risbjerggaard.com"

Til turen er udfærdiget en meget smuk og sigende streamer, som Ole Elmstrøm fra den jyske klub har lavet til dem. (Se den i artiklens top).

Byen er venlig med boulevarder omkranset af platantræer, og et centrum med den berømte Emam plads, eller Naqsh-e-Jahan Square, som den også hedder. Pladsen er 500 meter lang og 150 meter bred - syv gange så stor som Markuspladsen i Venedig.

Mod nord på pladsen ses den imponerende portal ind mod basaren. På pladsens tre andre sider findes Ali Qapupaladset mod vest, Lotfollah Moskéen mod øst, og mod syd findes Emam Moskéen, der stadig er aktiv som moské for byens indbyggere.

Midt i denne by skulle vi opleve at blive centrum for mange iraneres og turisternes blikke på den store Emam plads.

## Kommunikation

I Iran kan vi ikke bruge Facebook, men har aftalt med vores iranske kontaktpersoner at kommunikere over WhatsApp. De har sørget for, at vi har tre iranske telefonkort til vores teams. Det viste sig at være en kæmpe hjælp undervejs, når vi skulle i kontakt med hinanden og omverdenen.

## Paradetur med classic cars i Emam Plads

Ali er vor kontaktperson i Isfahan og han hjælper os med alt. Bl.a. arrangerede han en fem dages tur i lejet bil med chauffør til Yazd og Shiraz. Da vi kom tilbage fra den tur orienterede han om, at vi skulle være klar kl. 8 næste morgen, da vi ville blive bragt ud til vores egne biler,

## Isfahan i Iran.

Isfahan er en by med overdådigt udsmykkede moskeer, turkise kupler, paladser, blomstrende parker med springvand, pavilloner og stemningsfulde te huse under byens broer. Dette gør Isfahan til en perle i islamisk arkitektur.

Byen ligger ca. 350 km syd for Teheran. Den har altid været en vigtig handelsby, og nogle gange Irans hovedstad, som f.eks. under Seldjuckerne og Safaviderne. I 1598 blev byen udråbt til Persiens hovedstad af 1. Shah Abbas den Store, der regerede fra 1588 til 1629, som det førende medlem af Safavidernes herskerdynasti. Byen blev senere hårdt ramt af krige og skiftende tider, samt udplyndret af afghanerne i 1722. I 1749 mistede Isfahan rollen som persisk hovedstad, men ikke desto mindre efterlod den sig storhedstidens flotte eksempler på iransk arkitektur, hvor Isfahan i dag tiltrækker sig mange turister.

Byen har 1,6 mio. indbyggere, med mange industrivirksomheder. Hertil er den kendt for sit traditionelle kunsthåndværk, der omfatter fremstilling af brokade, keramik, intarsia-arbejder og håndknyttede tæpper.



der stod parkeret i hans garage under hans virksomhed. Vi skulle sammen med flere andre veteranbiler, og deres ejere, køre i kortege til den store Emam plads, hvor bilerne skulle holde opstillet et par timer, med fornemt besøg af borgmesteren. Det lød spændende.

Vi blev hentet på hotellet af to taxaer, og da vi ankom til Ali's virksomhed var overraskelsen stor, idet han havde sørget for, at vores MGere var nyvaskede. Der samlede sig efterhånden 12 andre veteranbiler, hvorefter vi i kortege kørte sammen gennem byen til den smukke Emam plads, og helt ind på pladsen med dens fine stenbrolægning, hvor vi parkerede bilerne foran den imponerende portal ind til basaren.

Her hang vi ud, mens hundredvis af mennesker tog billeder og stillede spørgsmål om MGerne, "The Marque of Friendship" og vores tur. Vores biler blev forsynet med en fin trykt planche, de havde lavet om vores tur til Iran, med et billede af en MGY.

Mens bilerne holdt parkeret i 1 ½ time fik vi en rundvisning i museumsgalleriet, hvor der åbenbarede sig en meget spektakulær udsigt over pladsen. Herefter blev vi inviteret ind i det officielle modtagelse over portalen, der har vinduer til både basaren og til pladsen, hvor bilerne var opstillet. Her mødte vi borgmesteren, der udtrykte sin begejstring ved vores bilers tilstedeværelse, og vi kvitterede med at udtrykke vores tak for den velkomst i disse flotte omgivelser. Vi overrakte samtidig et eksemplar af pub-møde plaketten fra MG klubben, samt vores kørestreamer til borgmesteren.

Foruden os var der flere fra bystyret og pressen, bl.a. fra det landsdækkende TV, til stede.

Journalisterne og fotografene efterspurgte alle detaljer om vores tur og vores oplevelser på vejen til Iran, og ikke mindst under opholdet i Iran, hvor de var nysgerrige efter at høre om vores syn på Iran.

#### A'læk på gågaden

Tre bevæbnede politifolk passede på bilerne under denne seance. Derefter var der udkørsel af samme vej, som vi var kommet ind, med paradekørsel fra pladsen og hen til gågaden, hvor der helt ekstraordinært blev lukket op, så vi kunne køre hele vejen ad gågaden ned til floden. Selvfølgelig lige netop på den tur sprang benzinslangen på A'eren læk. Ali var straks på pletten, og sammen med et par andre kørere, der var fikse på fingrene, blev der lavet en midlertidig reparation, så vi efter ca. ½ time kunne køre videre.

Efter denne tur er Rikke fuldstændig kørt færdig. Hun har fået et maveonde, så da bilerne igen er parkeret i Ali's garage, bliver hun kørt hjem på hotellet, hvor hun får sovet til næste morgen. Vi andre havde lidt overskud tilbage, så vi nød en

Vore 3 MG'er linet op foran den imponerende portal ind til basaren ved Emam pladsen.



MG Værkstedet i Isfahan

På MG værkstedet i Isfahan den ene af flere plancher om alle MG modeller.





hyggelig og afslappet eftermiddag, hvor vi om aftenen var ude og spise på Hotel Abbasi sammen med Ali og hans kone.

**Sidste dag i Isfahan**

Det viste sig at Ali også havde et program for os torsdag morgen, inden vi skulle køre ud af Isfahan. Han beder os igen om, at være klar kl. 8, da vi bliver hentet i taxaer og kørt hen til garagen. Rikke var heldigvis blevet nogenlunde frisk, og får endda også klemt lidt morgenmad ned, inden vi skal af sted.

Da vi kommer til garagen, møder vi vagtmanden, og han vinker os ind i butikken. Her sidder en kvindelig journalist fra Teheran Daily News, som vi i øvrigt havde hilst på allerede i Namak Abrood, hvor hun dækkede rally'et fra Teheran til Det Kaspiske Hav. Hun var fløjet fra Teheran til Isfahan, for at lave en dokumentar til deres web TV om vores tur, vores mission og vores oplevelser i Iran. Især kredser hun meget om betydningen af vores logo med "Mark of Friendship".

Vi får en god snak med hende inden Ali kommer. Alt hvad vi havde sagt og gjort er blevet optaget med lyd og billede. Efter interviewet tager hun med på turen i Ali's bil, hvor første stop er hos den lokale MG forhandler i Isfahan.

**MG værksted i Isfahan**

Hjemmefra har vi troet, at vi overvejende skulle møde MG folk i Iran i deres forhandler-netværk. Men undervejs er vi blevet mere og mere i tvivl om dette netværks eksistens. Vi har set et par enkelte MG, og vi har hørt, at der skulle ligge en MG samlefabrik i Tabriz, men noget konkret om den er der ikke kommet frem.

Nu står vi så hos hovedforhandleren i Isfahan. Han har importeret biler til Iran de sidste 45 år. Han startede med et General Motors hovedagentur. Siden blev han KIA forhandler, og for otte år siden fik han også MG i sin stald. I 2011 var han i Kina, inviteret af MG fabrikken, og han viser en række billeder derovre fra. Han har også et par plancher med billeder af alle de MG, der er produceret gennem tiderne.

Overfor os understreger han tydeligt, at hans forretning udfører service på alle MG typer. Og for at understrege rigtigheden af dette udsagn, bliver Jørgen og Lones A'er kørt ind over graven, benzinpumpen bliver afmonteret og den bliver forsynet med nye benzinslanger.

Den kvindelige journalist følger med og registrerer alt hvad der foregår.

I forhandlerens butiksvindue, med nye biler, står også en enlig KIA. Han fortæller, at de er hårdt ramt af de sanktioner som bl.a. USA har indført overfor Iran, ikke mindst på grund af de kraftige kursudsving der er på Iranske Realer. Iranernes humør og købelyst svinger i øvrigt i takt med Realens kursudsving.

Økonomisk usikkerhed er en svøbe, der



En MG i gadebilledet i Iran



En MG i gadebilledet i Iran



hænger over landet, og kurslisterne synes at være de mest læste – og måske de mest objektive nyheder – som den menige Iraner beskæftiger sig med. Så lige nu satser han hele butikken på at levere service til de biler, der allerede kører på vejene. Der mangler reservedele, som de ikke kan få fat i på grund af sanktionerne, og så må de gå kreativt til værks og finde alternative løsninger. Han fortæller, at han gennem årene har solgt 1000 MG i Isfahan, og at der i alt i Iran kører 5000 nyere MG. Der er også enkelte ældre modeller hos samlere rundt om i landet, og han fortæller, at

projektet med en samlefabrik i Tabriz blev opgivet for et år siden.

**Reparation af Y'eren i Isfahan**

Vi har haft den udfordring med Y'eren, at den har lækket vand på det meste af turen. Det er blevet lavet med nødtørftige reparationer, men inden vi nåede Isfahan var det tydeligt at to af boltene, der holder vandpumpen, er utætte. Derfor arrangerer Ali, at vi en af dagene får afmonteret vandpumpen hos hans mekaniker, får lavet nye gevind og monteret nye bolte, hertil olieskift, smøring og rensning af karburator.

Den måde at arbejde på kender vi ikke så meget til i Danmark, og det gælder mange af de steder, vi har set i Iran. Ofte er der et helt miljø med mange aktive folk, som er mere eller mindre løst knyttet værkstedet, men som lærer af de opgaver, der er i gang, eller som de selv har kastet sig ud i.

Vi nåede alle hjem til Danmark i hel stand, og med et hav af fantastiske oplevelser!

**Hermed slut på denne vor tredje artikel om turen til Iran.**

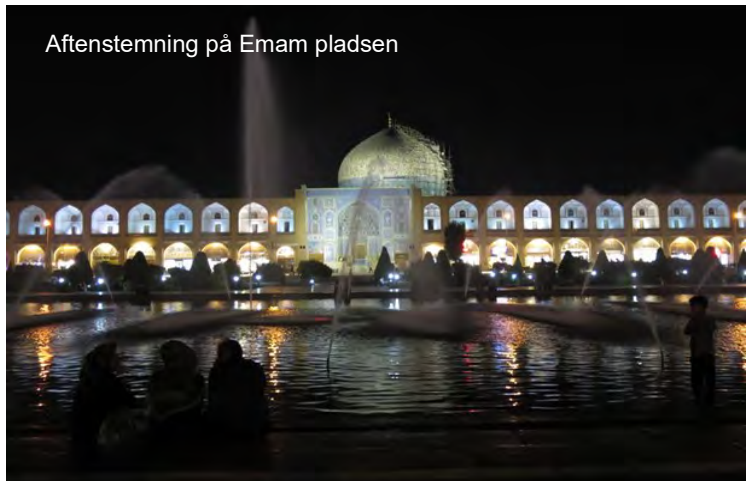


Mekanikeren igang med at lave nye gevind til boltene til vandpumpen på MGY

Det bliver en hyggelig dag på et én-mands-værksted, hvor aktiviteten er høj og hvor flere andre er inde og låne værktøj til reparationer af andre biler og motorcykler.



Velkomstbanner til os fra classic car folkene i Isfahan



Aftenstemning på Emam pladsen



Ali's to Chevrolet'er



Velkomst mærkat om vores besøg i Isfahan

# Classic Motor Show

## NEC Birmingham



Tekst og foto af Lars Thousig

En af de største udstillinger af klassiske biler og tilhørende stumpemarked afholdes hvert år i november måned i Birmingham.



Det foregår i NEC udstillingscentret og fyldte i år ikke mindre end seks store haller. NEC ligger i forbindelse med Birmingham lufthavn og en togstation, hvilket gør det let at komme dertil. Der er direkte fly fra Kastrup. Ifølge arrangørerne er det den største udstilling i UK.

I forbindelse med det europæiske MG møde lørdag den 10. november, besøgte jeg udstillingen både fredag og søndag. En meget spændende udstilling med mange interessante og velholdte biler, hvoraf de 95% var af britisk oprindelse. Jeg så kun to Mercedes og enkelte italienerne og Bugatti'er. Det smittede også af på stumpemarkedet, hvor det bugnede med både brugte og nye dele. Tøj og andre merchandisetting var der stort udvalg af, og set med danske øjne til meget fornuftige priser.

Er man på udstilling og ønsker at købe især tøj med hjem, må det anbefales at købe dette på åbningsdagen om formiddagen, da der hurtigt bliver udsolgt. På den anden side spares der mange penge ved at vente til sidste dag!



Klubber med relation til MG er der en del af. Selvfølgelig havde moderklubben fra Abingdon en meget stor stand, ligesom MGF registreret havde sin egen stand blandt de mere "moderne" klassikere. Den nye afdeling i MG klubben for medlemmer under 25 år, havde også sin egen separate stand. Herudover var der følgende MG klubber: MG Octagon Car Club, MG Owners Club, MG's on Track (Trackdays), Midget and Sprite Club.

De engelske mærke- og lokalklubber var repræsenteret med ikke mindre end 279 stande spredt ud over hallerne. Fine stande og ydmyge stande, men alle med flotte og velpudsede biler.

De kommercielle stande var der ca. 450 stk. af, som solgte alt fra renoverede Aston Martin over klargøring af karosserier til maling samt dørlister i metermål. Alle typer bolte og møtrikker, alt hvad du kan ønske dig af værktøj, og meget mere til.

Jeg vil lade billederne forsøge at give et indtryk af denne kæmpe udstilling, og vil du selv besøge den så sæt minimum to hele dage af, helst tre dage.

Det er meget anstrengende for fødderne

- så husk det rigtige fodtøj.

Udstillingskataloget er en hel bog, det kan du låne af mig og få endnu et indtryk af messens omfang og udstillere. Du kan også se mere her:

[www.necclassicmotorshow.com](http://www.necclassicmotorshow.com)



Af Johnny B. Rasmussen, Sekretariatsleder

## Drømmen om et realistisk afgiftssystem



I sommeren 2017 havde vi i Motorhistorisk Samråd et skarpt fokus på at få ændret lovgivningen omkring registreringsafgifterne på veterankøretøjer, vi havde også et fokus på at få nedjusteret det såkaldte brændstoffillæg, og ikke mindst ønskede vi en ændring af aldersgrænsen fra 35 til den 30 års grænse der er gældende de fleste andre steder i EU.

Vi havde i god tid før det skærpet vores argumentation, og på flere møder havde vi præpareret politikerne på Christiansborg med vores holdninger. I flere høringssvar, fremmøde for det skattepolitiske udvalg, ja sågar et møde med Skatteminister Karsten Lauritzen havde vi brugt til at fremføre det behov vores medlemmer havde sagt vi skulle holde fokus på, ved et gruppearbejde på vores årsmøde; En enkel, gennemskuelig og retfærdig registreringsafgift for veterankøretøjer.

### MhS forslag var levedygtigt, men ikke godt nok

Efterhånden som vi kom ud på efteråret 2017, og tiden nærmerede sig for Regeringens aftale om det kommende års finanslov, og deri en aftale om ændring

af registreringsafgifterne for alle biler, fandt vi at MhS var så tæt på begivenhedernes centrum, at vores forslag, efter egen vurdering, var levedygtigt.

Motorhistorisk Samråd havde et forslag, der i alt sin enkelhed gik ud på en enhedsafgift på 5.000 kr. for alle veterankøretøjer. Vi mente ikke det ville være retfærdigt at foreslå en højere afgift, da mange så ville opleve en afgiftsforhøjelse. Vi mente også at en enhedsafgift var god medicin for et SKAT, der havde nok af andre ting at bekymre sig om end det her lillebitte område.

Det viste sig så at politikerne ikke ville understøtte vores ide. Motorhistorisk Samråd blev sendt hjem med særligt to forhold forhandlingsdeltagerne ikke kunne se sig selv i: Lav enhedsafgift på dyre luksusbiler, og den potentielle miljøbelastning, de så ved flere gamle biler på vejene. Politikerne sagde til os, at man ikke kunne retfærdiggøre hvis dyre sportsvogne og luksusbiler skulle slippe afsted med en billig afgift på 5.000 kr. Man var også bange for at den billige afgift ville betyde at nogle ville vælge en 35 år gammel bil til daglig transport.

### Et år med hjemmearbejde i Motorhistorisk Samråd

Den tilbagemelding måtte vi tage til efterretning og har derfor arbejdet med et nyt forslag det seneste års tid. Vi er nu ved at være fremme til en ny omgang finanslovsforhandling her i 2018, og har derfor, med fornyet rettid omhu, præsenteret de folkevalgte for et revideret forslag.

Det nye forslag tager hånd om politikerens ønsker blandt andet til miljøet, og om at statskassen ikke skal blive for slunken. Vi bliver nødt til at gå på kompromis med kompleksiteten og gennemskueligheden, men mener dog vi har en model der er betydelig mere enkel for både køretøjssejere og Motorstyrelsen at arbejde med end den hidtidige.

Vi ved fra Finansministeriet at Statens årlige provenu på afgiftsområdet for veterankøretøjer, samlet er 22 mio. kr. Vi ved også at der kommer 1.000-1.100 køretøjer ind om året der er ældre end 35 år. Fra nylige undersøgelser ved vi også at de yngste veterankøretøjer, oftest vil køre flere årlige kilometer end de ældste.

ALDER	% AFSKRIVNING	BRÆNDSTOFTILLÆG
35 - 40 ÅR	50%	1000 KR / 16 KM/L
40 - 45 ÅR	40%	800 KR / 16 KM/L
45 - 50 ÅR	30%	600 KR / 16 KM/L
50 - 60 ÅR	20%	400 KR / 16 KM/L
60 - 70 ÅR	10%	200 KR / 16 KM/L
ÆLDRE END 70 ÅR	0%	0 KR

### Behovet for en udgiftsneutral løsning

Den overordnede ide med vores forslag er derfor at konstruere en model der baseret på bilens nypris, og som fordeler sig så de yngste bilmodeller betaler forholdsmæssigt mere end de ældste, og hvor vi gør op med bestemmelsen om 40% brugsværdi der har været grundlaget i mange år, men som ikke er korrekt i forhold til det reelle forbrugsmønster. Med data fra Motorstyrelsens seneste 4 års importsager, vil vi så kunne fremstille en model, hvor man med statens 22 mio. kroners provenu kan skabe en udgiftsneutral løsning.

### Den første parameter er nyprisen

Motorhistorisk Samråd vil samle alle de nybilspriser der er offentligt tilgængelige, for eksempel fra Bilårbogen og Bilrevyen, og med det lave en offentlig søgebar database. Den vil placere alle de mest almindelige bilmodeller i cirka 5 kolonner, hvor dem i kolonne 1 så skal betale (måske) 2.000 i samlet afgift, og dem i

kolonne 5 skal betale (måske) 50.000 i samlet afgift.

### Den anden parameter er brugsværdien

Jo ældre et veterankøretøj er, jo mindre anvendeligt er det til daglig kørsel. Derfor bør der være en afskrivning af brugsværdien i 10% intervaller. Man starter her måske med 50%, der efter en nedskrivning til 40%, så 30%, 20%, og så videre. Når man når ned på 70 år, vil køretøjet have en effektiv brugsværdi og afgift på 0 kr. Det tillæg til registreringsafgiften vi har i dag, efter bilens brændstofforbrug, får samme nedskrivning i 10% intervaller (altså 200 kr. pr. interval), som den nedskrivning der er på brugsværdien. Se gerne nedenstående skema.

### Sådan vil man kunne bruge vores afgiftsmodel

På en tysk salgsside ser man den lækreste Ford Taunus, lige den model farfar havde som firmabil, og i samme brune metallic-farve. Man finder databasen der er tilgængelig på nettet. Fremsøger

modellen i kolonne 2, og ved derfor at nyprisen er xx kroner. Da det er en 82'er og altså en af de yngste modeller, så ved man at det beløb skal reduceres med 50%, og tillægget fremgår af skemaet. Man ved også, at hvis nu man i stedet for at søge afgift, så passer på den nogle år mere, så kan man vente med at indregistrere den, hvorefter brugsværdien og tillægget vil være faldet yderligere.

Med velvillig hjælp fra Motorstyrelsen og Skatteministeriet, har vi for nylig modtaget et stort excel-regneark med alle afgiftsafgørelse for de seneste 3 år. Den store mængde data er vi i skrivende stund i gang med at kategorisere og sortere. Vi arbejder benhårdt på at kunne præsentere den færdige model, for de delegerede på Årsmøde 2018, i Middelfart.

Det har været benhårdt at komme her til med vores nye forslag, men det er først nu det mere alvorlige arbejde starter, at overbevise politikere om at det er på tide med paradigmeskifte på veteranbilsområdet.



Af Rikke U. Nissen

*Med tanke på hvilke kvaler vores MG venner andre steder i Europa slås med i relation til kørsel med veteranbiler i byerne, så skal vi være lykkelige over, at der i Danmark er en indflydelsesrig interesseorganisation for veteranbilfolket i form af Motorhistorisk Samråd (MhS), som vi er medlem af og bidrager til gennem vores kontingent. MhS repræsenterer ca. 33.000 personer fordelt på 118 klubber. 50 af disse klubber deltog i MhS årsmødet 24. november. Fra MGCCDC deltog undertegnede.*

På årsmødet vælges bestyrelse og der redegøres for den økonomi klubberne bidrager med til arbejdet. Årsmødet har også den funktion, at klubberne informeres om hvad MhS arbejder med for tiden, og hvilke mål der er ude i fremtiden.

I korte træk kan oplyses, at MhS samarbejder med FDM, SKAD, DASU m.fl. for sammen at påvirke politikkerne i veteranbilernes retning. Brændstoffillæg og originalitet/definition på et veterankøretøj er en ikke uvæsentlig ting, som der arbejdes med.

### Originalitet

Formand Steen Rode-Møller ridsede op, at der er uenighed mellem Skat og Færdselsstyrelsen mht. originalitet / defi-

nition på et veterankøretøj. Ved import af et veterankøretøj fastslår synsvejledning i forbindelse med toldsyn, at en række modifikationer på et køretøj er tilladt for at køretøjet fremstår originalt (moderne lyskilder, sikkerhedsseler, trådfælg, eftermonteret soltag m.v.). Skat er ikke enig heri. De mener, at der er tale om konstruktive ændringer.

Kan det så ikke være lige meget? Nej, for denne uenighed har betydning for det brændstoffillæg som et importeret køretøj skal betale. Der er et brændstoffillæg på 1000 kr. pr. liter under 16 km/l ved originalt køretøj, men 6000 kr. for uoriginalt køretøj for alt under 20 km/l. Derfor er det vigtigt at få fastslået definition på originalitet. MhS mener at der er behov for en ny definition på veteran.

- Definition Skat: Som ved første registrering
- Definition Færdselsstyrelsen: Som da køretøjet forlod fabrikken eller ombygningen inden for første registrering
- Ønsket definition MhS: 35 år og historisk tidssvarende køretøj

Desuden arbejder MhS med et forslag om nye beregningsmodel for både registreringsafgift og brændstoffillæg for originale veteranbiler. Der blev fremvist et skema, hvor bilerne blev opdelt i fem kategorier efter pris. Det bliver spændende at se, om MhS kommer igennem med sit forslag.

Det kan oplyses, at Skat får ca. 22 mio. kr. i årlig indtægt på import af ca. 1200 veteranbiler pr. år.

### Historiske nummerplader

Gule plader, papegøjeplader, plader til campingvogne, traktorer etc. kan fås fra

01.04.2020. Der er af MhS udarbejdet komplette målskitser af nummerpladerne med baggrund i udseendet på de eksisterende. Målskitserne omfatter også bagsiden af nummerpladerne med de originale firkantede monteringshuller, så pladerne fra det næste udbud i 2020 bliver historisk korrekte.

### Andre emner som optager MhS

Hvem skal tage over efter den nuværende generation/de gamle ... Meget få yngre mennesker skruer på knallerter/biler i dag. De har ikke lært at skrue! Hvad er en tændspolen, kondensator, karburator? Det lærer man ikke i dag.

Ophør af almindeligt brændstof. Flybrændstof kan ikke erstattes af batterier mange år frem. Benzin er restprodukt af flybrændstof, så derfor vil der være brændstof mange år endnu. Spørgsmålet er prisen herfor og tilgængelighed.

### Økonomi MhS

Regnskabsperiode 01.09.2017 til 31.08.2018 udmøntede sig i et overskud på 14.000 mod budgetteret underskud på 14.000. Til næste år budgetteres med et underskud på 76.000 kr. Kontingentet på 23 kr. pr. medlem pr. medlemsklub fortsætter uændret. MhS egenkapital er 865.000 kr. svarende til 1 års kontingentindtægter.

### Nye klubber

Hjørring Veteranbilklub (stiftet 1996. 57 medlemmer. For biler over 25 år) og Renault Veteranerne (stiftet 1989. 155 medlemmer. Landsdækkende) blev begge optaget i MhS.

### Bestyrelsen

Alle bestyrelsesmedlemmer som var på valg og ditto suppleanter og revisor blev genvalgt uden modkandidater.

### Øvrige punkter på årsmødet

Bestyrelsesmedlem Lars Genild orienterede om FIVA's arbejde. FIVA repræsenterer 1,5 mio. personer med en fælles interesse, 70 % af medlemmerne er europæere. FIVA samarbejder med UNESCO, FIA m.fl. FIVA beskæftiger sig også med bevarelse af håndværk i relation til køretøjer, arbejder imod miljøzoner som forhindrer adgang for visse biler, arbejder på at få udgivet en EU guide som tilgodeser historiske køretøjer og bidrager til forskning i alternativt brændsel, f.eks. CO2 neutral benzin.

Desuden var der et indlæg af Torben Lund Kudsk fra FDM om lobbyisme samt eksempler på områder, hvor FDM via lobbyisme har fået indflydelse på lovgivningen.



# Fra MG klubbens skjulte mødelokale



Af agent  
"Skæg og blå briller"

Ved en indøvet og smart manøvre lykkedes det undertegnede (som af hensyn til egen sikkerhed fortsat opererer undercover), at få adgang til et af MG klubbens skjulte mødesteder, hvor klubbens bestyrelse mødes for at drøfte forhold omkring klubben - siger de !!!

Virkeligheden skulle vise sig, at være en ganske anden, men det kommer vi tilbage til.

Mødet det lykkedes mig at komme ind til, under mit cover, som formanden heldigvis troede på, blev afholdt et sted syd for København, tæt ved den lidt opulente museumsbygning, der går under navnet Arken.

Aftenens vært for mødet var klubbens kasserer Wiggo Madsen, hvis søde og gode veninde Lissi til mødedeltagerne havde tilberedt en ganske vidunderlig ret bestående af gule ærter med tilbehør af medisterpølse og kogt flæsk, hertil en skøn sennep, og nogle velvalgte pilsnere udvalgt af Wiggo selv. Da deltagerne alle var kørende i bil til mødet, blev der kun nydt et enkelt lille glas brændevin, sammen med en øl, til den skønne ret.

Mit under cover dække var ellers på nipet til at blive afsløret, i bar udtrykt glæde over den velsmagende middagsret. Men ved en hurtig manøvre fik jeg rettet interessen mod klubbens blad, og dagsordenens punkt et, uden at det kom til at virke påtaget. Den var tæt på !!!

— o o o —

Da diskussionen allerede var i gang vedrørende dagsordenens punkt 1, kunne jeg trykke mig lidt ned i sædet og koncentrere mig om at få omdelt de kaffekopper der netop var blevet stillet frem på bordet.

Mens det stod på kunne jeg overhøre synspunkter om klubbens medlemsblad, hvor der var uenighed omkring relevansen for et klubblad, med de tilbagevendende billeder i bladet af hel- og halvafklædte piger, som bladets redaktør åbenbart havde en vis forkærlighed for. Den lidt lumre gnækken blandt deltagerne lidt ældre herre kunne dog ikke overdøve synspunkter fra mødet kvindelige islæt, hvorfor redaktøren måtte modtage en bandule for sit frisind, og sørge for at få det forbedret, så vi kunne få en ordentlig #MeTo dialog i klubben.

Allerede på dette tidspunkt stod det lysende klart, at bestyrelsen ikke kun skul-

le beskæftige sig med klubforhold. Der var mange andre ting, som i den grad optog bestyrelsen, ting som det vil føre for vidt at komme ind på her. Hensynet til den netop i krafttrådte persondataforordning skulle i den anledning også iagttages, hvorfor jeg af mange grunde må undlade at komme ind på dette.

— o o o —

Et centralt emne kredsede omkring planlægning af klubbens årskalender, hvilket for uindviede omhandler dato fastsættelse af alle klubbens arrangementer.

En vis løssluppenhed kunne spores, når der blev opnået enighed om et arrangement, hvorefter mørke skyer trak henover nogle ansigter, når det efterfølgende arrangement blev foreslået afholdt på en ellers planlagt fri søndag. Det gjorde heller ikke diskussionen lettere, da man på et tidspunkt blev uenige om, hvilken måned det var, der havde 33 dage !

Råberiet omkring bordet blev standset ved en påstand om, at der vidst ikke fandtes en måned med 33 dage, selv ikke i 2019. Flere fjogede ansigter kunne spottes, inden formanden bestemte, at den måned der blev talt om kun havde 31 dage - basta!

Færdiggørelsen af årskalenderen blev efterfulgt af lidt klirren med kopper og skeer, da Wiggos gode veninde igen havde tryllet. Hun serverede en fantastisk æblekage, hvor den søde tand kunne hente ekstra flødeskum til at toppe desserten med. Deres undercover agent misede lige i den anledning en interessant diskussion mellem et par bestyrelsesmedlemmer, hvor kun paradiske ord slap igennem til mit øre. Det var noget om, at en af årets orienteringsløb var blevet afgjort på en måde, så det stod hen i det uvisse, hvem der egentlig havde vundet. Men det endte heldigvis i al mindelighed, da deres udsendte et kort øjeblik ellers var bange for, at det var endt i håndgemæng.

En lille krølle krævede dog en særlig drøftelse, idet en person ved navn Per havde en central rolle ved et af arrangementerne i 2018, og som forventedes at skulle have en tilsvarende rolle i 2019. Problemet var, at ingen helt kunne huske hvem Per var, om han var "høj" eller "ikke særlig høj". Men han skulle have en central rolle ved et arrangement i 2019 - det var alle enige om. Man enedes også om, at han måtte hedde Per.

— o o o —

Man var herefter nået frem til dagsorden punktet vedrørende samarbejde med europæiske klubber. Her kunne det desværre konstateres, at mange af søsterklubberne bløder rent medlemsmæssigt, idet der er registreret et stort fald i medlemstallet i flere lande. Her kunne et større antal rynker anes i ansigterne på flere bestyrelsesmedlemmer, som ikke kunne forstå den illoyalitet, der på den måde blev vist - i udlandet ! - Heldigvis var dette billede ikke genkendeligt i forhold til den danske klub, som evnede at holde status quo med hensyn til medlemstallet.

Her skottede flere bestyrelsesmedlemmer til formanden, som ved denne lejlighed havde svært ved at skjule sin stolthed, en stolthed som, i bar forstående iver, igen nær havde udsat mit under cover for afsløring.

Da man kom ind på det europæiske samarbejde kunne det ikke undgås at komme frem, at Håkan Sigemarks ikke var blevet valgt til at fortsætte i jobbet som European Manager i MG klubben. Man kom ikke nærmere ind på det, da formanden henviste til sin "Formanden har ordet" i det kommende medlemsblad for klubben.

Dog affødte diskussionen lidt efterdønninger, da der tilsyneladende var behov for at snakke videre om de Nordiske MG klubber. Og her opstod en for undertegnede lidt underlig diskussion, da der blev stillet spørgsmål ved, om Norge i det hele tager kunne betegnes som et land (?)

Deres undercover udsendte fik her en pludselig fornemmelse af, at have mistet kontakt med gulvet. Hvad drejede dette her sig om ?

Af den efterfølgende diskussion må det erkendes, at spørgsmålet ikke kom nærmere et svar, bortset fra, at alle enedes om, at Norge i al væsentligt måtte kunne betegnes som et "land", uanset de ikke spiller særlig godt fodbold, men er irriterende gode til skiløb.

Ved en smart manøvre lykkedes det deres undercover agent at slippe ud uden at bestyrelsen havde opdaget mit forehavende. Det lykkedes mig endda at få takket værtsfolkene for en skøn aften med en uforglemmelig menu.

**Tak til vores bestyrelse i klubben, som har udvist en stor grad af tålmodighed med løsgående undercover agenter !**



...teknik,  
holdninger  
og gode råd.....

af Matthies Nissen  
moganissen@youmail.dk



Velkommen til et nyt år. Så blev vores MG et år ældre. Det gør ikke noget, det er værre med os andre! Men det er de gamle biler, der holder os unge!

### Serviceeftersyn

Som noget nyt kan du nu finde et komplet skema over serviceeftersyn på klubbens hjemmeside under fanebladet 'for medlemmer' under 'Matthies Garage'. Skemaet omfatter kun MGA, MGB og Midgets, som sikkert er de mest udbredte modeller i klubben.

Jeg beklager at min viden om de rigtig gamle MG'ere er begrænset. Ved udarbejdelse af skemaet har jeg medtaget stort set alt det, der er omtalt i 'Drivers Handbook' (instruktionsbogen), tilpasset kørselsmønsteret for en 'sommerkørt' veteranbil og mine egne erfaringer.

På skemaet er der et 'lille' og et 'stort' eftersyn. Fodnoten forklarer, hvornår du kan nøjes med et lille eftersyn og hvornår du bør foretage det helt store eftersyn. Hvis du har erhvervet dig en 'ny' MG til samlingen, så bør du som det første foretage et stort eftersyn, inklusive alle tillæggene nederst på skemaet - så er du godt og sikkert kørende!

Eftersynet er ikke nogen garanti imod at bilen på et senere tidspunkt 'bryder sammen'. Der er meget på en gammel MG, der kan gå i stykker.

Opmærksomheden bør derfor også rettes mod den elektriske benzinpumpe, benzinslanger m.m., ting som jeg selvfølgelig kunne have medtaget i skemaet, men de er kun i mindre grad kilometer- eller terminsbestemte.

### Nyttig vejledning

Serviceskemaet er lige til at printe ud og anvende som tjekliste. Anvisninger på hvor og hvordan det gøres kan findes i 'Drivers Handbook'. Så hvis du er lidt ferm på fingrene og har lokaliteter og værktøj til rådighed, så vil du være i stand til at udføre det meste selv. Så forbered dig, anskaf dig den omtalte bog snarest, hvis du da ikke allerede har den. Den er på ca. 78 sider og koster ca. 100,- kr. Bogen er ikke årgangsspecifik. Eksempelvis, hvis den nyeste omtalte MGB er fra 1972, så vil de tidligere årgange ofte også være omtalt.



*Kært barn har mange navne! Instruktionsbogen til en MG kan hedde flere ting: 'Drivers Handbook', 'Owners Handbook', 'Operation Manual' eller 'Instruction Manual'. Der findes også danske udgaver af bogen og her kan den f.eks. bare hedde 'Instruktionsbog'! Personligt foretrækker jeg de engelske udgaver.*

For en god ordens skyld: Du behøver ikke at anskaffe dig en stor og dyr MG reparationsmanual, hvis du bare vil foretage et gør-det-selv serviceeftersyn.

### Krumtaphusventilation

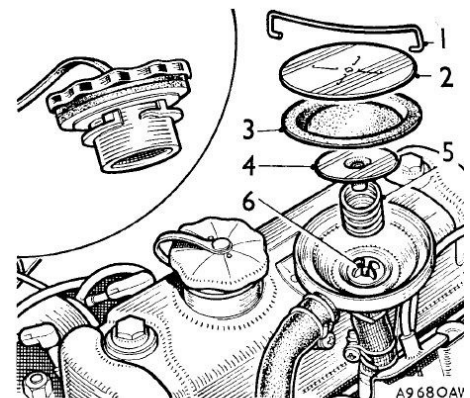
Heldigvis bliver man klogere og klogere og opdager nye ting. Jeg har tidligere skrevet om krumtaphusventilation/udluftning på bl.a. MGB (Matthies Garage nr. 10/2016). Forleden dag, da jeg skulle forberede mig inden jeg satte mig til tastaturet for at skrive 'Matthies Garage' faldt jeg over en 'mærkværdighed'.

I den danske instruktionsbog for MGB er der anført vedrørende afprøvning af nævnte ventil:

*Ventilationsventil, afprøvning: Lad motoren arbejde i tomgang og ved normal arbejdstemperatur og tag oliepåfyldningsdækslet af. Hvis ventilen fungerer rigtigt, vil motorhastigheden forøges lidt. Dette kan man høre. Er der ingen ændring i motorhastigheden, skal ventilen udskiftes eller efterses.*

Herefter følger en anvisning på hvorledes man adskiller og renser filteret, men det må du selv læse dig til. Hvad angår ovennævnte funktionsprøve, så har jeg aldrig selv foretaget prøven, idet ingen af

Rikkens tre MG'er er udstyret med den pågældende ventil, så jeg står ikke på mål for rigtigheden af denne test.



Closed-circuit breathing arrangement. (Inset) Oil filter cap with combined air filter and the breather control valve

- |                 |                      |
|-----------------|----------------------|
| 1. Spring clip. | 4. Metering lever.   |
| 2. Cover.       | 5. Spring.           |
| 3. Diaphragm.   | 6. Cruciform guides. |

*Illustration fra instruktionsbogen af krumtaphusets ventilationsventil i adskilt stand. Billedet taler vist for sig selv. Læg mærke til omtalen af oliepåfyldningsdækslet, der er vist øverst til venstre.*

### Oliekanden

Nederst på skemaet er der under 'tillæg til eftersyn' ved 4. års eftersynet en linje hvor der står 'smøring med oliekande'. Fodnoten bekræfter hvad du bør smøre med oliekanen. Jeg har sikkert glemt et par målinger som også kunne have godt af lidt olie. I det hele taget er brug af oliekanen nok et forsømt område.

Det er ikke noget man bruger på moderne biler og derfor bliver det ofte glemt. Når du smører med oliekanen er der kun brug for ganske små dråber olie efter devisen lidt men godt.



*Oliekanden er at foretrække. Spraydåsen med olie er svær at dosere.*



Der er én ting som du **ikke** skal smøre. Det er dør- og tændingslåse. Cylinderlåse har ikke godt af olie. Olien størkner med tiden, hvorefter cylinderens små låsepaler vil begynde at hænge. Tørt grafitpulver er sagen eller i mangel heraf pulveriseret blyantstift, hvis låsecylinderen begynder at 'gøre nykker'. (Hvordan pulveriserer man en blyantstift? Enkelt, tag et stykke sandpapir og gnid blyantstiften på papiret til du har en passende mængde grafitpulver)



Her er en markering på dørhængslet, der angiver at der skal dryppes lidt olie ned i oliekanalen for at smøre hængslet. (MGB fra 1964)

### Varmeapparat

Uanset om man kører åben eller lukket, så er varmeapparatet en god ting. Apparatet var faktisk ikke standard på de første MG'er. Det var en af flere optioner som man kunne vælge til. Men når det nu er der, så skal det også virke.

Første ting som man skal være opmærksom på er varmeapparathanen. På en Midget er der slet og ret bare monteret en ventil på motorens topstykke, som man skal skrue op for, for at få varmt kølevand i varmeapparatet. Meget primitivt idet denne konstruktion kræver at man stopper op og åbner motorhjelmene for at regulere varmen.

Så er det lidt bedre på MGA og MGB. Her kan regulering af varmen foretages

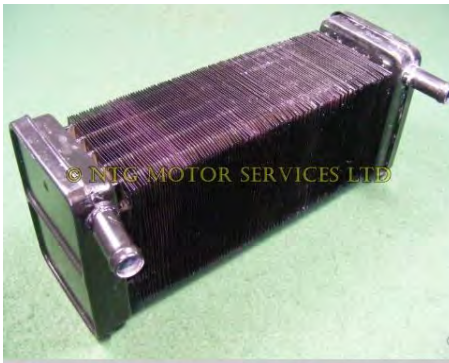


Varmeapparathane på MGA og MGB her vist i lukket position (mgaguru)

inde fra bilen, mens man kører. Forudsat at kabeltrækket er korrekt justeret. Problemet er at det om sommeren er vanskeligt at lukke varmeapparathanen helt, hvilket giver lune fødder, når der brug for det modsatte.

Selve varmeapparatlegemet befinder sig inde i varmeapparatets kasse, der også rummer blæsemotoren. Ved lejlighed bør du afmontere blæsemotoren. Den sidder let tilgængeligt monteret med tre små bolte. Når den er ude, giver du motortakslen tre små dryp olie. Det kan gøre underværker.

Varmeapparatlegemet er faktisk bare et lille køleelement. Det kan lige som køleren tilstoppe eller blive utæt. Man skulle tro, at man, når man renser motorens kølesystem, også renser varmeapparatet, forudsat at varmeapparathanen er helt åben. Det troede jeg også, da jeg rensede/skyllede kølesystemet på Magnetten igennem inden turen til Schweiz. Jeg blev klogere.



Varmeapparat legeme fra en MGA. Hvis du synes at det ligner en lille køler, så har du ret. Et varmeapparatlegeme kan lide af nøjagtig de samme fejl som en alm. køler, det er bare meget vanskeligere at kontrollere og som oftest opdager man først at det er utæt, når vandet pibler ud og man får våde fødder! (NTG parts)

Tvivlen havde hele tiden naget mig, er det kølesystem nu også rensat/skyllet god nok igennem? Jeg kan ikke leve med den tvivl, hvorfor jeg endnu engang tappede kølevæskan af og afmonterede de to slanger mellem motor og varmeapparatet.

Så tog jeg en vandslange, stak den ind i den slange, der var nærmest varmeapparathanen. For enden af den anden slange stod Rikke med en spand med henblik på at samle det vand op, der nu højest sandsynligt ville komme ud af varmeapparatet.

Jeg satte fuldt tryk på vandet - 'splat' og sprøjt i Rikkes spand - ud kom en stor klat rødbrunt mudder! Det var Sørens! Vi prøver en gang til. Denne gang tog Rikke brillerne af og lukkede øjnene.

Scenariet gentog sig to gange mere! Først efter fjerde gennemskylning kom der rent vand ud.

Herefter var jeg temmelig sikker på at 60 års dårligdomme nu var lukket ud. Det undrer mig bare, at varmeapparatet tilsyneladende havde virket tilfredsstillende inden gennemskylningen.

Med baggrund i denne oplevelse vil jeg fremover anbefale, at man separat skyllede varmeapparatet igennem efter at motorens kølesystem er skyllet igennem. Min teori er, at meget af det rødbrune mudder stammer fra motorens kølekanaler i forbindelse med gennemskylningen af denne.

### Svært ved at holde varmen?

Hvis du føler at motoren har svært ved at komme op i normal driftstemperatur uden for den egentlige sommersæson, så er her et godt gammelt råd. Dæk kølerens nederste del af med et stykke pap. Du skal selvfølgelig sikre dig at papet ikke falder af under kørsel og så i øvrigt holde øje med termometeren.

Jeg husker fra min læretid, at der var flere biler som fik monteret et rullegardin, der kunne trækkes op foran køleren. Gardinet var forbundet med en 'toiletkæde' så det kunne betjenes fra førerens plads. Ren nostalgi, men alligevel ikke så tosset endda!

Hvis der er monteret oliekyler på din MG - oliekyler er standard på en MGB - så kan du i stedet for at dække køleren af, dække hele oliekyleren af med et stykke pap uden for den varme sæson. Igen, hold øje med termometeren - varm olie giver også varmt kølevand. I tilgift til ovennævnte tiltag så får du en masse dejlig varme ud af varmeapparatet. Og det er rart!



'Original heater use instruction tag'. Den ene side af et mærke med instruktion for en MGA. Mærket fulgte med en ny MGA. (mgaguru).

# MG tip.....

Tekst af Kirsten og Bob Cobley  
Foto hentet fra salgsannoncer på nettet, Mota-Lita Ltd website og privat.



## OEM (Original Equipment Manufacturer) Rat

**S**erien med MG Tips har denne gang fokus på fabrikanter af nogle af de rat typer, der findes til MG biler, og er som sædvanligt krydret med lidt baggrundshistorie. Artiklen omhandler både de originale rat monteret af MG Abingdon og i begrænset omfang de typer, der findes på eftermarkedet i dag.

Før biler var opfundet i 1880erne fremstillede et velkendt bilnavn som Peugeot cykler. Peugeot cykler er i handelen den dag i dag, hvor firmaet er mest kendt for sine biler.

MG rat-producenten Bluemel Brothers var ligesom Peugeot også først involveret i cykelindustrien. Bluemel begyndte i 1860 at producere cykeldele såsom skærme, pumper m.m. i deres London værksteder.

Historien om Bluemel som producent af bildele startede 1902, da tre Bluemel brødre flyttede produktionen fra London til Coventry, hvor de havde købt en forhenværende silkefabrik til formålet.

Netop Coventry blev valgt som Bluemels ny domicil, fordi byen på det tidspunkt var det vigtigste centrum for den voksende cykel- og senere bilproduktion i Storbritannien. Sidst i 1920'erne blev Bluemel Brothers Ltd valgt som den fortrukne leverandør af OE-rat til MG Abingdon. Firmaet fremstillede også OE-rat til andre store bilnavne som f.eks. Rolls Royce, Bentley, Aston Martin, Jaguar, Morris, Morgan og Triumph.

Bluemel Brothers kom desværre i likviditetsvanskeligheder i 1980'erne, og maskinerne til produktion af cykeldele blev solgt til SKS i Tyskland.

Det er således svært at finde et originalt Bluemel rat i god stand til netop din bil, med mindre du er heldig til at finde et beskrevet som NOS = "new old stock". En anden mulighed er at købe et "pre-owned" (dvs. brugt) rat på nettet. En tredje mulighed er at sende det eksisterende rat til en renoveringsspecialist. Prøv at skrive "steering wheel restoration" i søgemaskinen – og flere firmaer kommer op!

De tidlige MGer, Bentleyer mv. var ofte udstyret med et Bluemel rat af "Brooklands" typen. Med sine fire eger er rattet opkaldt efter den berømte engelske racerbane, som åbnede i 1907. (Se fig. 2).



Rattet vist på Fig. 1 til højre er en såkaldt Bluemel "Banjo" type, hvis design gør det nemmere at se instrumenterne, når rattet er i ligeud-position.

Mange ejere af forskellige MG modeller har ønsket at bevare bilens oprindelige rat med MG oktagonen (hornpres) i midten af rattet. Efterhånden er selv de ældste MGA'er nu over 60 år gamle, og måske pga. slid har der været brug for fornyelse, udskiftning eller renovering af det styrende hjul.

Der findes mange eftermarkedetsdesigns i handelen, som kan fremhæve MGens sportslige identitet og give andre fordele. For eksempel kan rattet udskiftes til en større eller mindre diameter (findes på nettet i 13, 14 og 15 tommer). Fordelen med et større rat er, at man skal bruge mindre kræfter til at dreje hjulene under parkering. Ulempen er, at et større rat giver mindre plads til benene.

Et meget populært rat med sportsligt look til MG findes i Heritage Collection fra Mota-Lita Ltd. På trods af det italienske klingende navn har Mota-Lita produceret Heritage Collection rat i England siden 1960'erne.

Simon Green blev ansat i 1951 som lærling hos det berømte Cooper Car Company (kendt for bl.a. Cooper 500, Cooper Bristol, F1 Cooper og Mini-Cooper), hvor han fremstillede håndlavede rat. I 1956 startede Simon Green for sig selv som Simon Green Ltd. En af de første kunder var Alfred Moss, der bestilte et håndlavet rat til sønnen Stirling. Og Mota-Lita Ltd blev født kort tid efter.



Fig. 1

Fig. 2



Mota-Lita har i dag 40 Heritage designs i nittet træ og ægte læder fra 13 til 16 tommer, også et rat med fire eger, der hentyder til "Brooklands" fra Bluemel.



Det kan være vanskeligt at finde vejen i tæt snevejr!

Tegningen blev første gang vist som forside på MG klubbladet i marts 1990. Tegnerens navn er os desværre ukendt.

Skulle du kende tegneren så giv os et praj på redaktionen.

# FAKTA OM MG KLUBBEN



Fakta og statistik af Lars Thousig. Redigering af Allan Christensen

På seneste møde i netværket "Englænderklubber" fremlagde Lars sit bud på emnet: Aldersfordeling nye medlemmer i MG klubben. Hele præsentationen kan for interesserede rekvireres hos formanden eller redaktionen.

Ud over en præsentation af aldersfordelingen blandt nye medlemmer, indeholder den tillige en række interessante nøgletal for aldersfordelingen blandt klubbens øvrige medlemmer.

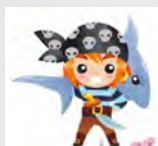
Sammen med nøgletallene har formanden trukket en række årsager frem i forbindelse med de nøgletallene.

Vi kigger på et par af de mest iøjnefaldende nøgletal herunder:



## De unge først.....

Budskaber fra yngre mænd:



1. En anderledes bil – retro!
2. Enkel teknik – let at skrue selv eller lære det
3. Overkommelig investering, som kommer hjem igen
4. Billig forsikring incl kasko, også for unge
5. Lave driftsomkostninger incl reservedele

Budskaber fra yngre kvinder:



1. En anderledes bil – Opportunist – selvstændig
2. Få hjælp til køb af en MG
3. Værksteder kan reparere MG
4. Overkommelig investering, som kommer hjem igen
5. Lave driftsomkostninger

## Så de lidt ældre.....

Fra den modne del af klubbens medlemmer lyder der nogenlunde de samme ting, som udtrykkes af de unge, dog ser de lidt ældre også lidt på omkostningerne og de sociale muligheder ved et medlemskab af en bilklub.



## Medlemsudviklingen.....

Vi kan som en af de større bil klubber i Danmark glædes over et forholdsvis stabilt medlemstal siden 2012, hvor andre bilklubber bløder på medlemssiden. Mon ikke formandens vindende væsen har en vis positiv betydning?

Ved udgangen af 2018 var vi oppe på 628 medlemmer i klubben. Tilbage i 2001 var vi til sammenligning kun 280 medlemmer, så det er gået den rigtige vej.

Kigger vi på tilgangen af nye medlemmer siden januar 2017 svarer det nogenlunde til antallet, som har valgt at melde sig ud af klubben, dog med en lidt større netto-tilgang.

Aldersfordelingen er den kendte: Flest nye medlemmer i aldersgruppen 48-72. Vi vil ellers så gerne se nye medlemmer fra den yngre del af befolkningen.

Måske kan de efterhånden attraktive priser på MGF / TF fra perioden 1995-2005 tiltrække den yngre generation, da der her er tale om en sportsvogn, der er nem og billig at holde, og ikke mindst ved køb i UK.

## Hvorfor købes en MG.....?

Der er flere forhold der spiller ind, men Lars er nået frem til følgende:

### Livssituation:

- Ingen små eller hjemmeboende børn
- Har økonomisk råderum til en MG
- Pensionsalderen nærmer sig.

### Årsager til køb:

- Drengedrøm som nu kan realiseres
- Træt af at køre på motorcykel. Fruen vil stå af!
- På jagt efter en hobby efter arbejdsløvet

## Hvad kan MG klubben hjælpe med...?

- Hjælp til køb af en MG
- Værksteder der kan reparere en MG
- Billige reservedele, alt kan købes
- Hjælp til vedligeholdelse af MG'en via klubmedlemskabet
- Overkommelig investering, som kommer hjem igen
- Lave driftsomkostninger
- Det er en social hobby for ham og hende
- Det er ikke en racerklub

Ser vi på forskellene mellem generationerne vedrørende vigtige forhold ved valg af en MG, så betyder retro udtrykket på MG bilerne nok noget forskelligt for generationerne. Hertil er den sociale tilgang til et medlemskab også nok mere for den lidt ældre generation end den yngre.



# Chaufførskifte i Veteranforsikring Danmark

Pressemeddelelse af journalist Thomas Schiermacher

Vi har modtaget pressemeddelelse fra vores annoncør Thisted Veteranforsikring, som vi bringer i uddrag herunder.

— o o o —

## Ny mand skal forsikre de gamle biler

**Der er chaufførskifte i Veteranforsikring Danmark. Steen List træder til og overtager ansvaret for kunderne i Danmarks største veteranforsikrings-selskab**

I mange år har Ole Højgaard sørget for, at landets veteranbylejere fik de bedste forsikringer. Nu overtager Steen List rattet i Veteranforsikring Danmark og begynder i drømmejobbet.

"Jeg kører selv i en Morgan +8, som jeg har haft i 14 år nu," fortæller Steen List, der er 52 år og bor i Silkeborg.

"Det hører med til historien, at jeg mødte Ole Højgaard for 10-12 år siden til et træf. Der sagde jeg til mig selv, at det job som Ole havde, ville jeg have en gang, hvis muligheden bød sig," siger han.

Det gjorde den og nu kan Steen kombinere 26 års erfaring fra forsikringsbranchen med sin livslange passion for klassiske og veterankøretøjer.

### En ægte veteranmand

"Vi elsker originaler og hos os får man én i røret, der ved noget om køretøjer. Der skiller vi os ud," siger Steen.

Administrerende direktør i Veteranforsikring Danmark, Dennis René Petersen, er glad for at den rette mand er fundet.

"Steen List er den helt rigtige til jobbet. Han er en erfaren og dygtig forsikringsmand," slutter han.



Steen List



Ole Højgaard

# Udgivelsesplan 2019

## MG medlemsbladet

Blad nummer og måned	Deadline	Hos medlemmerne
1. Januar-Februar	25.december	Uge 4
2. Marts	25. januar	Uge 9
3. April	25. februar	Uge 12
4. Maj	25. marts	Uge 17
5. Juni	25. april	Uge 21
6. Juli-August	25. maj	Uge 26
7. September	25. juli	Uge 34
8. Oktober	25. august	Uge 38
9. November	25. september	Uge 43
10. December	25. oktober	Uge 47

## JANUAR MÅNEDS VINDERBILLEDE



Du opfordres til at sende et dejligt og flot MG inspireret billede til Marianne, da vi også i 2018 skal have lavet en flot MG kalender.

Vi er derfor stærkt afhængige af dine billeder. Send os billeder af din MG, en sjov MG situation eller andet der har med din MG at gøre. Vi præmierer fortsat månedens foto med en flaske MG vin, som vil kunne afhentes under generalforsamlingen i marts 2019.

**Send dine billede til:**

**[marianne.nielsen@bec.dk](mailto:marianne.nielsen@bec.dk)**

Dit billede bedes sendt i original format, og skal fylde mindst 2 MB.

*"Jeg lever jo af at sælge vintage guitarer fra 50-60'erne. I sommer fik jeg en guitar fra 1967 til salg. Den passede samtidig meget godt til min MGA MK II fra 1962"*

Peter Grønberg Dorvil, Guitar Hunter

*NB: MG medlemsbladet forbeholder sig ret til at anvende de indsendte billeder i medlemsbladet eller i forbindelse med klubarbejde i øvrigt.*

### *Fra Redaktionen:*



*Vi beklager !*

Vi er af Henrik Mohr blevet gjort opmærksom på en kedelig fejl i blad nummer 10 - 2018.

Månedens vinderbillede for oktober 2018 viser en smuk MG TA fra 1938 holdende under "Paddehatten" på den Arne Jacobsen designede tankstation ved Skovshoved havn.

Vi kom desværre til at udnævne den smukke MG TA til at være Hans Holtmanns, hvilket ikke er korrekt.

Henrik Mohr skriver til os, at det retteligt er hans MG TA fra 1938, samme år som tankstationen blev opført. Henrik Mohr understreger at den ofte fejlagtig bliver nævnt som værende opført i 1936.

Henriks MG TA passer således glimrende sammen med tankstationen, da de begge er fra 1938.

Henrik gør endvidere opmærksom på, at inspirationen til taget ikke er hentet fra Myren, som Arne Jacobsen først tegnede i 1952 på bestilling af Novo Nordisk, som ønskede en kantine stol, der kunne stables. Stolen havde dengang tre ben, så man kan sige at inspirationen er kommet i omvendt rækkefølge end nævnt i vores tekst under billedet i blad nr. 10 - 2018.

Tak for berigtigelsen.

*(PS: Man skal altid huske at checke sine kilder, hvilket vi nu håber er på plads med Henriks korrektioner)*





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

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)

## MG kalenderen 2019



### Enten:

- Download kalenderen fra klubbens hjemmeside. Log ind og klik på 'For medlemmer' i den øverste menubjælke, og så ligger kalenderen øverst. Det er gratis.

### Eller:

- Få et trykt eksemplar tilsendt mod at betale porto, som indtil nytår er kr.36. Mail:

[medlemklub@gmail.com](mailto:medlemklub@gmail.com),

så hjælper Anlis dig til at få betalt og få tilsendt kalenderen.

Kalenderen indeholder medlemmernes fotos, og du er velkommen til at indsende gode 'skud' til Marianne B. Nielsen på mail:

[marianne.nielsen@bec.dk](mailto:marianne.nielsen@bec.dk)

Husk følgende: Motivet skal være vandret, billedet skal sendes i originalopløsning (ikke noget med at gøre det mindre, når du sender), og så må det ikke være for mørkt.



**Autohallen**  
v/Ib Rasmussen



*Jeg har repareret biler i næsten 40 år efter de gamle håndværks principper – før "køb og smid ud" tiden.*

Mit værksted tilbyder alt inden for reparation og vedligeholdelse af DIN MG:

- Almindeligt service eftersyn
- Alle typer reparation af MG
- Olieskift, dækskifte (også dæk med trådfølge)
- Plade- og malerarbejde
- Små eller store renoveringer
- Klargøring og fremstilling til syn
- Toldbehandling, nummerplader – også historiske
- Renovering af dynamoer, generatorer og startere
- Sals af olie, bolte, møtrikker m.v.
- Sikker opbevaring af biler - hele året
- **Autotransport: hente og bringe ordning**

*Ring eller kom forbi,  
så finder vi ud af at få dig og din MG velkørende!*



Grønholtvej 16,  
3480 Fredensborg  
Telefon: 20 26 32 20  
E-mail: [rasmussen@sport.dk](mailto:rasmussen@sport.dk)

# Internationale MG muligheder



## 2019

Tekst og foto af Lars Thousig

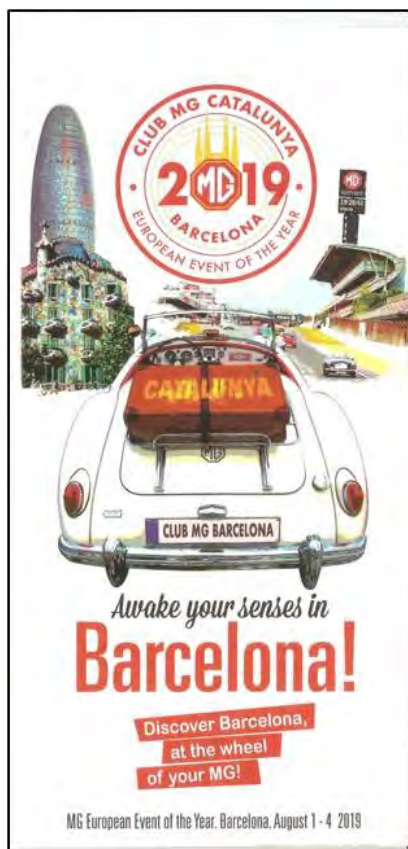
Vil du udenfor landets grænser i 2019 med din MG er der mange muligheder. Lad dig inspirere ved et kig på siderne herunder. Kig også i MG bladet og på hjemmesiden under Intl. Arrangementer.

### European Event of The Year 2019 den 1.- 4.august 2019.

Det årlige MG event afholdes i Barcelona i Catalonien / Spanien . Se programmet på vores hjemmeside.

Tilmelding åbner den 15. september 2018 på:

[www.clubmgcatalunya.cat/eeoty-2019](http://www.clubmgcatalunya.cat/eeoty-2019)



### MG Day's 2019 i Nevers (Midtfrankrig) den 7.- 9. juni 2019.

Dette bliver et stort arrangement med ca 250 MG, ide alle franske MG inviteres sammen med udenlandske MG deltagere. Der arrangeres køreture, holdes en MG dag på stedet samt mulighed for at prøve sine evner på en lokal racerbane. Tilmelding inden 31. december 2018 giver iflg arrangørerne særlig fordele, ellers er tilmeldingsfristen 31. marts 2019.

Se mere på [www.mgclubdefrance.com](http://www.mgclubdefrance.com) eller skriv på engelsk til:

[wendy.packer@mgclubdefrance.com](mailto:wendy.packer@mgclubdefrance.com)

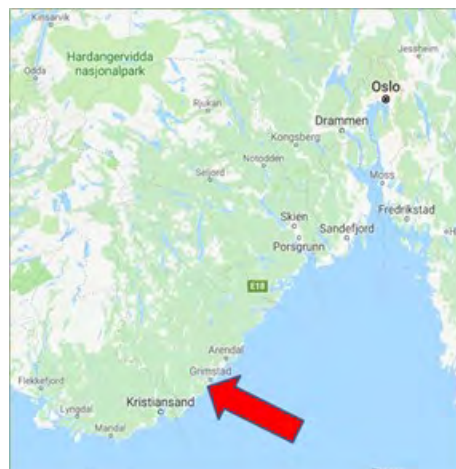
og få et engelsk program tilsendt.



### Norsk MG Rally den 30.maj - 2.juni 2019

Den norske klubs årlige weekendtur går i 2019 til en lokalitet i Sydnorge, Fevik Strand, som ligger 50 km øst for Kristiansand og 273 vest for Oslo.

Det er oplagt at forlænge turen med ca 5 dage før eller efter eventet, både individuelt eller sammen med andre.





Beskrivelserne herunder er hentet på hjemmesiderne for de enkelte arrangementer (red.)

**Bremen Classic Motors Show  
den 1. - 3. februar 2019**



Årets arrangement er et af årets første vintage arrangementer og tilbyder fremvisning af besøgendes klassiske biler, klassiske biler til salg, motorcykler, klassisk racing, reservedele og et enormt stumpemarked.

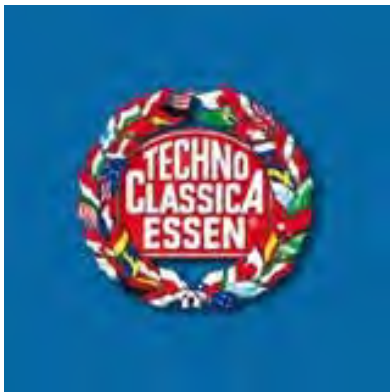
Arrangementet fremstår professionelt med høj kvalitet og i en rar atmosfære for de mange besøgende.

Et godt tip fra en tidligere deltager:

Mød op så tidligt som muligt, og lad dig ikke overvælde af de første tre enorme haller udelukkende med reservedele og stumper, da der venter dig flere fantastisk spændende haller med klassiske biler og alt hvad dertil hører.

Hertil er der et helt område på en selvstændig etage med alverdens tyske pølser, øl etc.

**31st Techno Classica, Essen,  
den 10.- 14. april 2019**



Arrangementet er blandt verdens ledende indenfor sektoren for klassiske biler, og i 2018 besøgte 188.000 fra 41 nationer arrangementet.

I løbet af de fire dage blev der solgt et stort antal klassiske biler til høje priser.

Igen i 2019 vil der blive fulgt op på succesen under årets tema: "Del din passion", der vil blive præsenteret over 21 udstillings segmenter som repræsenterende mødesteder for alverdens bilfolk.

**MG Live, Silverstone,  
den 15. - 16. juni 2019**



Velkommen til verdens største begivenhed for MG ejere, organiseret af MG Car Club

Verdens største MG show, MG Live, vender tilbage til Silverstone i 2019.

I 2019 skal MG mærkets 95 års fødselsdags markeres med et stort udvalg af alt der vedrører MG mærket.

På banen vil MG Car Club og indbudte racer gæster kæmpe om ære og værdighed på Silverstones' fantastiske Grand Prix bane.

I 2019 vil vi også markere 60 års fødselsdagen for California Cup Autotest, hvor de hurtigste tre MG hold, der repræsenterer deres lokale MG klub, hædres.



**AVD-OLDTIMER-GRAND-PRIX,  
Nürburgring, den 9. - 11. august  
2019**



SÆSONENS HØJDEPUNKTER FOR FANS AF KLASSISKE BILER

Med et tilskuertal på mere end 60.000, samt et helt fantastisk startfelt, er AVD-Oldtimer-Grand-Prix et af de største og mest populære Vintage Car Racing oplevelser overhovedet.

Der vil være mulighed for at eksperimentere med en fantastisk rejse gennem syv årtiers motorsports historie.



**Goodwood Revival, Goodwood,  
Den 13. - 15. September 2019**

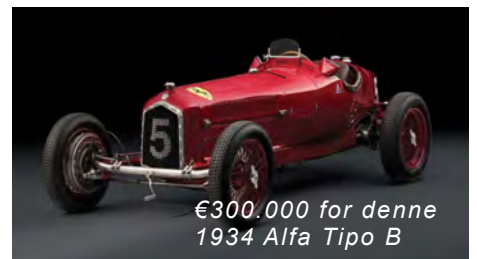


Det eneste historiske race møde, som fokuserer på periode temaer. Genskabelse af romantikken omkring klassiske biler og glamouren omkring motor racing, som det oprindeligt så ud. The Goodwood Motor Circuit genskaber dette, både på og uden for banen.

Auktioner:



Ferrari 290 MM solgt for \$22 millioner



€300.000 for denne 1934 Alfa Tipo B



**Er det noget for dig?**

Hvis du vil høre mere om disse muligheder og eventuelt finde nogle at køre sammen med, så kom til et lille formøde:

Tirsdag den 5. februar 2019 kl 17.00 i DVK's lokale på 1.sal i Sommers bilmuseum, Nærum Hovedgade 3, Nærum. Tag evt en sandwich med, hvis sulten kommer snigende. Efter formødet er der almindeligt klubmøde kl 19.00.

Kan du ikke komme, men er interesseret, så send mig en mail på :

**thousig@post11.tele.dk eller  
ring på tlf.: 24 27 41 83.**



## INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

### Englændertræf i Løgumkloster Fredag den 7. - Lørdag den 8.juni 2019

**Sted:**  
Løgumkloster



Lørdag den 8. juni 2019 får vi igen den smukke markedsplads i Løgumkloster til at skinne af charme fra gamle engelske køretøjer, og alle er velkommen, hvad enten det er med bil, lastbil eller motorcykel. Kl. 08:00 åbner pladsen og kl. 09:00 serveres gratis kaffe og rundstykker sponsoreret af Klosterbageren og Brugsen. I dagens løb vil der være musik og underholdning på pladsen, ligesom der vil være mulighed for at stille sult og tørst på bedste markedsvis.



**Tilmelding senest den 20. maj 2019 via:**

[www.englaendertraef.dk](http://www.englaendertraef.dk)

eller

Anton Schulz, telefon 29 99 37 89

eller

Ena Pedersen telefon 22 77 74 39,

E-mail: [ena@klostervine.dk](mailto:ena@klostervine.dk)

**Du kan se meget mere på:**

[www.englaendertraef.dk](http://www.englaendertraef.dk)

### Årets bil 1969-2019: Familien Danmark på hjul Den 24. januar - den 22.april 2019

**Sted:**  
Filmbyen 30-32, 2650 Hvidovre

Tag med en tur ned ad Memory Lane og genoplev dine minder bag rattet eller på bagsædet af en Fiat 127, en Ford Sierra, en Opel Kadett eller en af de mange andre herlige biler, der er blevet kåret som Årets Bil de seneste 50 år. For første gang i Danmark vil du nu kunne opleve en museumsudstilling om Årets Bil og danskernes helt egne biler gennem 50 år! Viborg Museum og Forstadsmuseet i Hvidovre fejrer 50-året for kåringen af den første Årets Bil i Danmark med en stor og spektakulær udstilling.

**Danmarkshistorien fortalt på underholdende og visuel vis**

I udstillingen vil man kunne opleve bilerne i en flot, visuel og spændende scenografi og komme på en skøn vandring gennem de seneste 50 års danmarkshistorie med masser af film, fotos, lækker nostalgi og gode historier.

**En udstilling for hele familien og bilnørderne**

Udstillingen bliver en oplevelse for alle. For alle der har sidet bag rattet eller kørt med i en af de ikoniske biler og har haft et liv af oplevelser i dem. Og for dem, der har skruet i de mekaniske dele af bilerne og kender hver en detalje under motorhjelm. Udstillingen bliver en stor oplevelse for hele familien og alle vennerne.



Se mere her:

<https://viborgmuseum.dk/aaretsbildk>



Veteranforsikring  
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



## Præmieeksempler

### Veteranbiler og motorcykler -1989 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	631	233
75.000	917	233
125.000	1.129	233
175.000	1.339	233
225.000	1.541	233
275.000	1.766	233
325.000	2.040	233
375.000	2.312	233
425.000	2.586	233
475.000	2.802	233
525.000	3.133	233
Osv.		
Selvrisiko	1.556	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 30 år. 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.

### Klassiske køretøjer 1990-1994 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.548	529
75.000	2.254	529
125.000	2.778	529
175.000	3.295	529
225.000	3.791	529
275.000	4.341	529
325.000	5.016	529
375.000	5.687	529
425.000	6.362	529
475.000	6.892	529
525.000	7.706	529
Osv.		
Selvrisiko	3.112	

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

## Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af  
ThistedForsikring



SERVICE ★ REPARATION ★ RESTAURERING  
RESERVEDELE ★ MILLERS OIL ★ MERCHANDISE  
KØB ★ SALG ★ KOMMISSION



British Sportscars

Hejreskovvej 26A - 3490 Kvistgård - Tlf + 45 40 72 31 35 - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk

## INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

### NÆRUM

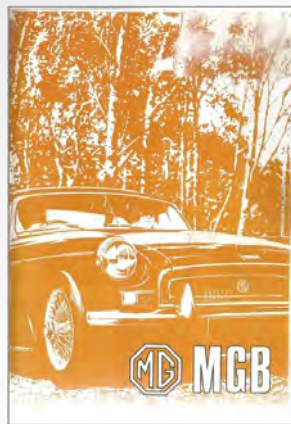
Tirsdag den 5. februar 2019 kl.19.00

#### Mødested:

DVKs lokale på 1.sal i Sommers bilmuseum  
Nærum Hovergade 3, Nærum  
**Matthies Garage "Live On Stage!"**



...teknik,  
holdninger  
og gode råd.....



**Denne aften har du mulighed for at bestemme hvilke emner Matthies skal tale om.**

Et eksempel kunne være:

- "Hvorfor bliver motoren i min MG ikke ordentlig varm om foråret?"
- "Min MG har generelt svært ved at starte?"

Send dit ønske om emne til Matthies:

**Senest den 31. januar 2019**

**Mail: [moganissen@youmail.dk](mailto:moganissen@youmail.dk)**

**Så har han tid til at forberede sig.**

Mødet vil sandsynligvis udvikle sig til udveksling af erfaringer, så tag notesblokken med og få guldkornene med hjem.

Du kan også tage din MG's instruktionsbog/ Drivers handbook med, og notere i den. Så bliver noterne ikke væk.

*På gensyn*

*Matthies og Lars*

### SYDSJÆLLAND-LOLLAND-FALSTER

Tirsdag den 12. februar 2019 kl.19.00

#### Mødested:

Hos Per Uhrenfeldt  
Vordingborgvej 347  
4700 Næstved  
**Garagemøde**

Per har en stor garage med alt hvad der sig hør og bør, når man er passioneret omkring ældre biler og motorsport.

Vi får mulighed for at kigge nærmere på, hvad Per har i sine gemmer.



*Vel mødt!  
Bent*

### VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 19. februar 2019 kl.19.00

#### Mødested:

**Se ind på hjemmesiden**

Aftenens emne skulle vi gerne have fastlagt på klubmødet i januar.

*Følg med på hjemmesiden.*



# LM AUTO KØB-SALG-SERVICE

Lars Madsen  
Langemosevej 7  
4100 Ringsted

Telefon: 23745101  
CVR: 28437951



*Mit speciale:*

*Få din bil lavet lørdag-søndag,  
så har jeg den køreklar til dig  
mandag morgen !*

*Ring for aftale.*



## Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

v/Bo Kjer  
**40 45 88 82**  
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse  
[www.veteransmeden.dk](http://www.veteransmeden.dk)

### KOMMENDE KLUBMØDER Marts 2019

#### NÆRUM

Tirsdag den 5. marts 2019  
kl. 19.00

Støt din  
klub.  
Deltag i  
møderne !



#### SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 12. marts 2019  
kl. 19.00



#### VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 19. marts 2019  
kl. 19.00

#### HUSK:

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

### HUSK

Har du emner til "KØB & SALG" ?

Kontakt Anlis Nissen på mail:

[moganissen@gmail.com](mailto:moganissen@gmail.com)

Du skal IKKE bruge redaktionens mail-  
adresse !



**KØB & SALG**



## BESTYRELSE



**FORMAND**  
**Lars Thousig**

Hyldestubben 8, 2730 Herlev  
Tlf. 44 44 41 83 / 24 27 41 83  
E-mail: [thousig@post11.tele.dk](mailto:thousig@post11.tele.dk)



**NÆSTFORMAND**  
**Rikke U. Nissen**

Rådhusvej 14, 4300 Holbæk  
Tlf.: 59 43 88 50  
E-mail: [rikkeunissen@webspeed.dk](mailto:rikkeunissen@webspeed.dk)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Kurt Larsen**

Ingeborgvej 4, 4130 Viby Sj.  
Tlf.: 46 19 41 57  
E-mail: [kurtj.larsen@mail.tele.dk](mailto:kurtj.larsen@mail.tele.dk)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Bent Hedegaard**

Sandvigvej 6, Svinø Strand, 4750 Lundby  
Tlf. 40 19 11 69  
E-mail: [benthedegaard@hotmail.com](mailto:benthedegaard@hotmail.com)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Torben Olsen**

Karlstrupvej 99, 2680 Solrød Strand  
Tlf. 20 22 00 61  
E-mail: [to@sensortek.dk](mailto:to@sensortek.dk)



**BESTYRELSESMEDLEM**  
**Claus T. Poulsen**

Ved Gadekæret 16, 3650 Ølstykke  
Tlf. 29 69 42 45  
E-mail: [c.c.poulsen@post.tele.dk](mailto:c.c.poulsen@post.tele.dk)

## KASSERER



**Wiggo Madsen**

Friisvej 14, 2635 Ishøj  
Tlf.: 20 29 15 08  
E-mail: [wiggo.madsen@sol.dk](mailto:wiggo.madsen@sol.dk)

## HJEMMESIDEN

**WEBMASTER:**

**Rikke U. Nissen**  
Tlf.: 59 43 88 50  
E-mail: [rikkeunissen@webspeed.dk](mailto:rikkeunissen@webspeed.dk)

**KØB & SALG:**

**Anlis Nissen**  
Tlf.: 22 41 57 06  
E-mail: [moganissen@gmail.com](mailto:moganissen@gmail.com)

## DASU

**LICENSBESTILLING:**

**Anlis Nissen**  
Tlf.: 22 41 57 06  
E-mail: [medlemmgklub@gmail.com](mailto: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](mailto:petermgtd@gmail.com)



**MGA**

Jørgen Hedetoft,  
Drejøvej 10, Vor frue, 4000 Roskilde  
Tlf. 28 92 31 48  
E-mail: [j@hedetoft.eu](mailto:j@hedetoft.eu)



**MGB / MGC / MG GT / MGB V8**

Søren Lorentzen,  
Højbjergvej 14, 4700 Næstved  
Tlf. 61 45 54 61  
E-mail: [soerenl@mail.dk](mailto:soerenl@mail.dk)



**SPRIDGET**

Bent Hedegaard  
Sandvigvej 6, Svinø Strand, 4750 Lundby  
Tlf. 40 19 11 69  
E-mail: [benthedegaard@hotmail.com](mailto:benthedegaard@hotmail.com)



**MG F / TF / MG Z-Typer**

Allan Christensen,  
Vangebovej 13, Søllerød, 2840 Holte  
Tlf. 42 44 53 93  
E-mail: [mgccredaktion@gmail.com](mailto:mgccredaktion@gmail.com)



**MG Magnette**

Matthies Nissen,  
Ewalds Have 40, 4300 Holbæk  
Tlf.: 40 16 54 86  
E-mail: [moganissen@gmail.com](mailto:moganissen@gmail.com)

## BLAD & MEDLEMMER



**REDAKTØR:**

**Allan Christensen**  
Vangebovej 13, 2840 Holte  
Tlf.: 42 44 53 93  
E-mail: [mgccredaktion@gmail.com](mailto:mgccredaktion@gmail.com)

**INDLÆG TIL BLADET:**

**Sendes til:**  
E-mail: [mgccredaktion@gmail.com](mailto:mgccredaktion@gmail.com)  
(Se deadlines på side 4)

**MEDLEMSREGISTRERING:**

**Anlis Nissen**  
Tlf.: 22 41 57 06  
E-mail: [medlemmgklub@gmail.com](mailto:medlemmgklub@gmail.com)

**OBS:**

**Har du ikke modtaget bladet senest den 1. i måneden,  
så kontakt Anlis Nissen**

**ANNONCER, TRYKNING OG DISTRIBUTION:**

**Peter Clausen**  
Tlf.: 20 84 67 86  
E-mail: [petermgtd@gmail.com](mailto:petermgtd@gmail.com)



# Peter Mogensen

Reparation, service, restaurering og reservedele



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

Åbningstid:  
Man-fredag: 11-16.30  
Lørdag efter aftale

Peter Mogensen  
Mellemskovvej 1  
Kollerød, 3450 Allerød  
Tlf: 25 84 12 40  
Mailadr.: pmmg@live.dk

**Speciale: Hovedreparation af motor, gearkasse og bagtøj**

## M.P. Autolakering Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B  
3490 Kvistgård  
Tlf. 49138309



[www.mp-autolakering.dk](http://www.mp-autolakering.dk)  
E-mail: Poul-erik@mp-autolakering.dk



[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)