



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Marts 2019 - Nr.2

Klassiske MG'ere ved EEOTY i Frankrig i 2016



Austin-Healey Sprite (Frogeye)

Læs artiklen fra Motor Classic om Mie Chronhammers skønne lille Sprite iklædt en ægte BRG lak. I artiklen kommer vi rundt i modellens 60 år lange historie. Se side 6-11.



MGA Twin Cam

I 2018 kunne denne smukke model fejre sit 60 års jubilæum. Vi har lånt artiklen fra Bulletinen. Kig ind på siderne 12-15

Datidens MG reklamer



Bilreklamer har altid været enten morsomme eller lidt udfordrende - eller har de nu også det ? - Se ind på siderne 16-20



Få mere at vide på
side 29



HUSK - Generalforsamlingen i MG Car Club Danish Centre

Kig ind på side 31-33





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

Nyt fra bestyrelsen

Den 10. december holdt bestyrelsen julemøde hos Wiggo, som startede med de traditionelle gule ærter.



Aktiviteter. Der har været holdt julemøde i både Nærum og Dalby (Haslev) med stor deltagelse af medlemmer og co-drivere. I Nærum var det amerikanske lotteri afløst af pakkeleg, hvor klubben kom med alle pakkerne. Det gav en livlig aktivitet i hele lokalet og må siges at være en succes. I Haslev var der også stort fremmøde, og nok plads hos Henrik i Haslev. Her er pakkeleg vist også kommet for at blive.

MhS. Motorhistorisk Samråd holdt årsmøde i november, hvor Rikke deltog for klubben. Et vigtigt område er dialog med Skat og Færdselsstyrelsen om bl.a. synsvejledninger ved import, om beregning af brændstoffillæg, aldersgrænsen for veteranstatus hvor det offentlige arbejder med hhv. 30 og 35 år og ikke mindste kontakt til ministre/folketings-politikere som arbejder med trafik.

Tidstypiske nummerplader arbejdes der også med, herunder gule og papegøjeplader.

Motorhistorisk Samråd har en repræsentant i FIVA, som bearbejder EU og lande indenfor området med klassiske og veteranbiler. Det stigende antal byer med miljøzoner er en udfordring, da der er meget forskellige regler i byerne. Ikke let at finde ud af, hvis man som turist kommer i sin MG. Eneste mulighed er at undersøge de lokale regler via nettet inden man kører ad hovedgaden i Antwerpen (det er ikke muligt!). FIVA repræsenterer 1,5 millioner primært europæere med interesse for veteran/klassiske biler.

Orienteringsløb. Vi havde en debat om Orienteringsløbene, hvor sekundetapen afholder nogle fra at deltage, eller ser den som et irritationsmoment. Den oprindelige idé var at introducere tidsetapen for medlemmer, som går videre til DASU Classic løb. Men det er der ingen som gør. Tovholder Claus vil samle orienteringsløbsgruppen i januar og diskutere eventuelle ændringer så flere kører Orienteringsløb.

Klubweekend. Datoen er den 30. aug.-1. sep. 2019. Stedet bliver Lolland og Falster hvor to lokale medlemmer (Freddy Andersen og Klaus Møller) vil stå for planlægning af turene. Det skal nok blive spændende, og mon ikke de finder på noget som selv øvrige lokale medlemmer ikke har set/været før. Vi skal bo på Hotel Maribo Søpark, og vi har sat os på 50 værelser med sødsigt. Ved siden af hotellet findes en dejlig campingplads, som også er en overnatningsmulighed. Måske noget for vores lille gruppe med klassiske campingvogne!

Klubtrøjer. Vores venner i Jylland har en større klubshop med MG tøj og regalia. Vi er i dialog med dem og planen er at de står for at modtage bestillinger og produktion af vores klubpolo med vores logo og navn. Det vil også blive muligt at betjene sig af det store udvalg i deres klubshop. Når de tekniske detaljer er på plads får du information her i bladet.

Generalforsamling. Husk at komme til generalforsamlingen tirsdag den 5. marts i Nærum. Her skal vi også fejre vinderne af orienteringsløb, manøvreprøver og klubmester. Det bliver også spændende at se, hvem der i år modtager Vilhelm Nellesmanns Ærespokal, for en særlig indsats for klubben eller MG mærket. Tag din Co-driver med.

Vi ses derude !

Lars

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



Pakkeleg gav ny aktivitet på julemødet i Nærum



De kreative MG nissepiger har været i chokoladekøkkenet, og dette kunne man vinde!



Der var plads til det store fremmøde i Haslev, i Henriks gildesal.



Et nyt medlem tiltrak sig opmærksomhed.





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

Bankkonto: 9309-4572876123

CVR nr.: 35502777

Oplag:

700 stk.

Tryk:

Privat

FORSIDE:



Rigtig mange fornemme MG'ere var repræsenteret på EEOTY i Frankrig tilbage i 2016

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Sneen pryder fortsat vores græsplæne, hvilket katten er stærkt utilfreds med, da vi atter forsøger at lokke den en tur udenfor.

Måske har MG'en i garagen det på samme måde, hvem ved?- Havde salig HC Andersen levet, ville han helt sikkert have skrevet et eventyr om den kuldskeære MG, der ikke ville ud i sne og sjap.

Gamle HCA har som bekendt for længst forladt os, så vi må selv ty til fortællinger, der giver smil på læben, og betyder noget for en ægte MG ejer.

I den boldgade har vi atter fået adgang til en af bilbladet MotorClassics artikler, som denne gang handler om den lille "frøøje" fætter, da den jo ikke formelt er en MG, men så alligevel.

Historien går på fortællingen om en utrolig populær lille sportsvogn, som vi har mødt på vejene gennem seks årtier, siden den så dagens lys for første gang i 1958. Der er selvfølgelig tale om den lille Austin-Healey Sprite, som vi altid har haft et godt forhold til i MG klubben. Læs historien fra side 6.

Et andet 60 års jubilæum kunne fejres i 2018, da MGA Twin Cam også så dagens lys i 1958. Det er Tommy Ollars fra den svenske MG klub, der har skrevet om dette jubilæum, som vi desværre ikke nåede at fejre i 2018, hvor det retteligt hørte til.

På redaktionen har vi fra tid til anden læst artikler om reklamens magt i bilbranchen. Det fik os til at kigge nærmere på, hvordan MG'ere gennem tiden er blevet markedsført, og hvordan tidernes skiften satte sit tydelige præg på reklamerne. Det går lige fra en bornert fortid i 50'erne over "Swingin' London" tiden til nutidens ofte lidt voldsomme udtryk. Start på side 16.

Sidst men ikke mindst, så husk klubbens generalforsamling den 5.marts 2019 kl. 19.00 i Nærum. Kig ind på siderne 31-33.

Red.

NYT FRA BILVERDENEN

Årstiden er for klassiker- og sportsvognsfolket næppe den mest optimale, da kulde og saltlage-flydende veje er gift for selv den bedste bil. Derfor er der selvfølgelig risiko for, at man bliver lidt bleg af at opholde sig for meget sammen med bilen inden døre i garagen.

Men skulle man tage en pause, for at kigge ud i den store verden for at se, hvad der på denne årstid rører sig på bilmarkedet, er der selvfølgelig de første Motorshows, som indleder sæsonen. Gider man ikke rejse rundt efter disse Motorshows, så kan man jo følge med i de første internationale rallys, hvor det legendariske Dakar Rally, som for 41. gang blev afviklet i januar med start og mål i Lima i Peru. Eurosport sendte fra dette fantastiske rally, som nu har fundet sin form i Sydamerika. Husk det til næste vinter !

Et af de andre meget berømte rallys er det årlige Monte Carlo Rally, som løb af stablen i dagene 25.- 29. januar 2019.

Mærkeligt nok dækker den danske sportspresse praktisk talt ikke disse begivenheder, hvilket kan undre, når man oplever et "tæppebombardement" af forbrugt TV tid på håndbold, tennis og fodbold. Men det får vi jo nok ikke lavet om på, med mindre vi får en verdensmester i rally, formel 1 eller lignende.

Mens disse linjer skrives er det klassiske "Rallye Monte Carlo Historique" godt i gang, idet det gennemføres i dagene den 30.januar til den 6.februar 2019. Selvom flere danskere hvert år deltager i dette historiske løb, skrives der sjældent om det, og kun hvis et af startstederne skulle være i København, som i 2018. Årets danske deltagere har mildest talt heller ikke været let at finde frem til. Men hvor der er vilje ! - Skulle der være en læser, som med interesse ville skrive en lille beretning om årets Rally, ville vi på redaktionen være meget taknemmelige.

Det var vinterdepressionen ! - Nu venter foråret, med åben bil og vind i håret.



MGF / TF

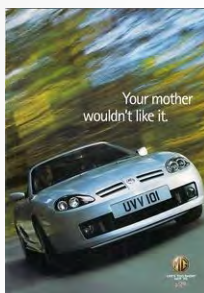
Vidste du.....



Indtil begyndelsen af januar 2019 var der blevet indregistreret 112 MGF / TF, som blev produceret i perioden 1995 til 2005, med nogle få producerede "efternølere" under skiftende ejere, frem til 2009. Ingen af disse "efternølere" er efter redaktionens research indregistreret på danske nummerplader.

I alt 82 MGF og 30 MGTF er kørende på danske nummerplader.

Ved en senere lejlighed dykker vi ned i disse tal for at se, hvilke år-gange, der bedst appellerer til de danske MGF / TF ejere.



Få en prøvetur i en ny MG

Kunne du tænke dig en prøvetur i en helt ny MG fra SAIC, så kig ind på den engelske klubs hjemmeside (se link herunder), hvor du kan booke en prøvetur i de tre viste MG modeller, næste gang du skal en tur til London.



MG3

MG ZS



MG GS



<https://mg.co.uk/test-drive/>
<https://piccadilly.mg.co.uk/>

Fin crash test for MG TF

(Ja, ja ! - det er en gammel nyhed!)

På trods af årene der er gået, synes vi lige de 30 ejere af en MG TF i Danmark skal vide, at deres bil fik en flot crash test "dom" tilbage i 2003.



Som *Sportscartesting.com* skrev:

"Den seneste centermotor-sportsvogn fra MG, fik i går (28.1.2003 / Red.) officielt tildelt titlen som den bedste i sin klasse af organisationen euro NCAP; organisationen, der gennemfører de mest anerkendte crash-tests.

Bilen fik fire glimrende stjerner i den klassiske disciplin - ind i muren - mens den fik tre stjerner i den særlige fodgænger-disciplin.

MG TF er dermed en glimrende designet sportsvogn, når det gælder om at beskytte fodgængere i et eventuelt sammenstød. Fronten skader simpelthen fodgængerer mindre ved en ulykke.

Centermotoren giver altså ikke bare sjove køreegenskaber, men også en "blødere" front."

Klassiker eller ...?

Flere og flere bil værksteder er begyndt at tilbyde ombygning og modernisering af din klassiske bil, hvis den nu skulle være blevet lidt "træt".

Disse tiltag understøttes også af, at nogle af de store bilproducenter nu tilbyder restaurering og genopbygning af deres gamle klassikere. Porsche har været på den bane længe, og nu er Jaguar og BMW også kommet med. Flere kan sikkert tilbyde det samme.

For den ægte klassiker entusiast lyder dette sikkert som en drøm, hvis man har tegnebogen i orden, for det er ikke billigt...!

Et alternativ kunne være at få ombygget sin klassiker til en moderne bil, med helt ny motor, aircondition, touch screen etc. Hvad siger du f.eks. til en Jensen Interceptor ff fra 1968 med en sprit ny Corvette V8 motor, aircondition, ny læderkabine, ny undervogn etc.. Eller hvad med en Lotus Elan med Ford motor (?)

Det er anderledes, meget dyrt at få lavet, og så er det ikke sikkert, at du kan få bilen indregistreret i Danmark. Hertil er der efter sådan en operation vel næppe tale om en ægte klassiker, selvom den tilsyneladende er identisk med sit ophav.

En "ny" Aston Martin DB4 er seneste skud på den stamme, dog med producentens velsignelse.





I EUROPA KALDTE DEN FROGEYE, på dansk frø-øje eller bare „frø“, mens amerikanerne kaldte den bug-eye (udstikkende øjne). Og uanset øgenavn bliver de fleste i godt humør ved synet af en Sprite

Lille, glad - og meget vågen

„Frø-øje“ alias Austin-Healey Sprite har nu givet smil på læben i hele seks årtier. Og den minimalistiske britiske roadster er selve symbolet på, at sand køreglæde intet har med størrelsen og mængden af hestekræfter at gøre. Måske snarere tværtimod!

Hvis du mener, at størrelsen er afgørende for køreglæden, kan du lige så godt blade frem til næste artikel – eller måske skal du netop læse videre. For i seks årtier har Austin-Healey Sprite været et rullende bevis på, at lille og vågen så afgjort kan være bedre end stor og doven. Og den er skam god nok: Selvom der kun er en bagatel over 40 heste at lege med, kan selv hårdkogte sjæle ikke lade være med at trække på smilebåndet, når vejen svinger, og den lille englænder folder køreglæden ud i imponerende mængder.

Bare synet af den kan jo gøre enhver i godt humør. Ikke mindst forlygterne, der på de første årgange rager op af front-hjelmen – heraf tilnavnet Frø-øje – og sammen med kølergrillen får bilen til at smile bredt. Men jo – den er selvfølgelig lille, sådan en Sprite. I tørre tal 17 cm kortere og næsten 30 cm smallere end en moderne VW Up, og da den kun rager 126 cm op over asfalten, er vi næsten ved at snuble over den racinggrønne sag, vi møder i Mie Chronbergs indkørsel i nordsjællandske Espergærde. En af de tidligste Sprites, registreret første gang i oktober 1958 og det blot tredje

eksemplar, der fik danske nummerplader på efter lanceringen.

Sportslig ånd

Ideen til Sprite, der i øvrigt bedst kan oversættes som „lille ånd“ eller „lille trolde“, opstod i kølvandet på det vellykkede samarbejde mellem Austin og den tidligere rallykører Donald Healey, der allerede havde kastet storsælgeren Austin-Healey 100 af sig. Den var et hit i USA, og hvorfor ikke gentage succesen i en mere europæisk målestok, nu hvor krigsårenes hårde økonomiske åg så småt kunne rystes af, og flere fik lyst og råd til at sætte sig bag rattet af noget sjovt?

Samtidig kunne man passende udfylde det hul, der opstod i BMC-koncernens sportsvognsprogram, da den større MGA i 1955 afløste de små Midget-modeller. Derfor gav BMC-chefen Leonard Lord i begyndelsen af 1956 Healeys firma frie hænder til at skabe en lille, folkelig sportsvogn, der skulle være så billig at producere, at den ikke blev nævneværdigt dyrere end en Morris Minor 1000. Og så enkel, at „enhver rask ung mand kunne vedligeholde den i et cykelskur“.

Det meste af mekanikken blev hentet på BMC's lager. Motoren lå i forvejen i både førnævnte Minor og Austin A35, og i Sprite blev den kvikket op med nogle stivere ventilfjedre, så den tålte flere omdrejninger, og to SU-karburatorer i stedet for en enkelt Zenith. Resultatet var 42,5 i stedet for 34,5 hk, selvom der takket være datidens benzinkvalitet ikke blev pillet ved kompressionen.

Forhjulsophængen var Austins velkendte konstruktion med trapezarme og skruefjedre, mens Morris Minor havde doneret tandstangsstyringen. Også bagakslen var fra Austin A35, men med kvartelliptiske bladfjedre à la den klassiske Austin Seven for at spare plads og vægt. Det hele blev svøbt i et helsvejset karrosseri forstærket med solide tværribber, kasseprofiler i siderne, et stift rør til kardanakslens og en hjælperamme fortil.

Frø-øjne ved en fejl

Selve designet var skabt af Gerry Coker, der også havde tegnet Austin-Healey 100, og for at holde prisen nede var antallet af karrosseridele begrænset til et absolut minimum. En bagklap var sparet væk, så bagagen skulle bakses ind bag



I DAG ER FRØØJE-FORLYGTERNE OG SVINGFRONTEN ikoniske design-detaller – men begge dele blev udelukkende til for at spare penge

EN LEGENDE I BRITISK BILHISTORIE: „A“-motoren stammer fra 1951 og gik først i graven i 2000 sammen med den originale Mini

sæderne, der var ingen udvendige dørhåndtag, og motorhjelm bestod af hele fronten, der blev svinget op. Inklusive de nuttede forlygter, der blev til som en ren nødløsning.

Stod det til Gerry Coker, havde Sprite fået „liggende“ vippelygter, der svingede op af karrossen i stil med dem, vi så på Porsche 928 næsten 20 år senere. Men regnedrengenes røde kuglepenn sagde nej, så i stedet blev lygterne fikseret i „oprejst“ position. Efter sigende var Coker alt andet end tilfreds med det i dag så ikoniske resultat, og ved første større facelift i 1961 fik Sprite en mere normal front med lygter i forskærmene. Ved samme lejlighed kom søstermodellen MG Midget også på gaden, men den historie tager vi en anden god gang.

Udstyret var også barberet helt i bund, alligevel lykkedes det ikke helt at holde prisen nede på Morris Minor-niveau: Ved den danske lancering i 1958 kostede en Sprite nogenlunde det samme som en Ford Consul, og var lidt billigere end en Volvo PV Sport og lidt dyrere end en Opel Rekord 1500. Men Sprite, der blev bygget hos MG i Abingdon-on-Thames, var stadig markedets suverænt billigste åbne sportsvogn og dermed det sjove alternativ til en familiebil, som Leonard Lord og Donald Healey havde tænkt sig. Og som Motor skrev i den første omtale i nr. 13/1958: „Kundens fordel ved en sådan sportsvogn er, hvis den er konstrueret rigtigt, køreegenskaber ud over det almindelige og et forholdsvis lavt benzinforbrug.“

Den kører skam også 16-18 km på literen“, fastslår Mie Chronhammer, inden vi tager plads i den racinggrønne Sprite. Og jo – den er lille, sådan en Sprite. Før du er på plads i cockpittet, skal der slås nogle alternative krøller på kroppen, som formentlig vil få din kiropraktor til at smile hele vejen ned til banken – især med kalechen monteret. Desuden sidder pedalerne så tæt, at du snildt kan træde dem alle tre ned på én gang.

Til gengæld er der forbavsende god plads bag rattet, og bilen, der har haft



DE TYDELIGE, RUNDE INSTRUMENTER er med til at skabe den rette, sportslige atmosfære bag det lille, to-egede sportsrat

seks danske ejere, altid har kørt i Nordsjælland og aldrig for alvor er renoveret, blot vedligeholdt, udstråler det levede livs uforlignelige patina. Udstødningens dybe snerren lægger ikke skjul på de sportslige ambitioner, og den lille, ivrige 948-kubikker gør et forbavsende godt stykke arbejde i den 650 kg lette bil.

Maxi-køreglæde i miniformat

Muntert brummende tager den ivrigt fat næsten fra tomgang og har ikke noget imod at tage omdrejninger. Ser vi blot på de tørre, objektive tal er den lille Sprite naturligvis ikke hurtig; snarere tværtimod, og også i 1958 kunne mange normale familiebiler sagtens give den baghjul ved lyskrydsene. Men takket være

DEN VELSKIFTENDE FIRETRINS GEARKASSE har sin del af ære for, at den lille Sprite føles langt mere livlig, end den reelt er





DE SNOEDE, SMÅ LANDEVEJE er Austin-Healey Sprites rette element. På længere ture mærkes det, at den er en meget lille bil

AUSTIN-HEALEY SPRITE 1958



MOTOR: R4, 948 cm³, 8V. Vandkøling. Stødstangsaktiverede topventiler, 2 SU H1 halv-faldstrømskarburatorer. 42,5 hk (SAE brutto) ved 5.200 o/min, 71 Nm ved 3.300 o/min.

TRANSMISSION: 4-trins manuel gearkasse med synkronisering på 2., 3. og 4. gear. Gulvgearstang.

OPBYGNING: Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil tværsvingarme med skruefjedre, bagtil stiv aksel med føringsarme og kvartellip-tiske bladfjedre. Tromlebremser for og bag. Tandstangsstyring.

MÅL OG VÆGT: Længde 337 cm, bredde 135 cm, højde 126 cm, vægt 597 kg. 5.20-13-dæk.

PRÆSTATIONER: 0-80 km/t. 15,5 sek., 0-100 km/t. 27,1 sek., topfart 126 km/t. (Motor-målinger 1958).

PRODUKTIONSTAL: 48.987 (Mk I 1958-61). Alle Sprite 1958-71: 129.347.

PRIS 1958: 19.950 kr.

PRIS I DAG: 125.000-150.000 kr.



den luftige og ikke mindst lave siddeposition føles den betydeligt mere levende, end den er. Mies bil var ekstraudstyret med varmeapparat og sideruder fra ny, men varmen fra transmissionen er rigeligt til at holde varmen på en tidlig dansk forårsdag. I stedet glæder du dig over det direkte og knivskarpe styretøj, den jernhårde, men hjertelige undervogn, der gør den lille Healey så agil og rap i bevægelserne som en bedre gokart, og ikke mindst det præcise, kontante gearskifte. Og du har ikke taget mange snævre sving, før du griber dig selv i at sidde og smile lige så bredt som bilen.

Trods størrelsen er Austin-Healey Sprite nemlig en rigtig sportsvogn, og det er ikke noget under, at den blev et populært motorsportsredskab og scorede talrige klassejere på både bane og landevej. Blandt andet i det forræderiske alperally Coupé des Alpes i 1958 og i 12-timersløbet på amerikanske Sebring året efter. De rosende ord hang da også løst i Motor nr. 18/1958: „Det var en virkelig fornøjelse at køre den lille vogn. Gennem skarpe kurver følger vognen nøjagtigt den styrede kurs, og når baghjulene endelig skrider ud, er det meget let at rette vognen op ... Vognen kommer helt til sin ret på snoede veje med god belægning. Her kan man udnytte den fremragende vejbeliggenhed og den store stabilitet i kurverne, og her føles motor-kraften fuldt tilstrækkelig, når gearene bruges rigtigt. På motorveje kan det derimod ikke undgås, at Sprite'n i alle henseender føles som en lille vogn.“



INNOCENTI 950 SPORT var tegnet af amerikanske Tom Tjaarda, der også stod bag bl.a. Fiat 124 Sport Spider, De Tomaso Pantera og Ferrari 330 GT 2+2

DEN ITALIENSKЕ SPRITE

Selvom italienerne jo nok kan finde ud af at lave sportsvogne selv, fik Austin-Healey Sprite i 1961 en italiensk aflægger i form af Innocenti 950 Sport. Industrimanden Ferdinando Innocenti, der bl.a. stod bag Lambretta-scooterne, fik i 1959 licens til at bygge BMC-koncernens biler i Italien, og 950 Sport, som debuterede på Torino-bilmessen i 1960 og gik i produktion året efter, var lidt „finere“ end den engelske Sprite. Teknisk var de to næsten identiske, men 950 Sport havde sit eget karrosseri og både rulle-sideruder, foldekaleche og en betydeligt mere behagelig kabine. I 1963 fik bilen den større 1100-motor og skiftede navn til Innocenti Spider S, og en coupéversion fulgte i 1966. Succesen var dog til at overse; produktionen stoppede i 1968, men de sidste biler solgtes først i 1970. 6.857 Spidere og 794 coupéer blev bygget.



VARM VOGN I EN KOLD KRIG

Austin-Healey Sprite kørte ind i den kolde krigs historie, da det samme eksemplar to gange blev brugt som flugtbil mellem Øst- og Vestberlin – blev forruden fjernet, kunne den lave roadster simpelthen smutte under grænsebommene, hvis føreren dukkede hovedet.

Første gang var kort efter midnat den 5. maj 1963, da østrigeren Heinz Meixner skjulte sin østtyske kæreste bag sæderne og hendes mor i bagagerummet på en rød Sprite, han havde lejet i Vestberlin.

Efter at have vist sit pas ved Checkpoint Charlie blev Meixner bedt om at køre ind til siden, så bilen kunne blive gennemført; i stedet hamrede han speederen i bund, og før de forbavsede DDR-grænsevagter fik afsikret våbne, var alle i sikkerhed vest for Berlinmuren.

Flugten vakte stor opsigt, og kort efter gættog den tyskfødte argentinske statsborger Norbert Konrad succesen, da han lejede den samme bil og fik sin østtyske kæreste ud ad samme vej.

Men så gik den ikke længere: Grænsebommene blev forstærket med lodrette stålrør, der gik ned til asfalten og ikke levede plads til en britisk minisportsvogn.



Heinz fik sin Margit - og en swing-om - en varm august aften efter flugten. (red.)

HEINZ MEIXNER MENTE, han havde tre sekunder til at køre under Checkpoint Charlie-bommen med sin kæreste og svigermor, før DDR-vagterne kunne skyde. Det passede!



UDSTYR ER DER IKKE MEGET AF i Sprite-cockpittet. Alligevel er du ikke i tvivl om, at du sidder i en rigtig sportsvogn



KUFFERTEN KØBTE MIE, fordi stilen passede godt til bilen. Den viste sig at være fuld af gamle aviser fra Sprits fødeår, 1958



UDVENDIGE DØRHÅNDTAG var der ikke råd til, så du skal have hånden ind i bilen for at åbne døren, der af samme grund ikke kan låses



DER ER LANGT NED, OG KABINEN ER SMAL – men du sidder forbavsede godt, når du først er kommet på plads dernede

Den ægte vare

Kun på enkelte punkter levede den lave Sprite ikke op til FDM-folkenes høje forventninger til en rigtig vogn: „Udblæsningen giver den helt rette „sportstone“. Det samme kan absolut ikke siges om hornet, der giver en alt for svag lyd, som tilmed slet ikke svarer til vognens karakter ... I en så udpræget sportsvogn burde håndbremsen være forsynet med „fly-off“ lås, det vil sige en lås, der først binder, når man trykker knappen ned. Dette ville lette udførelsen af de „håndbremsevendinger“, som vognen egner sig fortrinligt til.“

Bevares, men det er bestemt til at leve med. Som Motor fastslog i 1958: „Indenfor de grænser, som sættes af den moderate motoreffekt, giver Sprite'n alt det, som en ægte sportsvogn kan give, og det kan med sikkerhed siges, at intet andet køretøj i samme prisklasse er morsommere at køre.“

Og det er så sandt, som det er skrevet. Selvom den er lille, sådan en Sprite. Lille, men særdeles vagen.

AH Sprite på metalplanche (europosters.dk)



MIE OG ENGLÆNDERNE

Midt i 90'erne besluttede Mie Chronhammer og to venner, at de skulle købe en cabriolet hver, inden året var omme – og Mie, der er uddannet automekaniker, endte med at købe en grøn Sprite, som mester alligevel havde stående. Lige siden har de to været uadskillelige, men Mie, der bor i Espergærde ved Helsingør, har også udvidet samlingen med bl.a. diverse Jensen, en Austin-Healey 3000 Mk II og senest en Bentley fra 1948. Og så har Mie haft 47 Mini'er i årenes løb.



KALECHEN KAN IKKE FOLDES SAMMEN, men skal pilles af og ind bag sæderne. Det er ikke nær så besværligt, som det måske lyder



AFTAGELIGE SIDERUDER – det virker måske lidt primitivt, men i standardudgave havde en Sprite slet ikke sideruder



HURTIG ER DEN IKKE, men Austin-Healey Sprite er sjov og ikke mindst meget levende at køre. Sand køreglæde handler nemlig ikke altid om hk og km/t.

AUSTIN-HEALEY SPRITE – ÅR FOR ÅR

1958



1958: Austin-Healey Sprite med 948 cm³-motor på 42,5 hk præsenteres i maj og går i produktion hos MG i Abingdon. Efter få måneder ændres forruderamme og kalechemontering for at gøre kalechen mere tæt.

1960: De aftagelige sideruder er nu med skydevinduer i stedet for klart vinyl. De er dog stadig ekstraudstyr, medmindre du tilkøber en hardtop.

1961



1961: Den kraftigt reviderede Mk II-version med bl.a. en ny front med mere „normale“ forlygter og bred kølergrill, ny hæk med bagageklap og bagkofanger i hele bilens bredde, større karburatorer, der hæver effekten til 46,5 hk introduceres i maj. Samtidig lanceres søstermodellen MG Midget, der bortset fra navnet og nogle få pyntedetaljer er identisk med Sprite.

1962: I oktober får både Sprite og Midget en kraftigere motor på 1.098 cm³-motor og 56 hk samt skivebremser fortil. Trådhjul fås nu som ekstraudstyr.

1964



1964: Sprite Mk III (og Midget Mk II) præsenteres med en ny, let buet forrude samt døre med udvendige håndtag, dørlåse og rulleruder. Motoren får stærkere blok og lejer og yder nu 59 hk, og bagakslen er ophængt i halv- i stedet for kvartelliptiske fjedre til gavn for komforten.

1966: Sprite Mk IV (og Midget Mk III) får en – til mange entusiasters store skuffelse – nedtunet version af 1.275 cm³-motoren fra Mini Cooper S, der yder 65 hk. Foldbar i stedet for aftagelig kaleche, separate hovedcylindre til kobling og bremsesystem.

1966



1968: Biler til USA-markedet får lidt lavere effekt for at leve op til nye og strammere amerikanske miljøkrav.

1969: Austin-Healey Sprite sælges ikke længere i USA. El-systemet får minus til stel og generator i stedet for dynamo.

1970: '70-modellen faceliftes med bl.a. sort kølergrill og sidepaneler, sæder med hvilebeslag, nye fælge og smallere kofangere; bagkofangeren er i to dele med en kvadratisk nummerplade imellem. Kabinen kan nu leveres i beige i stedet for sort, og for at holde omkostningerne nede er navnet nu eneste forskel på Sprite og Midget.

1970



1971: Sprite udgår af produktion, og da samarbejdet med Donald Healey nu er opsagt, hedder de sidste 1.022 eksemplarer blot Austin Sprite, så British Leyland kan slippe for at betale royalties. Med diverse opdateringer fortsætter MG Midget til 1979.

CHARMETROLD PÅ VEJ OP

Engang var Austin-Healey Sprite et slagtilbud, men vil du have det originale „frø-øje“-look, må du til lommerne. Til gengæld er en sund Sprite billig og enkel i drift, men pas på rusten og ikke mindst originaliteten.

KARROSSERI

De største rustfælder er sektionerne, hvor bagfjedrene er fastgjort – står bilen mistænkeligt lavt, er de muligvis allerede sunket sammen. Tjek også dørenes indpasning; „klemmer“ de foroven, er sidepanelerne tærede (også dyrt). Andre vigtige tjekpunkter er skærme og hjulkasser samt hele den svingbare frontsektion.

TEKNIK

„A“-motoren er hårdfør, men tjek for usædvanligt oliespild – helt tæt er den aldrig – samt unormal røgdudvikling og slemme mislyde; lidt raslen fra ventiler og kæde er standard. Tjek også originaliteten; 948 cm³-motoren i Mk I og tidligere Mk II'ere er ofte udskiftet med nyere 1.098- og 1.275-motorer med tilhørende gearkasser m.m. Undervogn, styretøj og kardankryds skal smøres regelmæssigt.

RESERVEDELE

Som altid, når vi snakker klassiske englændere, volder slid- og pladedele ingen problemer – til årgang 1967 og fremefter kan du tilmed købe et nyt karrosseri. Visse dele til tidlige biler, f.eks. det rigtige rat, kan dog kræve lidt research.

SPECIALISTER

Autoservice v/ Steffen Höök, Vermundsgade 9, 2100 København Ø. Tlf. 35 83 08 60.

Classic Motor Cars, Skalbakken 3, 2720 Vanløse. Tlf. 38 79 51 07.

www.classicmotorcars.dk

That's Leif v/ Leif Jacobsen, Nyborgvej 19 D, 5750 Ringe. Tlf. 40 54 36 45. thats-leif.dk

Frogeye Spares, Harcourt St., Worsley, Little Hulton, Manchester M28 3GN, England.

www.frogeyespares.co.uk

PRISER

Sprite Mk I er ikke længere en lavbudget-sportsvogn – fine eksemplarer koster i dag rask væk 150.000 kr. eller endnu mere, mens et fornuftigt håndværkerstilbud koster det halve. Nyere udgaver er betydeligt billigere.

KLUB

Austin-Healey Club Danmark,
austinhealey.dk



MGA Twin Cam

- fyldte 60 år i 2018



Tekst af Tommy Ollars. Foto af Göran S. Eriksson og Artuu Toivonn / Grips Garage
Bearbejdet og oversat af Matthies Nissen (Bragt med tilladelse af MG Bulletinen)

Et lidt forsinket tillykke med fødselsdagen til en kortvarig perle i MGs produktion, som nu er eftertragtet, ikke bare fordi den kun blev lavet i 2111 eksemplarer, men også fordi det er en rigtig klassisk sportsvogn. Da MGA blev lanceret i maj 1955 med sloganet "First of a new line" var der helt klart nye vinde design mæssigt.

I 1958 blev det annonceret, at der ville komme en stærkere og hurtigere MGA, og i marts 1958 rullede den første MGA Twin Cam ud fra fabrikken. Behovet for denne model var sandsynligvis relateret til to M'er: Marked og motorer. Motorer med overliggende knastaksel var egentlig ikke nyt for MG, det havde der f.eks. allerede været i MG PB fra 1936. Sidenhen er man gået over til konventionelle topventilede stødstangsmotorer. De var lettere og billigere at fremstille, var relativt pålidelige men desværre også lidt trætte.

Det gik langsomt med at få højere effekt ud af MGA 1500 motoren. Konkurrenternes præstationer var generelt bedre, og det er jo et stærkt argument, hvis man vil sælge en sportsvogn. Især fra salgsledet på det amerikanske marked hørtes kommentarer om, at konkurrerende mærker havde biler med mindre motorer, som havde samme effekt.

Men vi går et par år tilbage. I januar 1954 lod Sir Leonard Lord (Præsident for BMC) meddele, at man påtænkte at finansiere fabriksteams for racerbiler. Måske havde man planer om at fremstille mere sofistikerede motorer. Dette resulterede bl.a. i en hastighedsrekord for model EX181 udstyret med en kompressorfyldt twin cam motor på 1500 cc, udelukkende baseret (lidt af en underdrivelse) på en B-serie motor, der ydede cirka 290 bhp. Så da MGA 1500 kom i serieproduktion, var man allerede kommet et stykke vej med motoren til en

kommande Twin Cam.

Der var intern konkurrence inden for BMC om at få lov til at konstruere motoren. Både Morris og Austin fandt straks en motor på under 1600 cc. Austins motorafdeling under ledelse af Bill Appelby lavede en ny konstruktion, mens Morris gik ud fra den afprøvede B-motor (som havde aner fra Austin!). Morris med Gerald Palmer, Eddy Maher og Jimmy Thompson, som designere blev vindere og fik lov til at lave motoren. Som en kuriositet:

Robert P. Vitrikas skriver i sin bog "MGA History & restauration guide" ved Dundrod Tourist Thropy i Irland i september 1955 fik en af MGA fabrikkens biler (model EX182) en Austin motor for at sammenligne præstationen med Morris motoren. Aftenen inden starten fik mekanikeren Tommy Wellman ordre til i løbet af natten at tage Austin motoren ud og



sætte en motor i af samme type, man tidligere havde brugt på Le Mans. Så man kan mistænke nogen i ledelsen for at have sat foden ned og besluttet hvilken motor, der skulle bruges i MGA Twin Cam. I sidste ende blev det i hvert fald til et samarbejde om motorerne, idet Austin i Longbridge tog sig af fremstilling af motoren og Morris samlede den.

Udvikling af motoren til serieproduktion gik ikke helt så glat. John Thornley, daværende General Manager, skulle irriteret have sagt, at de (Morris) til daglig bare var prøvestande for krumtapakslelejer, men når det gjaldt om at fremstille noget til sportslig kørsel og konkurrencer, så var de gode nok og så var det bare at klø på.

Konstruktørerne satsede sandsynligvis på at fremstille en motor, der skulle arbejde ved høje omdrejninger. Blokken blev boret op til 1588 cc, kompressionen blev med specielle stempler hævet til 9,9 : 1, der blev monteret et crossflow aluminiums topstykke mv. og det endte med en motor, der ydede 108 bhp.

Flot effekt på den tid, men desværre blev den første tid skæmmet af problemer med de leverede biler. Olieforbruget var højt, indstilling af tændingen følsom, høj kompression krævede højoktan brændstof mv. Motorerne krævede helt enkelt mere opmærksomhed og finjustering end de ældre stødangsmotorer. Der brændte hul i stemplerne på grund af tændingsproblemer, især hvis der var tanket benzin som ikke var højoktan, og visse steder i motoren var smøringen dårlig, at ventilløfterne gik i stykker.

Salgstallene dalede fordi motorerne fik et dårligt omdømme. Fabrikken foretog løbende modificeringer for at få pålideligheden op. Et par måneder før man stoppede med at producere motoren, fjernede man bl.a. vakuumpregulatoren i strømfordeleren for at få en mere stabil, men en nok ikke så fleksibel fortændingskurve. Man monterede også stempler der gav en lavere kompression, hvilket reducerede effekten til ca. 100 bhp. Men på det tidspunkt var slaget tabt.

Ved et hurtigt blik skiller MGA Twin Cam sig ikke så meget ud fra en MGA 1500 set udefra, bortset fra hjulene. Der er monteret Dunlop pladefølge med centerlås og "Knock-off" møtrikker. Den der ser lidt nærmere efter, ser at der står TWIN CAM på bagklappen og i ventilationsgitrene ved siden af motorhjelm. Men der er temmelig mange forskelle på en MGA 1500 og en Twin Cam.

Priserne på det tidspunkt (og her skal følsomme personer lukke øjnene et øjeblik): MGA var en meget billig bil 1955 i forhold til sine konkurrenter. Prisforskellen på MGA i 1955 (£ 595) til Twin Cam 1958 (£ 842) var ret stor: £ 247. En konkurrent som Triumph TR3 1955 (£ 765) steg kun med £ 28 i forhold til TR3A 1958 (£ 793), dvs. kun en lille prisstigning på 3 år.



Morgan Plus 4 blev faktisk £ 53 billigere i samme periode. Det afspejler måske udviklingsomkostningerne for konstruktionen.

Der opstod en række "dominoeffekter" da man begyndte at bygge bilerne, og i dag 60 år efter kan man spekulere over, om man var klar over, hvad man var gået i gang med eller om der bare var tale om et eksperiment. Det var ikke nogen nem opgave. For eksempel: Motoren er lidt længere end en standard B-blok, en forkammerkæde til to knastaksler tager plads. Man var nødt til at ændre beslagene på rammen og flytte tandstangsstyrehuset, så det ikke gnavede mod forreste remskive og "dognut" til startsvinget, hvilket også påvirkede længden af ratstammen. En flytning af styrehuset bevirkede også, at man blev nødt til at tænke over, hvordan man fik plads til den ny konstruerede køler og at udtænke, hvordan den skulle monteres i karossen.

Man var derfor nødt til at montere kølens ekspansionsbeholder som en separat enhed ved siden af motoren. Topdækslerne fylder næsten hele motorrummets bredde, som i forvejen er ganske smalt, især hvis man også har en ekspansionsbeholder til køleren på den ene side. For at give adgang til karburatorerne på højre side af motoren og udstødningssystemet på den anden side, måtte man lave adgang gennem inder-skærmene. Varmeapparatet måtte spejlvendes og friskluftsøret flyttes fra højre side (hvor karburatorerne sad) til venstre side under den før nævnte ekspansionsbeholder.

Motorens oliesump er meget mere rummelig og ser helt anderledes ud i forhold til standardmotoren. Bundkarret er støbt med udvendige køleribber for at hjælpe med at holde olietemperaturen nede.



Derved var der nogle skruer i bundkarret, som nu befandt sig oven på den tværgående travers i motorrummet, hvorfor der måtte bores ekstra huller i denne for at kunne komme til skruerne.

Bremse- og koblings systemet fik separate hovedcylindre og reservoirer. MGA havde både før og efter Twin Cam modellen en fælles dobbelt hovedcylinder med fælles bremsevæskebeholder. Det gav en smallere enhed og påvirkede dermed afstanden mellem koblings- og bremsepedal. Med separat koblings- og bremsehovedcylinder blev pedalophængningen bredere, hvilket havde betydning for det sted, hvor den var boltet på rammen. Pedalerne fik altså et andet fæste end det der var standard på en MGA 1500. Selv om Twin Cam har en lidt anden karosse og en anden ramme end en MGA 1500, så er det bestemt på detaljeringniveauet og det kræver et trænet øje og et målebånd for at se forskellen.

Det er nemt at forstå omkostningerne for at lave små ændringer på næsten alt, og herefter være tvunget til at lave nye presseværktøjer og reservedele til en helt ny bil. Samtidig at udvikle en motor som ikke var i nogen anden bil, og det var nok det sidste der fik fabrikken til at beslutte at stoppe produktionen og tage et skridt



tilbage: "Vi starter forfra med MGA 1500. Vi opgraderer hjul og bremsesystemet, øger effektiviteten lidt ved at bore B-seriemotoren til 1588 cc, men ellers anvender samme teknologi som for 1500. Vi laver kun mindre justeringer på chassis og karosseri".

Det virker lidt ironisk når man læser produktionstallene. Det sidste år i 1960 hvor Twin Cam blev fremstillet, det år hvor fabrikken i løbet af foråret foretog foranstaltninger for at rette op på problemerne med motoren, blev der kun leveret 51 biler, heraf 39 roadstere og 12 coupé

indtil maj måned. (Ref: produktionsdata fra BMHT). De Twin Cam biler, der ruller i dag, har sandsynligvis alle fået foretaget de modifikationer på motor og udstyr, som fabrikken udførte for at få normal driftssikkerhed og fortjener derfor den status som en eftertragtet bil skal have.

Den er sikker, morsom at køre og meget smuk. Bilens design og konstruktion er også meget vellykket. Vægtfordelingen for og bag er velafbalanceret, og da bilen er forholdsvis lav, med et relativt lavt tyngdepunkt, så krænger den minimalt

ved kurvekørsel. Hjulene og bremsesystemet, som bilen er udstyret med, anvendes også af Jaguar og på BRM racerbiler og de er veldimensioneret i forhold til vægt og hastighed. Krængningsstabilisator foran er standard. Styretøj er skarpt og kontant og takket være hjulophængenes relativt korte fjedervandring er den en fornøjelse på smalle snoede veje. Sæderne, som en Twin Cam blev leveret med, er mere skålformede end MGA'ens standard stole, hvilket gør at man sidder komfortabelt og lavt bag forruden.



Til sidst et citat fra "MGA Guru'en" Barney Gaylord:

There is no doubt, at the time the Twin Cam was a car that Abingdon was not particularly proud of, but today the car quite rightly has its niche in the MG history book and is a much desired classic

Datidens MG reklamer

Tekst og research af Allan Christensen.
Foto hentet fra Internet og kilden "Reklagens historie":
(<http://www.massekommunikation.dk/historie/historie.html>)



Den allerførste form for reklame kan dateres helt tilbage til 1640, hvor lokale håndværksmestre i København satte skilte op ved deres værksteder til skue for kunder og andre forbigående. Disse skilte var, set med nutidens øjne, kunstfærdigt udsmykket, så de tiltrak kundernes opmærksomhed.

Reklagens barndom.

Ved industriens gennembrud i begyndelsen af 1900 tallet ses de første rent kommercielle reklamer, hvor datidens cigaretreklamer dominerer billedet. Reklamer for bilen var her i landet fortsat nærmest på et eksperimentalt stadium, hvor markedet buldrede derudaf i USA.

Mange reklamer på den tid ser med nutidens øjne helt forkerte ud, med et æstetisk udtryk, der kan forbygge ganske betydeligt. Se f.eks. en af de første motorreklame til højre, hvor en far i bar distraktion rækker ud efter barnets sutteflaske, mens barnet griber farens cigaret, Fuldstændig morbide og uden sammenhæng til en motorreklame.

Men man kan da så mere sig over den, samtidig med at man tænker på, hvor langt vi heldigvis er kommet siden.

I 1920'erne og 1930'erne tager reklamerne bestik af industrialiseringen, der buldrer frem.

En af de første bilreklamer kom fra Frankrig, hvor billismen steg i takt med den øgede velstand.

MG mærket så dagens lys med introduktionen af Old Number One i 1925. Om der findes reklamer for salg af denne er nok tvivlsomt, da markedet for reklamer først kommer i gang med den øgede velstand, der opleves i århundredets første halvdel.

Og her henvendte Old Number One - og langt de fleste biler på den tid - sig næppe til andre end de mest velhavende mennesker.

Umiddelbart efter krigen gik man i gang med genopbygningen af Europa, og med Marshall-hjælpen kom der skred i væksten.



1950'erne - opgangstider.

Endnu en arbejdstidsforkortelse skabte mere tid til ferie og fritid, hvilket gav nye muligheder såsom charterrejser, som først 50'erne foregik udelukkende med bus og senere i slutningen af 50'erne blev suppleret med fly.

Udlandsrejserne gav udover oplevelser helt andre muligheder såsom oplevelse af nye madvarer og andre varer i det hele taget, og herunder ikke mindst oplevelsen af sydens vin. Desuden gav den øgede fritid mulighed for, at man fik tid til andet end hus og hjem, hvor bilen var begyndt at få en central rolle når familien skulle nyde fritiden.

De første sportsvogne i større produktionsstal end tidligere ser også dagens lys, selvom det fortsat nok kun var i mere velstående kredse, at man kunne have realistiske drømme om sådanne biler.

I takt med at kvinder i højere grad indgik i reklamer, selvom de fortsat oftest indgik som hjemmegående husmor, og hermed som familiens hjemlige samlingspunkt, så man herved en tydelig kønsopdeling. Kvinden blev brugt i reklamer, der skulle sælge fødevarer, skønhedsplejemidler og mode. I reklamer for dyre og langvarige forbrugsgoder, som biler og tv, var det manden, der var i centrum som familiens overhoved.

Det danske samfund havde ved udgangen af 50'erne ændret sig fra et mangelsamfund til en form for overflodssamfund, hvor man nu kunne købe en lang række varer, som ikke tidligere var tilgængelige. Man kunne også finde tendenser, hvor kvinden kunne ses i andre forbindelser end tidligere. Således kunne kvinden nu indgå i f.eks. bilreklamer.

Blot ti år tidligere havde kvinder ikke samme rolle i f.eks. bil reklamer. Nu var kvinder selv blevet bilister, og skulle derfor ikke blot stå og se beundrende på deres mænd, når de sad bag rattet, de havde en aktiv rolle omkring bilen, som måske oven i købet kunne være en lille "konebil", som bilen dengang blev kaldt.

Som det implicit fremgår af NSU reklamen, har "husets herre" nok "den store vogn", altså igen et udtryk for, at bilen fortsat henvendte sig til de mere velbæslæede på den tid. At have to biler var da helt uøret!



- mens husets herre har den store vogn...

Op gennem 1950'erne begyndte vi også at se gruppen af yngre mennesker som et potentielt købekraftigt publikum. Det var yngre mennesker i 20'erne og 30'erne, hvor man kunne se reklamer for bl.a. sportsvogne blive rettet direkte mod denne gruppe, som efterhånden var blevet købedygtige, om end køb af sportsvogne også dengang var en bekostelig affære.

Tidens større frihedsidealer kunne også ses af tidens bilreklamer, hvor reklamen herunder viser en sådan ny og mere fri stil.

I 1950'erne ses en udvikling, hvor der i de tidligere reklamer for T-type modellerne ofte ses to yngre mennesker, der nyder at køre i deres nye sportsvogn. Sammen med billedet vises ofte en meget informativ tekst om faktuelle forhold omkring T-type modellen.

Generelt for f.eks. MG reklamer i slutningen 1950'erne gælder, at de typisk viser glæden ved en MG gennem et lidt tættere nærvær mellem det unge par, som fortsat var det foretrukne billede af MG købere. Her kan de ofte ses i tæt samtale eller nærvær, som et ungt forelsket par. Denne nærhed sås ikke tilbage i 1940'ernes MG reklamer, og heller ikke så tydeligt i første halvdel af 1950'erne.

En anden observation er, at MG reklamer ofte kunne opleves med et lidt morsomt islæt, hvilket holdt sig op gennem 1960'erne også.

Fra midten af 1950'erne begynder reklamerne i øvrigt at vise den nye MGA Mk I, som en fornyende og et ungt bekendtskab, hvor den øgede frihed bl.a. kunne ses af de første MGA reklamer med poserende let påklædte kvinder.

En typisk 1950'er reklame, hvor ungdom, frihed, rejselyst og en vis økonomisk formåen lyser ud af den



Have a nice weekend...



...and make sure to place the jack correctly!

Billedederne herover og t.h. er nok ikke officielle MG reklamer, men morsomme og tidstypiske for utrykket, hvor MGA ibrugtes som en tidstypisk bil.

Hertil kan man sige at kvinden sættes på en piedestal (ja, undskyld) i og med kvinder får mere frihed, kommer hun også tættere på manden i hverdagen, og ikke mindst i valget af bil. Det giver måske anledning til de mere morsomme indslag, som tydeligt er udtænkt af manden.

Teksten til billedet herover lyder:

"Man kan enten være et kunstværk eller bære et kunstværk"

De glade 1960'erne.

Da vi når frem til 60'erne ses typiske "Swingin' London" prægede reklamer med unge piger i tidstypisk modetøj, hvor en BH absolut ikke var normalt.

Hertil havde reklamerne et langt mere sensuelt udseende, hvor unge pigemodeller i udfordrende positioner og udseende var stærkt fremherskende.

Reklamerne blev på én gang mere pågående med stærkere brug af billeder og mere indirekte ved at forbinde købet af varen med noget andet end selve købet.

1960'erne var også årtiet, hvor der skete et fundamentalt opbrud i kønsrollerne. Pludselig blev den ellers så traditionelle kernefamilie anfægtet, og nye samlivsformer vandt indpas; bofællesskaber og kollektiver. I 1965 var kvinders erhvervsfrekvens på 32%. Kvinderne ville selv – og kunne selv. Pigens udseende var i fokus i slutningen af tresserne, hvor modens mekka var flyttet fra Paris til Carnaby Street og Mary Quant i London. Anti-

mode blev moderne, som et oprør mod den stigende materialisme, og tøjstilen blev i høj grad et udtryk for en levemåde.

Netop på denne tid blev den helt nye MGB introduceret i 1962 med sit moderne og for tiden lidt pågående udseende. Man kan sige at den blev et tidstypisk udtryk for det moderne England og succesen med de mange engelske sportsvogne, som var begyndt at poppe op i gadebilledet.

Den moderne MOD-stil som var tidens udtryk i bl.a. Londons modecentrum i Carnaby Street blev kopieret verden over. Engelske sportsvogne var tidens mest hotte salgsvare indenfor smarte biler.

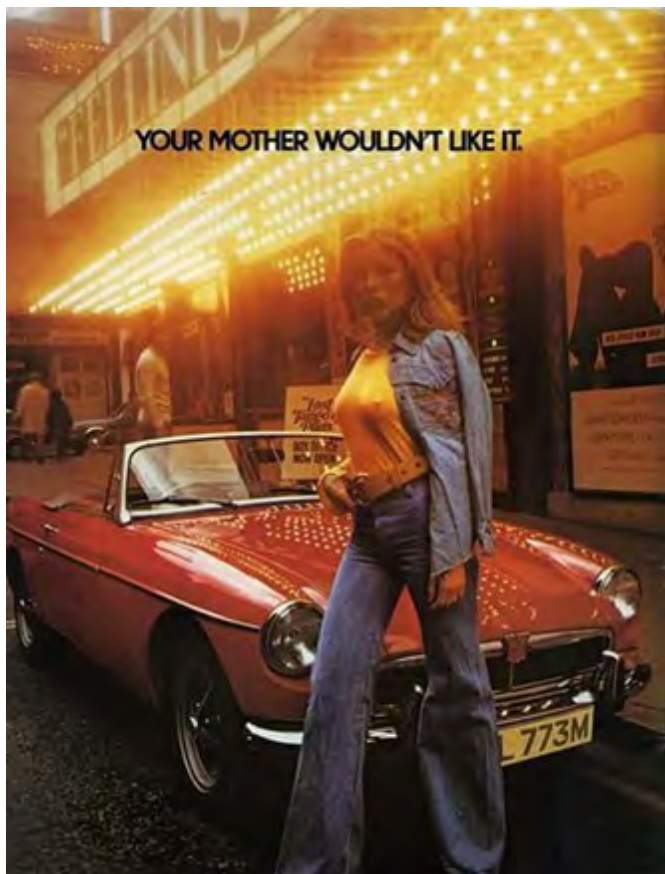
Reklamerne bar tydeligt præg af denne udvikling med større frigørelse og vigen- de grænser for, hvad man kunne tillade sig at bringe i en reklame. Som det første land i verden blev billedpornografien i 1969 bl.a. frigivet i Danmark, hvilket betød, at det nu var tilladt at vise halvnøgne personer i reklamerne, hvilket i den

"ONE SHOULD EITHER BE A WORK OF ART OR WEAR A WORK OF ART."
Oscar Wilde



grad blev benyttet i bl.a. bilreklamer på den tid.





Der blev også plads til reklamer med et mere morsomt særpræg, hvor kvinder typisk indgik som centrum for morskaben, og ikke mindst som offer for man-

dens mere eller mindre mærkelige tilbøjeligheder.

Ingen tvivl om, at MGB var en yderst populær bil i alle dens produktionsår fra 1962 til 1980, hvilket omfanget af reklamer for de forskellige typer gennem årene også bærer præg af.

Den lille MG Midget var også en populær lille sportsvogn, men det er som om manglen på reklamer for denne lille model måske led under, at producenten ikke kunne blive enig med sig selv om, det nu var en MG eller Austin de ønskede at reklamere for. Nedturen for British Leyland var begyndt.

Men de mere lumre reklamer fortsatte...!





Sjovt at se forskellen på en af tidens officielle MG reklamer (herunder) , som fortsat kan virke lidt bonert, og herover tidens lidt vovede spots, som inddrog den meget populære MGB (herover)



HAPPY NEW YEAR!

From all of us to all of you. And what better way of bringing in the New Year than with an MGB and a pretty girl. The MGB measures in at 1796 c.c., 90 horsepower, 100 miles per hour. Clara Sarkozi, our top hatted vision of what every sport wants for Christmas, figures out at 36-23-36. Scene at Toronto's new Seaway Towers Motor Hotel by Herb Nott's Camera.

Økonomisk stagnation og nostalgi i 1970'erne.

Hvor 1960'erne var vækstens årti, var 1970'erne præget af økonomisk stagnation. Energikrisen havde sat sine spor.

Årtiet var præget af de to oliekriser, hvilket også blev afspejlet i reklamerne, som for en overvejende dels vedkommende var bygget op om fornuftsbetonede argumenter og nostalgi – "De gode gamle dage".

Det tiltagende reklameforbrug havde også bevirket, at man nu ligefrem lavede en selvstændig lov, der skulle udstikke retningslinjer for, hvor og hvordan reklamerne skulle udformes. Således trådte den såkaldte Markedsføringslov i kraft i 1974, som afløser for den gamle konkurrencelov, der tidligere havde reguleret området.

Normerne var anderledes dengang. I illustrationen kan man se en reklame for Lee Cooper, der ikke ville være tilladt i dag (se herunder). De seksuelle undertoner i reklamerne var tydeligvis mere direkte, og man behøvede ikke nødvendigvis at pakke dem ind!

På bilsiden bar tiden præg af energikriserne, hvor køb af bil blev mere fornuftspræget. Det kunne mærkes på salget af sportsvogne, hvor flere mærker, og herunder i særlig grad MG, introducerer opdaterede versioner af deres seneste modeller. MG sendte en moderniseret MGB på markedet i 1975, en model der også viste de efterhånden tårnhøje problemer British Leyland havde med både kvalitet og kreativitet til skabelse af nye modeller. Hertil var manglen på penge nok også en meget væsentlig årsag til, at MG mærket for en stund forsvandt efter den sidste MGB kørte af produktionsbåndet i 1980.

Reklamer for MG i 1970'erne ses som følge af problemerne som en fortsættelse af deres reklamer i 1960'erne.



Fattigfirserne og yuppietiden.

MG kom ikke rigtig til at spille nogen rolle i dette årti, da der på verdensplan kun blev fokuseret på at holde nogle bedagede MG Sedan modeller i live i bl.a. Australien, New Zealand og andre mere eksotiske steder. På sportsvogns fronten ses først en MG i 1995, da MGF ser dagens lys under nye ejere. Hertil bliver bygget et antal meget motorstærke MGB, kaldet model RV8, som blev bestykket med en Rover V8 motor. Endvidere påstås det, at de sidste MGB, som kørte af båndet i Abingdon i 1980 blev tilbudt ledende medarbejdere på fabrikken. De kunne så vælge deres helt personlige MGB produceret, hvor de fleste valgte den lette og kraftige Rover V8 motor i deres modeller. Disse modeller er i dag yderst sjældne, også fordi historien er lidt vanskelig at få bekræftet. Men herom måske ved en anden lejlighed.



Herover MG TF fra 2001
Herunder MGF fra 1995



Herunder MGB RV8 fra 1995



Nu 6 gange om året!

Tegn abonnement

motorclassic

SÆRE BILER FRA HELE VERDEN • FÅ BUGT MED MISLYDENE • BREMEN CLASSIC SHOW

MARTS-APRIL 2019 NR. 60 KR. 64,50

POST
TIL TIDEN
Sådan blev Renault 4
Danmarks mest
elskede postbil



Ørkenvinden fra Modena

Maserati Ghibli – en opvisning i
tidløs elegance og ædel italiensk mekanik

- ALFA ALFETTA 1.6
- JENSEN-HEALEY
- MGB TOURER
- AMC AMX/3



BMW 326
Over 60 år i
samme familie

Volvo 343 R-Sport
Fabrikstunet og
flyvende hollænder



På date med Dagmar: Hun er en Buick Special Riviera
årgang 1955 – og hun er så frisk, som var hun født i går

**Få MotorClassic
hjem i postkassen**

Prisen for et års abonnement (seks udgivelser) er 387 kr. Er du medlem af FDM, får du abonnementet til en særlig medlemspris: 290 kr. Det er en besparelse på 25%! Bestil dit abonnement på www.fdm.dk/motorclassic. Nærmere kan det ikke være!





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

af Matthies Nissen
moganissen@youmail.dk



Det går mod lysere tider, men det er alligevel rart at have godt lys på den gamle MG. Selv i sommerhalvåret og især i ydersæsonerne kan man komme ud for at skulle køre, efter at solen er gået ned.

Ønskes: oplysning

Det har sikkert noget med alderen at gøre (mig og bilen) - jeg synes at Magnetten har et meget dårligt nær- og fjernlys. Det bliver ikke bedre af at alle de andre trafikanter og myndighederne (blændende lysregulering i kryds mv.) gør alt for at ødelægge mit nattesyn. De fleste nyere biler har i dag et meget kraftigt og effektivt nærlys. Nogen gange blænder det, oftest på grund af, at nogle af de uforstandige ejere selv har forsøgt at skifte forlygtepærene på deres moderne bil. Det kan kun de færreste gøre korrekt, derfor anbringes pæren ikke rigtigt i fatningen og så har vi problemet, blænding af de modkørende.



Tripod parabolen er skøn at skue, men knap så god til at lyse.

Nu tilbage til Magnetten. Den er fra fabrikken udstyret med tripod paraboler eller F700 Lucas paraboler. Begge typer er i Magnetten med BPF (British Pre Focus) fatning. Jeg har afprøvet begge modeller og derfor gjort mig nogle erfaringer med begge typer. Generelt kan man sige om tripod parabolen at den er flot at skue, men skønheden har sin pris, idet lysfordelingen er dårlig.

Moss anfører i deres reservedelskatalog meget ærligt:

These tripod style headlamps can be retro fitted to any suitable classic, but expect a reduction in light output. Suitable for period drives in the country on a warm summers evening.

Så er det sat på plads! Det er lidt bedre med F700 parabolen, men ikke rigtig godt. Begge paraboler har en dårlig lysfordeling på nærlýset, da lyset kastes nedad i to koncentrerede symmetriske stråler, også selv om lygterne er korrekt justerede.

Godt nok dengang

Sådan var det i halvtredserne og det var godt nok dengang. I tresserne fandt man så på at supplere det symmetriske nærlys med en fjernprojektor monteret i venstre side, som så kunne oplyse højre side af vejen og rabatten. På den måde fik man det vi i dag kender som asymmetrisk lys. Det var en udmærket løsning og det er stadig tilladt at have en fjernprojektor lysende sammen med nærlýset, bare den ikke blænder ved ligeud kørsel.

Efterfølgeren for BPF fatningen hedder

P45, senere kom P43 fatningen til. Begge fatningstyper kan forekomme på F700 parabolen og lyskilden kan være både almindelig glødepære eller halogen pære. Der er altså tre forskellige fatninger og to pæretyper med alm. glødetråde.



Alm. glødetrådspære med P45 fatning

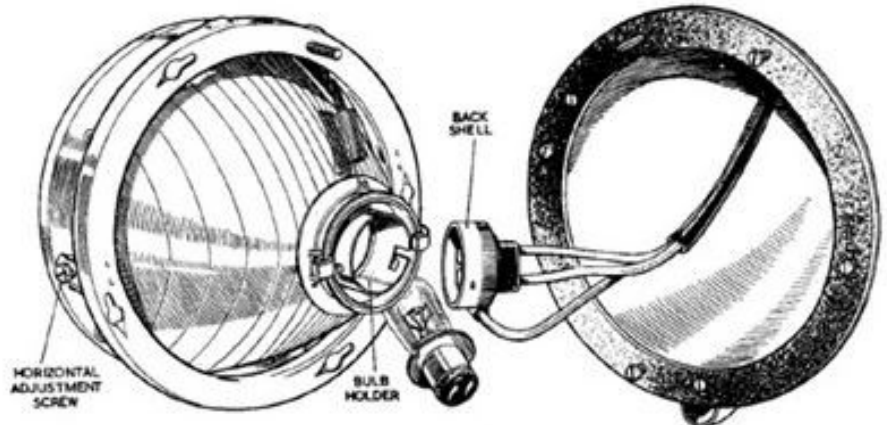
En 'outsider' er 'Sealed-beam' lygten, der bl.a. var monteret på de MG'er der blev eksporteret til Nordamerika. En 'sealed beam' er en parabol med indbyggede glødetråde for nær- og fjernlys. Den var absolut forbudt i Frankrig, men blev accepteret i Danmark, selv om lysfordelingen heller ikke her er optimal. Dertil lidt blænding med nærlýset tændt, mere herom senere.



I en sealed beam er det hele bygget sammen. Hvis 'pæren' brænder over skal hele enheden skiftes.



Lucas F700 parabolen er en rigtig klassiker, men med en dårlig lysfordeling på nærlýset.



Lygtehus og parabol med BPF fatning

LED lyskilde

Det var lidt om parabler og fatningstyper. Uanset fatningstyperne så er der nu tre typer lyskilder at vælge imellem: alm. glødepære, halogen pære og endelig LED (Light Emission Diode). Sidstnævnte er meget tiltalende, idet de giver et stort lysudbytte og har et meget lavt strømforbrug, ca. 6 W på fjernlyset. Det er en god ting, idet det skåner de gamle lyskontakter og ledningsnettet.



Gammel original glødetråds lyskilde med BPF fatning

Jeg har prøvet LED lyskilderne i Magnetens P700 parabler med et nedslående resultat. Lysfordelingen på nærlyset er - ikke overraskende - det samme som for normale glødepærer. Fjernlyset oplyser til gengæld de højeste trætoppe og lavt-flyvende objekter! Ved justering af lygterne med et lygteindstillingsapparat ses det tydeligt, at der ikke er en skarp overgang mellem lys og mørke på nærlyset, så uanset hvordan lygterne justeres så vil de blænde.



LED lyskilde med BPF fatning. Læg mærke til de to lysdioder, den venstre sidder længst fremme og lyser opad når den er monteret i parabolen - det er nærlyset! På det lange lys lyser begge dioder.

De afprøvede LED lyskilder er i min test dumpet! Ærgerligt fordi de egner sig fortrinligt til gamle biler med 'svagt' ledningsnet, slidte lyskontakter samt beskedne ladning fra dynamoen.

Halogen lyskilde

Tilsvarende har jeg prøvet en halogen lyskilde med BPF fatning ('piratudgaver') i P700 parablerne. Lysfordeling ved nærlys er som ved alm. glødepærer, men fjernlyset lyser til gengæld godt.

Ulempen ved halogen lyskilderne er at de har et større strømforbrug: 60/55 W mod 45/40 W for de originale glødepærer. Strømforbruget er dermed ca. 30 % større end glødetrådspærerne og det belaster de gamle lyskontakter og ledningsnet til det yderste. Hvis man monterer halogenpærer - og det gælder alle typer - så vil jeg foreslå at man monterer et hjælperelæ på både nær- og fjernlyset.



H4 halogenlyskilde, her med P43 fatning.

Tilbage er der de originale svagt lysende 45/40 W glødepærer. De lyser elendig men passer godt til en gammel bil, så det er dem der stadig sidder i Magnetens forlygter. Selv om det er ulovligt, så supplerer de standard monterede Lucas tågelygter på Magnetten nærlyset ganske udmærket. Lysfordelingen med tågelygterne og nærlys tændt samtidig er virkelig god.

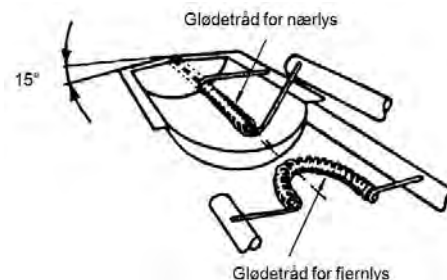
Men så opstår der et nyt problem. Strømforbruget er så stort at dynamoen næsten ikke kan følge med! Wattforbrug med nærlys og tågelygter samt bag- og positionslys mv. er ca. 210 W og dynamoen lader kun med ca. 280 W, så der er ikke meget overskudsstrøm at fylde på akkumulatoren. Det større strømforbrug trækkes dog over to kontakter, så det er ikke her det giver problemer. Men hvis varmeapparatsblæser og/eller visker anvendes samtidig, så er der underskud på kontoen og der trækkes derfor strøm fra akkumulatoren under kørslen, med risiko for ikke at kunne starte bilen efter en længere køretur.

Tågelygter må kun bruges i tåget og usigtbart vejr i lygtetændingstiden, men de må omvendt anvendes som kørellys når det er lyst.

Lygtekonstruktionen

Hvad er årsagen til at især LED lysets nærlys virker blændende? Som det ses af billedet af LED lyskilden så består den kun af én lysdiode på hver side af 'bjælken'. Dioden, der sidder øverst, er nærlys dioden som afgiver lys til den øverste del af forlygtens parabol. Men i modsætning til en almindelig lyskilde til

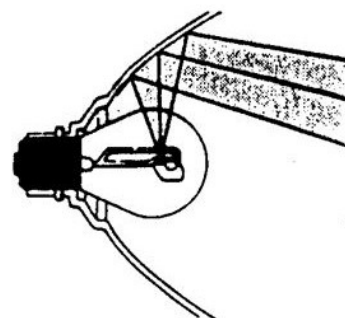
forlygterne, så mangler LED lyskilden en skærm for at afgrænse uønsket lys i den nederste del af parabolen. Der er derfor ikke en skarp lys/mørke afgrænsning af nærlyset og derfor virker det blændende.



Nær- og fjernlys glødetråde. Nærlys glødetråden er afskærmet for neden.

Noget tilsvarende gør sig gældende for 'sealed beam' parabolen. Her mangler der i nogle fabrikater en afgrænsnings-skærm, men det accepteres normalt til et syn.

I virkeligheden anvender man kun den øverste halvdel af parabolen reflekter, hvilket selvfølgelig kun gælder den kombinerede fjern- og nærlyspære, der i halogenudgaven hedder H4. I moderne biler anvendes der som oftest én H7 pære med én glødetråd monteret i fire separate nær- og fjernlysgteparaboler.



Det er kun den øverste del af parabolen der anvendes ved nærlys.

Konklusion

LED lyskilder til forlygterne duer ikke i deres nuværende udformning. Det er muligt at der med tiden vil komme nogle som vil kunne virke tilfredsstillende i bl.a. de gamle F700 parabler.

Hvis du vil have bedre lys på den gamle MG så er der kun én løsning, nemlig montering af halogen lyskilder i de eksisterende parabler suppleret med et lygterelæ til nærlys og et til fjernlys. Besværligt, men sådan er det ofte med de optimale løsninger!





"Hjulene er for store til at klampe, bilen er for bred til fejbladet, og du skal sende en kran, hvis parkeringsbøden skal sættes under vinduesviskeren".

SMIL.....



Betjenten til fartbilisten..

"Så du ikke skiltet med max 50 km i timen?"

"Jo det så jeg såmænd godt, men jeg så ikke dig."

"Pas på," råbte Hans til sin kone, da hun sad og syede på sin elektriske symaskine.

"Pas på, du ikke rammer fingeren med den nål! Ikke for hurtigt! Nu må du hellere vende sytøjet!"

"Sig mig engang, tror du virkelig, jeg har brug for dine råd?"

"Jamen, lille mor, jeg hjælper dig jo bare med at sy, ligesom du plejer at hjælpe mig med at køre bil!"

Tre drenge stod på et gadehjørne.

Pludselig siger den ene:

"Min far har en bil, der kan accelerere fra nul til hundrede på 6 sekunder."

Den anden dreng siger:

"Min far har en bil, der kan accelerere fra nul til hundrede på 3 sekunder."

Så siger den tredje dreng:

"Min mor har en badevægt der kan accelerere fra nul til hundrede på 1 sekund."

Ved et busstoppested stod en flot og veldrejet ung pige, og ventede på bus-sen.

En smart sportsvogn kom kørende forbi, men standsede og bakkede hen til fortovskanten.

"Kan jeg gøre noget for dig?" Spurgte bilisten mens hans øjne kørte henover pigens krop."

"Kører De mod øst?," spurgte den unge dame.

"Ja!" Svarede bilisten og smilede indladende.

"Så hils kineserne fra mig!!"

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

eller

Anton Schulz, telefon 29 99 37 89

eller

Ena Pedersen telefon 22 77 74 39,

E-mail: ena@klostervine.dk

Du kan se meget mere på:

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 motorhjelmene. Udstillingen bliver en stor oplevelse for hele familien og alle vennerne.



Se mere her:

<https://viborgmuseum.dk/aaretsbildk>

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Claus Rolsted læser kort, og jeg er chauffør, når vi kører DASU Classic i min MGB GT.



Classic Day Søndag den 14. april 2019

Dansk Automobil Sports Union (DASU) afholder en særlig dag for klassiker-folket – folk med interesse for klassiske biler og som måske ligefrem ejer en klassisk bil selv.

Hvad er det?

Her kan du og din klassiske bil prøve kræfter med pålidelighedsløb – en afslappet form for motorsport, hvor de fleste kan være med. Kort fortalt handler det om at kunne holde en bestemt gennemsnitsfart, som aldrig overstiger 50 km/t. Deltagerne ledes på vej af en letforståelig rutebog. Ruten går ofte ad nogle af Danmarks kønneste veje, så deltagerne også får en oplevelse med hjem. På Sjælland kan du og din MG komme ud at køre i Hillerød, Hvalsø, Køge eller Vordingborg.

Hvis du synes, at det lyder lidt som klubbens orienteringsløb, så er det ikke helt ved siden af.

Hvad kræver det af udstyr?

Til at begynde med behøver du ikke særlig meget udstyr. I skal være to personer – den ene skal sidde bag rattet, og bilens triptæller skal fungere. Den anden skal være navigatør og skal bruge et skriveunderlag, en overstregningstusch, en kuglepen og en kort lineal samt et præcist ur med sekundvisning. Hvis du har en smartphone, så kan du købe en app med en triptæller. Det er jo lidt nemmere, når man let kan nulstille triptælleren undervejs og begge personer kan følge med i den kørte distance.

Invitér f.eks. næste generation med ud at køre. Du kan jo læse rutebogen, og dit barn (eller barnebarn?) kan få lov at sidde bag rattet og nyde at køre i en klassisk bil. Hvem ved, måske kan det blive startskuddet til et makkerskab inden for historisk motorsport. Det kan også blive startskuddet til at næste generation begynder at fatte ægte interesse for din MG, så den også har et hjem den dag dit kørekort ikke bliver fornyet. Tænk over det.

Hvad koster det?

Det koster DKK 100 i startgebyr pr. bil at deltage, som inkluderer:

- Deltagelse i løbet den 14. april 2019
- DASU prøvemedslemskab i 3 måneder, inklusive licens og abonnement på 'Autosport' i perioden
- Gratis entré til Strøjer Samlingen på Fyn, tirsdag den 9. juli 2019. kl. 16–20, hvor der et special-arrangement
- Gratis nummer af FDMs blad 'Motor Classic'

Her kan du komme ud at køre på Sjælland den 14. april:

Køge Automobil klubs klubhus
Tangmosevej 5
4600 Køge

SAK's Klubhus
Mosegårdsvej 20 b, Barmosen
4730 Vordingborg

Sportsmotorklubben Gladsaxe
Henriette Christensen
Skovvej 4 B
4330 Hvalsø

Nordsjælland

Start i Hillerød – startsted ikke klar ved redaktionens slutning. Følg med på www.dasuclassic.dk

Alle steder er mødetiden kl. 10. Før løbet er der grundig vejledning i at læse kort og reglerne i øvrigt. Der vil være erfarne deltagere tilstede til at hjælpe. Herefter sendes deltagerne ud på en rute på 50-70 km. og efter målgang er der gennemgang af, hvordan det er gået, og hvad man eventuelt måtte have misforstået. Der sluttes af med en sandwich og socialt samvær.

Selv planlægger jeg at komme til løbet i Hvalsø.

Hvad hvis man ikke kan finde vej?

Tag din GPS med, hvis du farer vild. Jeg har ikke selv voldsomt meget stedsans, men med et kort i hånden er det faktisk ofte muligt at finde hen til en større lokalitet, hvor der er skiltning mod byer, som de fleste kender. Min navigatør og jeg har kørt historisk pålidelighedsrally i ni år, og kun én gang kørte vi os ud af kortet og måtte starte GPS'en for at finde på rette vej igen. Det var i Jylland, hvor stednavnene var ret ukendte for os, men vi kom tilbage på rette spor og kunne fortsætte løbet.

Hvad hvis jeg synes om det?

Så har du for det første mulighed for at deltage i vores egen klubs orienteringsløb. Det er ikke *helt* det samme, men det er også sjovt! Derudover er der løbsserien FDM DASU Classic, hvor der i løbet af sæsonen 2019 er seks løb fordelt over Danmark. Et løb er på ca. 200 km. Du og din makker behøver jo ikke at starte med at deltage i løbet i Lemvig! Der afholdes to løb på Sjælland i 2019:

Lørdag den 11. maj er der løb arrangeret af Slagelse Autosport. Se www.sasnyt.dk

Lørdag den 22. juni er der løbe arrangeret af Dansk Historisk Motor Club med start i det sydjyske. Se www.dhmc.dk

Lørdag den 17. august er der løb arrangeret af Lemvig og Omegns Motorsport. Se www.loms.dk

Søndag den 22. september er der løb arrangeret af SMKG, som foregår i Vestsjælland. Se www.smgk.dk

Lørdag den 26. oktober er der løb arrangeret af Aarhus Automobil Sport. Se www.bilsport.dk

Hvad gør jeg nu?

Du finder en makker, og så melder I jer til et af de fire prøve-løb på Sjælland.

Læs mere på www.dasuclassic.dk

Rikke U. Nissen



Henrik Aschenbrenner med sin datter Camilla som chauffør til Øresundsrally 2017 i MGB.



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 • e-mail: 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:

medlemmklub@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

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

JANUAR MÅNEDS VINDERBILLEDE



OBS: Vi kom ved en fejl til at udnævne sidste måneds vinderbillede som "Januar måneds vinderbillede". Det skulle have været "December måneds vinderbillede". Så derfor ser du her på siden den rigtige vinder af januar måneds vinderbillede.



Michael Madsens MGTF i vinter klæder.

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

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

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

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

VI KAN BRUGE DIG !

Vil du repræsentere klubben på Græsted Veterantræf eller TimeWinder? - Og komme gratis ind!!



Det er sjovt og inspirerende at stå på en lille MG stand, hvor man kommer i kontakt med mange mennesker, og har mulighed for at fortælle om MG, vores hobby og livet i klubben. Det er en af de vigtige måder hvorpå klubben kan komme i kontakt med potentielle MG ejere, fortælle om klubben, og hverve nye medlemmer. Vi møder også MG ejere, som ikke er medlemmer, og som bliver overrasket over alt det der sker i klubben.

Har du tænkt dig at besøge enten Græsted Veterantræf eller TimeWinder i pinsen sammen med din MG fra før 1988? Vil du repræsentere klubben på en lille stand en eller to dage, vil vi meget gerne høre fra dig. Måske kan du lokke en klubkammerat, eller din co-driver med, så I er flere om det. Så blive det sjovt og hyggeligt.

Klubben støtter med et udvalg af materialer, som du kan have med i din MG. Eksempelvis brochurer om klubben, Beach flag, tidligere numre af klubbladet mv. Vi har også foldeparavillioner, som kan ligge i en MG.

Vil du være med til at støtte op om klubben en dag eller to, så kontakt Torben Olesen på tlf. 20 22 00 61 eller mail: torbenolesen55@gmail.com Han vil koordinere de to aktiviteter, materiale mv.

Du kan også kontakte Lars, hvis du har spørgsmål på tlf. 24 27 41 83 eller mail: thousig@post11.tele.dk

Klubben søger aktive medlemmer til denne opgave, da bestyrelsen i forvejen selv står for Gavnø, Travbanen og Copenhagen Historic Grand Prix.

Hvis du vil stille op på Græsted veterantræf får du følgende fordele:

- ⇒ Hvis du udstiller én dag kommer bil + fører gratis ind, passageren skal betale entre, MEN, klubben refunderer denne udgift.
- ⇒ Hvis du vil komme alle tre dage kommer bil + fører gratis ind, og passageren har mulighed for, at købe et partout kort til alle tre dage til halv pris, som klubben vil refundere efterfølgende.

Se mere om Græsted veterantræf på: www.veterantraef.dk



Hvis du vil stille op på TimeWinder får du følgende fordele:

- ⇒ Gratis entre for dig og din passager, de dage du står på vores lille stand med din MG.

Hvis vi kan samle nok som vil stille op, kan vi få en klubstand på 180 m2 til bilerne, samt op til 5 entrebilletter pr. dag. Det lyder spændende, ikke!

Se mere om TimeWinder her:

www.timewinder.dk

Lars Thousig



TimeWinder 8.-10. juni 2019



Klubmesterskab 2019



Tekst af Rikke U. Nissen

Datoerne for manøvreprøver og orienteringsløb er som følger:

- Lørdag den 27. april: Manøvreprøve 1
- Lørdag den 4. maj: Orienteringsløb 1.
Arrangeres af Jens Clausen og Linda Kronstedt
- Lørdag den 7. september: Manøvreprøve 2
- Lørdag den 21. september: Orienteringsløb 2. Arrangeres af Jørgen Hedetoft
- Lørdag den 26. oktober: Natorienteringsløb. Arrangeres af Carsten Høgsberg

Manøvreprøver afholdes efter samme formel som de seneste to år med klasseinddeling ud fra seedning.

Orienteringsløb indeholder fra sæsonen 2019 nogle ændringer, som kort beskrives i det følgende.

— o o o —

Der er ikke længere nogen sekundetape, men kortetaper bibeholdes sammen med tulpanetaper.

Køretider for hver deletape fastholdes, og der tildeles straf for hhv. for tidlig og for sen ankomst.

Generelt nedsættes strafpoint ift. eksisterende reglement, så der ikke længere bliver så stort pointspring mellem placeringerne.

Ved at fjerne sekundetapen åbner vi mulighed for, at flere ender á point, da de finder alle rutekontroller (bogstaver), svarer rigtigt på alle ruterelevante spørgsmål samt overholder etapetiderne. Derfor er der reel chance for, at to eller flere mandskaber efter de tre løb kan ende på en førsteplads og dermed som vinder af Stifinderpokalen. I klubmesterskabsreglementet er der indsat fire kriterier hvorefter endelig vinder findes.

Hermed håber vi at flere vil tage ægtefællen, en af børnene eller børnebørnene under armen og tage del i orienteringsløbene. 'Forhindringen' med sekundetapen, som tidligere har holdt nogle tilbage, er i hvert fald væk.

OBS:

Opdateret reglement for orienteringsløb og klubmesterskabsreglement er at finde på klubbens hjemmeside.



Dorte og Finn klar til start i orienteringsløb.

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 fjerdedele 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



ÅRSREGNSKAB FOR MGCC DANISH CENTRE 2018

	Regnskab 2018	Budget 2018	Regnskab 2017
Indtægter			
Kontingent	kr. -299.355	-kr. 285.000	-kr. 290.055
Indmeldelsesgebyr medlemspakke	kr. -9.800	-kr. 7.000	-kr. 7.400
Salg af badges og regalia	kr. -8.060	-kr. 1.500	-kr. 1.286
Annoncer	kr. -21.300	-kr. 24.300	-kr. 22.300
Bankospil etc. - netto	kr. 952	-kr. 1.000	-kr. 1.499
Diverse indtægter	kr. -3	kr. 0	kr. 0
Indtægter i alt	kr. -337.565	-kr. 318.800	-kr. 322.540
Udgifter			
Arrangementer			
Klubaftener Nærum	kr. 3.232	kr. 6.000	kr. 5.995
Fællesmøder og arrangementer	kr. 9.048	kr. 8.000	kr. 12.023
Lokalmøder Dalby	kr. 4.484	kr. 4.000	kr. 6.403
Lokalmøder Vestsjælland	kr. 4.954	kr. 5.000	kr. 6.138
Weekendtur 2017	-kr. 1.660	kr. 0	kr. 7.761
T-Type fortegnelse	kr. 0	kr. 0	kr. 3.492
Bestyrelsesmøder	kr. 2.276	kr. 2.500	kr. 2.557
Uddannelse, prøvechefer	kr. 3.486	kr. 3.150	kr. 2.223
DASU licenser, netto	kr. 400	-kr. 100	-kr. 100
Krus og præmier	kr. 8.933	kr. 8.500	kr. 8.026
Manøvreprøver	kr. 2.430	kr. 2.000	kr. 1.958
Arrangementer i alt	kr. 37.584	kr. 39.050	kr. 56.476
Administration			
Kontingent moderklub	kr. 1.500	kr. 1.500	kr. 1.536
Kontingent Motorhistorisk Samråd	kr. 14.513	kr. 14.000	kr. 14.191
Husleje Nærum	kr. 6.300	kr. 6.300	kr. 6.300
Kontorartikler	kr. 2.184	kr. 2.500	kr. 2.397
Porto	kr. 14.018	kr. 10.500	kr. 7.499
Småanskaffelser	kr. 852	kr. 0	kr. 2.678
Trailer	kr. 1.416	kr. 3.000	kr. 2.957
Internet, webhotel, ny website	kr. 1.247	kr. 1.242	kr. 1.242
Diverse	kr. 0	kr. 0	kr. 0
Administration i alt	kr. 42.029	kr. 39.042	kr. 38.801
Kørsel og transport			
Kørselsgodtgørelse	kr. 2.346	kr. 4.500	kr. 4.296
Kørsel og transport i alt	kr. 2.346	kr. 4.500	kr. 4.296
Markedsføring			
Køb af regalia, vin mv.	kr. 31.434	kr. 22.000	22.071
Rejser, fortæring	kr. 4.003	kr. 7.000	2.590
Repræsentation Gaver, blomster mv.	kr. 0	kr. 500	445
Brochurer	kr. 2.110	kr. 1.000	1.000
Bogindkøb til bibliotek	kr. 477	kr. 500	200
Klubblad, administration	kr. 5.000	kr. 5.000	5.000
Klubblad, trykning	kr. 40.000	kr. 40.000	40.000
Kalender, trykning	kr. 4.000	kr. 4.000	4.000
Klubblad, distribution	kr. 146.778	kr. 150.000	148.373
Markedsføring i alt	kr. 233.801	230.000	223.679
Resultat før renter	-kr. 21.805	-kr. 6.208	kr. 711
Renteindtægter	-kr. 46	-kr. 175	-kr. 171
Gebyr bank, Nets	kr. 5.745	kr. 6.500	kr. 5.865
Periodens resultat (minus er overskud)	-kr. 16.106	kr. 117	kr. 6.405

BALANCE FOR MGCC DANISH CENTRE 2018

Aktiver	2018	2017
Driftsmidler og inventar	kr. 0	kr. 0
Varebeholdning	kr. 0	kr. 0
Debitorer, ubetalte fakturaer	kr. 2.000	kr. 4.000
Depositum, blad m.m.	kr. 4.000	kr. 4.000
Tilgodehavender i alt	kr. 6.000	kr. 8.000
Likvide beholdninger		
Likvide beholdninger	kr. 0	kr. 0
Spar Nord Foreningskonto	kr. 265.985	kr. 245.429
Likvide beholdninger i alt	kr. 265.985	kr. 245.429
Aktiver i alt	kr. 271.985	kr. 253.429

Passiver	2018	2017
Egenkapital	0	0
Årets resultat	kr. 16.106	-kr. 6.404
Overført fra tidligere år	kr. 252.769	kr. 259.173
Egenkapital i alt	kr. 268.875	kr. 259.173
Forudbetalt kontingent	-kr. 1.610	kr. 600
Kortfristet gæld	-kr. 1.500	kr. 0
Kreditorer i alt	-kr. 3.110	kr. 600
Passiver i alt	kr. 271.985	kr. 259.173

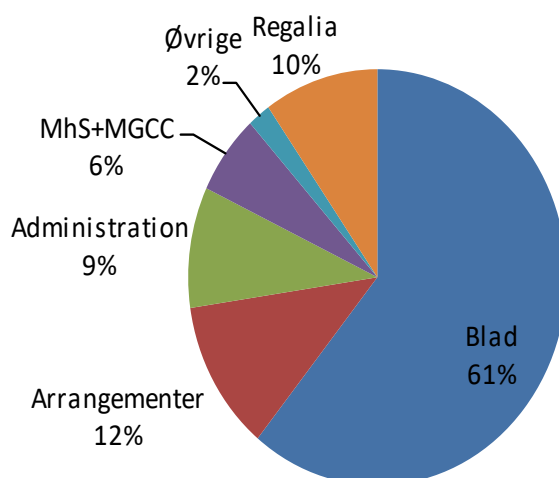
Kommentarer:

For at give dig tid til at se regnskabet igennem inden generalforsamlingen, vedlægges det her, sammen med årets balance.

Regnskabet vil blive gennemgået på generalforsamlingen af klubbens kasserer, og her får du mulighed for at stille spørgsmål.



Det går dit kontingent til



INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

SYDSJÆLLAND-LOLLAND-FALSTER

Tirsdag den 12. marts 2019 kl.19.00

Mødested:

TP Motorsport

Roholtvej 18

4640 Faxe

Garagemøde

Vi skal besøge TP Motorsport for at opleve, hvad de har gang i på motorstanden og i garagen. Der plejer at være indtil flere ædle racerbiler fra 1960'erne og 1970'erne.

Søren Lorentzen medbringer sine legendariske boller til kaffen.

Vel mødt

MG hilsen Bent og Søren



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 19. marts 2019 kl.19.00

Mødested:

LML Motorsport

Bødkervej 2C

4300 Holbæk

Garagemøde

LML MOTORSPORT har en samling af banebiler og speciel biler fra tidsperioden 1980-2000.

Max deltagerantal 35

Tilmelding til Bo Damkjær:

bd@vsautodele.dk



Internationale MG muligheder



Vil du udenfor landets grænser i 2019 med din MG er der mange muligheder. Kig ind i blad nr. 1 for januar-Februar 2019 på side 32-33 og lad dig inspirere.

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

KOMMENDE KLUBMØDER

April 2019

NÆRUM

Tirsdag den 2. april 2019 kl.
19.00

Støt din
klub.
Deltag i
møderne !



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 9. april 2019
kl. 19.00



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 23. april 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

Du skal IKKE bruge redaktionens mail-
adresse !



KØB & SALG

SÆLGES

MG TF 135, årg. 2002

1,8 L Rover motor, 136 Hk, topfart 205 km/h, km stand 120.000 km. Bilen kører rigtig fint. Servo styring, Abs bremses, Airbags, Central lås, Læderrat, Originale 16" alu-fælg, Radio/CD. Farve: Sølv metallic. Toldsynet og synet i marts 2017, den har kun kørt ca 300 km siden syn, sælges nysynet. Der er ikke betalt afgift af bilen. Pris 35.000 kr. excl. afgift.



Flemming Rønholt
Hansen
Tlf.: 21623012
E-mail: f.roenholt@gmail.com

MGA 1956

Tidlig MGA 1956, stelnr. 32407, rød roadster på sorte nummerplader og trådhjul med 60 eger. Opbygget / renoveret fra 1996 til 1999 på specialværksted og har siden været i familens eje. MGB 1,8 l motor med renoveret topstykke til blyfri benzin ombyttet i 2009. Siden kørt 27.000 km. Endvidere forbedret med oliekoeler, ekstra stoplys og ekstra opbevaringsrum. Sort stofkaleche, trærat, alu sideruder, tonneaucover og Amerika forkofanger. Veteransyn til 2021. Alt dokumentation haves. Pokalvinder i 1999, 2001 og 2012. Kører rigtig godt. Prisniveau kr. 190.000,-



Sven Eriksen
Tlf.: 25726611

Salgstrick:

Udsøg dig det emne du vil købe, og gå så målrettet efter det.

Man bliver næsten skeløjet af kun at fokusere på den eneste ting, ikke ?

Kig også ind på VeteranPostens hjemmeside, da der er sat masser af biler, reservedele etc. til salg.

I MotorClassic finder du også masser af biler til salg, og ikke mindst MG'ere

SÆLGES

MG Trophy 160, årg. 2001

1,8 L VVC Rover motor med variabel knastaksel speed, som i Lotus Elise, 160 Hk, topfart 220 km/h, km stand 70.000 miles. Bilen kører fint. Det er en racer version, som kun er fremstillet i 1430 eksemplarer. Bilen er højre styret. Bilen er født med air/hydraulisk affjedring, men bygget om til mekanisk affjedring inden syn i 2017. De 4 air cylindre til den originale affjedring følger med. Servo styring, Airbags, Central lås, Læderrat, Originale 16" alu-fælg, Radio/CD. Farve: Gul. NB: Hard top følger ikke med ! Toldsynet og synet i april 2017, den har kun kørt ca 600 km siden syn, sælges nysynet. Der er ikke betalt afgift af bilen. Pris 38.000 kr. excl. afgift.



Flemming Rønholt
Hansen
Tlf.: 21623012
E-mail: f.roenholt@gmail.com

MG TF 135, årg. 2004

1,8 L Rover motor, 136 Hk, topfart 205 km/h, km stand 123.000 km. Bilen er i meget fin stand & kører rigtig fint. Servo styring, Abs bremses, Air condition, Airbags, Central lås, Læderrat, Radio/CD, Originale 16" alu-fælg, Tågelyster. Farve: Sølv metallic. Toldsynet november 2016 og synet i november 2018. Pris 84.000 kr. indregistreret incl. afgift.



Flemming Rønholt
Hansen
Tlf.: 21623012
E-mail: f.roenholt@gmail.com





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



BESTYRELSE



FORMAND
Lars Thousig
Hyldestubben 8, 2730 Herlev
Tlf. 44 44 41 83 / 24 27 41 83
E-mail: thousig@post11.tele.dk



NÆSTFORMAND
Rikke U. Nissen
Rådhusvej 14, 4300 Holbæk
Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk



BESTYRELSESMEDLEM
Kurt Larsen
Ingeborgvej 4, 4130 Viby Sj.
Tlf.: 46 19 41 57
E-mail: kurtj.larsen@mail.tele.dk



BESTYRELSESMEDLEM
Bent Hedegaard
Sandvigvej 6, Svinø Strand, 4750 Lundby
Tlf. 40 19 11 69
E-mail: benthedegaard@hotmail.com



BESTYRELSESMEDLEM
Torben Olsen
Karlstrupvej 99, 2680 Solrød Strand
Tlf. 20 22 00 61
E-mail: 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

KASSERER



Wiggo Madsen
Friisvej 14, 2635 Ishøj
Tlf.: 20 29 15 08
E-mail: wiggo.madsen@sol.dk

HJEMMESIDEN

WEBMASTER:
Rikke U. Nissen
Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk

KØB & SALG:
Anlis Nissen
Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: moganissen@gmail.com

DASU

LICENSBESTILLING:
Anlis Nissen
Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

MG REGISTRE



MG T-Typer
Peter Clausen,
Strandvejen 158B, 3070 Snekkersten
Tlf. 20 84 67 86 (mll. 16-18)
E-mail: petermgtd@gmail.com



MGA
Jørgen Hedetoft,
Drejøvej 10, Vor frue, 4000 Roskilde
Tlf. 28 92 31 48
E-mail: 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



SPRIDGET
Bent Hedegaard
Sandvigvej 6, Svinø Strand, 4750 Lundby
Tlf. 40 19 11 69
E-mail: benthedegaard@hotmail.com



MGF / TF / MG Z-Typer
Allan Christensen,
Ralphs Vænge 47, 2950 Vedbæk
Tlf. 42 44 53 93
E-mail: mgccredaktion@gmail.com



MG Magnette
Matthies Nissen,
Ewalds Have 40, 4300 Holbæk
Tlf.: 40 16 54 86
E-mail: moganissen@youmail.dk

BLAD & MEDLEMMER



REDAKTØR:
Allan Christensen
Ralphs Vænge 47, 2950 Vedbæk
Tlf.: 42 44 53 93
E-mail: mgccredaktion@gmail.com

INDLÆG TIL BLADET:
Sendes til:
E-mail: mgccredaktion@gmail.com
(Se deadlines på side 4)

MEDLEMSREGISTRERING:
Anlis Nissen
Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

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



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
E-mail: Poul-erik@mp-autolakering.dk



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

Reservevedele

Biltilbehør

Skilte

Olier

