



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

November 2019 - Nr.9



Hvordan bliver vejret Jørgen?
Skal vi tage den af, eller sætte den på?



Brug gummi

Læs artiklen på side 6-13, hvor to "gummi-kofanger-modeller": MGB og Jensen-Healey, dystet mod hinanden. Det er bilbladet MotorClassic, der atter har givet os lov til at bringe en af deres gode artikler med MG'en i centrum.



Baghængte døre

Vi har kigget på historien bag de i sin tid så populære baghængte døre, eller selvmordsdøre, som de også blev kaldt. Kig ind på side 14-18



1995 Le Mans MG

Vi har fundet denne lille race historie fra en svunden tid, hvor MG viste sig frem på racerbaneerne Kig ind på side 19



Klub week-end

Hyggelig week-end på Lolland-Falster med stort fremmøde.

Læs mere på side 20-21

Ny bestyrer af månedens vinderbillede i MG bladet



Kig ind på side 30-31, hvor Rikke U. Nissen har bekendtgjort reglerne for deltagelse i konkurrencen.



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



www.bonnie-grafik.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



Det er mørkt derude!



Når du læser dette har efterårsmørket sænket sig over stuen og garagen. Lys skal der til, og i min garage skal der i denne vinter spotlight på to opgaver.

I foråret fik Grethes MG B GT nye bagfjedre. Sælgeren havde den særlige type bagfjedre som bruges til en GT, men gjorde opmærksom på den svingende kvalitet på især fjedre. Fair nok, jeg købte dem og satte dem i. Nu stod bilen flot, men sælgeren fik desværre ret. Efter tre måneder hang bilen med røven igen, og skraber på vej-bump og andre små forhøjninger.

På den igen, denne gang med fjedre fra en anden forhandler, som også havde dårlige erfaringer med fjedre til MG. Han mener at have nogle der duer, så det bliver spændende at se hvordan bilens holdning er efter forsommerens kørsel i 2020.

Problemet med dårlig og svingende kvalitet på reserve-dele er desværre ikke nyt, og der klages over det i hele Europa. Blot fordi der står Lucas på den grønne æske, kan der være lagt en hvilken som helst kvalitet i æsken. Udbyderen har blot købt Lucasvaremærket og bruger det i rigelige mængder.

Andet projekt er det forhåbentligt endelige livtag med varmeproblemet i min MG A. Køleren skal ud, igen, og til en kølerfabrik. Et ekstra element, tropeelementer eller hvad der er af muligheder skal jeg i dialog med kølerfabrikken om. Kender du en god kølerfabrik, så send mig en linje.

Egentlig skal viskersystemet også skilles ad, og årsagen til at viskerne bevæger sig meget lidt findes. Det er noget med hoved ned under instrumentbrættet og skille det hele ad. Lugter lidt af udsættelse!

Hvilke opgaver skal du sætte spotlight på i denne vinter? Mangler du en sparringspartner så sæt en efterlysning her i bladet eller på Facebook. Det er ofte sjovere når man er to der får olie på fingrene.

Sommer i Europa.

Der har været stor MG aktivitet i hele Europa inklusiv hos os. Tilslutningen til sommenturene, weekendturen og senest O-løbet og princturen den 21. september med ca. 20 deltagende biler, er tydelige beviser.

Den franske klub indbød i vinter alle MG'er til en weekend i midtfrankrig den 7-9 juni, under overskriften "Spécial MG Days 2019". Ikke mindre end 230 MG'er deltog, hvoraf 55 kom fra landene omkring Frankrig. Et stort "lokalt" arrangement på linje med European Event of the Year.

Abingdon havde i den weekend hvor Silverstone var aflyst inviteret til åbent hus. De fik besøg af en del udenlandske MG ejere, som havde købt og betalt rejse til Silverstone inden det blev aflyst. Klubben havde udarbejdet en lille folder med MG interessante steder i området, som de besøgende benyttede i stor stil. Som et "plaster" på såret, når Silverstone var aflyst.

Vi ses derude !

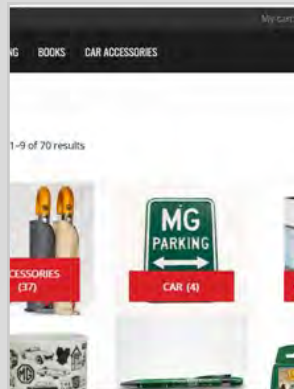
Lars

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

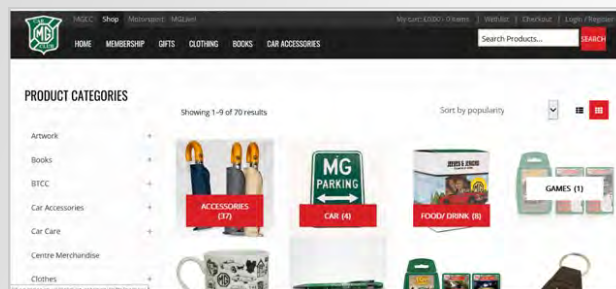


Julegaveideer!

Skal du ønske dig noget til jul, eller købe en MG gave til en du kan lide, er her nogle ideer:

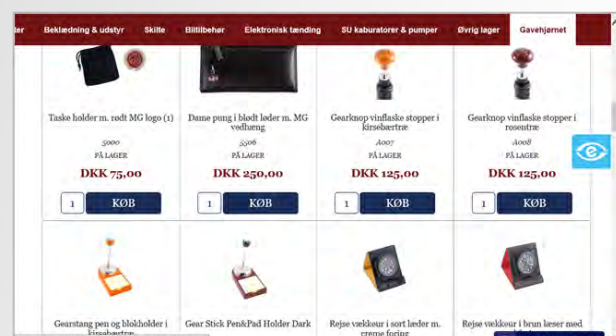


Klubpolo dame eller herremodel med broderet logo og navn til 250 kr. Eller en smart vest med MG logo til 400 kr. Ring til Mogens på 21 67 09 49 og hør om de mange muligheder.



Den engelske moderklub har 70 ting at vælge imellem. Det er let at købe her med dit Visa/MC kort, men husk der er leveringstid.

<https://shop.mgcc.co.uk/product-category/gifts/>



Classic center i Ålborg har et meget stort udvalg af gaver til hende og ham. Du kan bestille direkte på nettet eller ringe, hvis du er i tvivl om størrelse, farve mv.

Mail:

www.classic-center.dk/pl/Gavehøj

Telefon:

+45 98 37 41 90



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:



Fra klub week-end'en, hvor vejret drillede ved Hesnæs havn søndag.

Billede sendt af Erik Lisberg

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Efteråret viser sig nu ved de begyndende visne blade på træerne, hvilket er tegn på, at MG'en skal i garage for vinteren, hvis ikke du er hardcore MG entusiast, og kører i den hele året. Tidligere år havde vi et populært julearrangement, hvor manganen en MG blev dænget til med tidlig december sne. Måske en idé til genoptagelse af dette arrangement?

Fra side 20 og hele syv sider frem, har vi samlet nogle fortællinger om nogle af efterårets mange arrangementer, hvor specielt klubbens week-end tur, der i år gik til Lolland-Falster igen trak mange til. Skønt at vi får samlet så mange MG'ere på ét sted med fælles oplevelser. Årets sidste manøvreprøve har også fundet sted, samt årets sidste orienteringsløb. Det skal blive spændende at se, hvem der løber med laurbærrene i klubmesterskabet. Følg med på hjemmesiden.

Igen har vi fået lov til at bringe en artikel fra MotorClassic, som denne gang har sat to klassikere op mod hinanden under overskriften "Brug gummi". Udover at det selvfølgelig altid er en god idé (undskyld platheden), så er det en sjov sammenligning mellem en MGB og en Jensen-Healey, som begge er udstyret med de lidet smukke gummikofangere. Find hemmelighederne ved disse biler, da der måske venter et par overraskelser(?)

Vi går på redaktionen nogle gange lidt ud over de stringente MG emner, også fordi det indimellem måske kan blive lidt trivialt for en gammel MG nørde, med de gentagne artikler om de klassiske MG modeller. Vi har derfor fået sammensat en artikel under overskriften "Hvor blev de baghængte døre af?", da der tilsyneladende er sket en mindre opblomstring af denne dørtype på enkelte helt nye biler. Vi prøver at søge ind i historien omkring denne dørtype, hvor yderligere gravearbejde sandsynligvis vil afdække endnu flere morsomme historier.

God læselyst !

NYT FRA BILVERDENEN

Som glad klassiker entusiast går man dagligt og glæder sig over enten sin egen klassiker eller måske de historier om klassiske biler, der fremgår af diverse klassiker blade. En glæde der måske er helt afkoblet fra nutidens bilverden, med hvad deraf kommer af krav om miljøhensyn og en fremtid uden biler drevet af fossile brændstoffer.

Måske et lidt for dystert tegnet billede, selvom vi alle godt er klar over, at vores kære klode ikke kan klare opvarmningen. Vi skylder vores kommende generationer, at der gøres noget drastisk nu.

Det kan - og skal - vi som klassiker folk hjælpe til med. Men det behøver ikke betyde, at vi straks skal afhænde vores elskede klassikere, da de beviseligt kun andrager en næsten ikke målelig belastning af CO₂ udslippet.

Men det betyder måske så, at vi ved valg af hverdagsbilen, nu skal til at rette blikket stift mod det ocean af muligheder, der rejser sig de kommende år, hvor der allerede i 2020 vil være et meget stort udvalg af eldrevne biler, og forhåbentlig også biler der er til at betale. Det vil tiden omkring betingelserne for den blivende løsning for registreringsafgiften på el-drevne biler imidlertid vise.

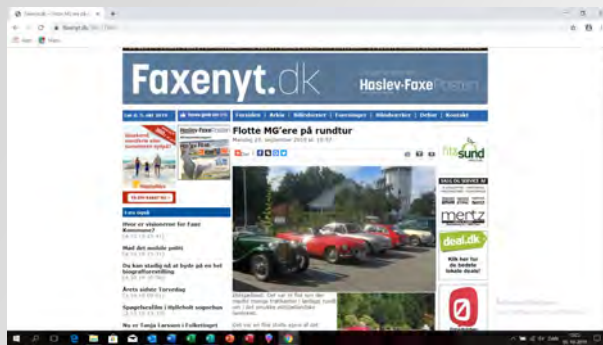
Skulle du allerede nu gå med tanker om anskaffelse af en el-dreven bil er det måske værd, at vente på den kommende MG ZS SUV, som skulle komme til Danmark i 2020, og endda til en forventet rimelig fornuftig pris. Så må vi bare se om kineserne har oppe sig på den sikkerhedsmæssige front, hvilket har knebet voldsomt tidligere.

Nok bærer denne nye el-bil MG-mærket, hvilket der kan være rigtig mange indvendinger imod. Men lad os nu se ?

Der er jo også mange andre alternative muligheder ud i valget af el-bil mærke. Eller måske skal det hellere være en brint baseret el-bil? - Valgmulighederne skal nok blive store.



Flotte MG'ere på rundtur



Jens Clausen spottede et indlæg i Faxenyt avisen om-handlende et af vores MG arrangementer med udgangspunkt i Køge.

Sjovt med lidt fokus på vores MG'ere i lokalområderne.



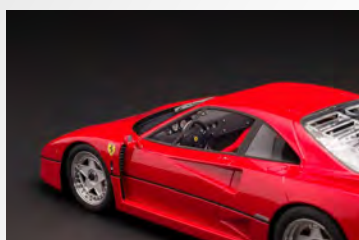
Billeder er lånt af Faxenyt

Samler du på modelbiler?



Hvis din samling af modelbiler skal være af højeste kvalitet og i en detaljeringsgrad, der vel næppe er set før, skal du kigge ind hos modelbilproducenten Amalgam, og deres Model Car Collection. Her får du en imponerende detalje rigdom, som næppe ses andre steder. Bilerne er i størrelserne 1:18, 1:8 og 1:4. Og så er der lige den detalje, at priserne starter ved kr. 3.500. Så det er måske lige i overkanten som julegaveidé til sønneke (?)

Kig ind på de imponerende flotte biler og i særdeleshed detaljeringsgraden: <https://www.amalgamcollection.com/>



Kilde:
Bil Magasinet

90 minutter



Ja, så lang - eller kort - tid tog det, før tilmeldingen til 2020 EEOTY i Würzburg i Bayern var udsolgt den 1.oktober 2019.

Anlis fortæller:

"I forhold til mit 'opslag' i medlemsbladet om MG Eventet i 2020 og start tilmelding 1. oktober kl. 20.00 kan jeg lige oplyse, at det tog præcis 90 minutter så var alle 251 pladser booket. En i Jylland tilmeldte sig kl. 20.08 og har fået startnummer 170.

Det er totalt vildt. Spændende hvem fra klubben der har nået det? (Rikke fik nr. 8, Matthies nr. 18 og to andre vi kender i klubben fik nr. 78 og nr. 118)"



0-400-0 km/t på 31.49 sek.

Verdensrekorden for en bil, der fra stående start skal nå en hastighed på 400 km/t, og herefter bremses til standsning, er nu forbedret af den helt nye svenske superbil Koenigsegg Regara, hvor topfarten er begrænset til 403 km/t. I øvrigt var det den tidligere model Koenigsegg Agera RS, der havde den tidligere verdensrekord.

Hvis du tænker at sådan en bil må du have, hvis nu en Bugatti Chiron skulle være for langsom, så er det desværre for sent, da alle 80 producerede Koenigsegg Regara er afsat. Med danske afgifter skulle du i øvrigt også regne med at skulle hoste op med kr.47.000.000. Men så får du også adgang til bl.a. 1.500 hk



Herover rekordbilen med Christian von Koenigsegg (t.v.) og fabrikskører Sonny Persson, der sad bag rettet ved rekordkørslen.

Kilde: Bil Magasinet

Tekst og foto af Peter Clausen
Bragt med tilladelse af Motor Classic

motorclassic



SMIL: Både MGB og Jensen-Healey kunne prale af nogle gevaldige tandbeskyttere i 70'erne, fordi kofangerne i USA skulle klare et stød med op til 8 km/t., før karrossen tog skade.



BRUG GUMMI!

Jensen-Healey mod MGB

MGB faldt af på den til sidst, siges det – men er en sen, højbenet B'er med store gummikofangere virkelig så håbløs? Og hvordan klarer den sig mod 70'er-konkurrenten Jensen-Healey med dens mindst lige så iøjnefaldende gummiklodser for og bag? Svaret er tankevækkende



USA-FÆNOMEN: Tre fjerdele af de i alt 10.503 Jensen-Healey endte i Nordamerika, godt 2.000 blev hjemme i Storbritannien, og kun 334 solgtes på det europæiske fastland

Sportsvognsfans havde ikke så meget at grine ad i 1970'erne. Energitrister og øget fokus på sikkerhed, forurening, trængsel på vejene og kollektiv trafik fortrængte 60'ernes ubekymrede fremtidsro fra en mere og mere alvorstynget dagsorden, og de sociale og mentale omvæltninger efter ungdomsoprøret levned ikke meget plads til sjov og ballade.

Det gjorde kun ondt værre, at britisk bilindustri, der hidtil havde været førende inden for sportsvogne og roadsters til overkommelige priser, med British Leyland i spidsen næsten samtidig kastede sig ud i en altødelæggende dødsspiral fodret af endeløse arbejdskampe og interne magtkampe.

MG – selve symbolet på den folkelige sportsvogn – måtte derfor droppe alle planer om nye modeller. I en tid med løbende stramninger af miljø- og sikkerhedskrav, især på det vigtige USA-marked, blev de aldrende B- og Midget-modeller i stedet holdt i live efter bedste evne, og i 1972 fik USA-versionen af den nu 10 år gamle MGB derfor lavere kompression (8:1 i stedet for 9:1) og dermed lidt færre kræfter.

Nye regler om forlygteplacering og støddabsorberende kofangere tvang i 1974 englænderne til at øge frihøjden med 2,5 cm og montere nogle store, gummibeklædte polyuretan-kofangere – det var billigere end et gennemgribende redesign. Fra årgang 1975 måtte ameri-

kanske MG-kunder leve med én Zenith-karburator i stedet for Europa-modellens to SU'ere, og senere samme år fik alle USA-biler den katalysator, som allerede i 1974 blev standard i Californien, så effekten skrumpede til ynkelige 63 hk.

En ny æra

Andre producenter beviste dog, at sportsvognen endnu ikke var helt død, bare den fulgte med tiden. Allerede fra 1970 havde den sekscylindrede Datsun 240 Z til samme pris som en MGB GT gjort livet endnu surere for englænderne i USA, og hjemme i Storbritannien præsenterede Jensen Motors og British Leylands nu forhenværende samarbejdspartner Donald Healey i 1972 deres bud på en britisk roadster til 70'erne: Jensen-Healey. Med tidssvarende design og teknik – og fra 1974 kofangere i samme grovkornede gummi-look som MGB.

Også den var reelt et resultat af British Leylands nedskæringspolitik. Jensen producerede nemlig karrosserier til Austin-Healey 3000, og da den i 1967 blev aflivet uden afløser, foreslog Healey, at man sammen skabte en ny sportsvogn. Det var USA's største Austin-Healey-forhandler, Kjell Qvale, med på, og han købte i 1970 aktiemajoriteten i den lille bilproducent i West Bromwich og indsatte Donald Healey som bestyrelsesformand.

For at holde både pris og driftsomkost-

ninger nede, skulle så meget mekanik som muligt hentes udefra. Hjulophæng, bremses, styretøj og bagtøj stammede derfor fra Vauxhall Firenza, der også skulle have doneret sin 2,3-liters motor. Men den var dels for høj, dels et pænt stykke fra de ønskede 130 hk, når den skulle klare de amerikanske lovkrav. Jensen forsøgte derfor forgæves at få BMW og Ford i Tyskland til at levere motorer, inden Lotus-bossen Colin Chapman meldte sig på banen og tilbød sin nye, topmoderne 2,0-liters motor i aluminium med to overliggende knastaksler og fire ventiler pr. cylinder.

Jensen og Healey sagde ja tak og koblede Lotus-motoren til en firetrins Sunbeam Rapier-gearkasse, og i foråret 1972 var den nye Jensen-Healey klar. Men den avancerede og kostbare motor med 142 hk gjorde bilen betydeligt dyrere end planlagt. Den blev aldrig officielt importeret til Danmark, men i for eksempel Schweiz var den næsten dobbelt så dyr som en MGB og kostede omtrent det samme som en BMW 525.

I USA var prisen ikke det store problem; det var straks værre, at Lotus havde svært ved at levere motorer nok og ikke mindst, at både motor og bil led af alvorlige børnesygdomme. De fleste problemer var dog kureret i efteråret 1973, hvor den reviderede Mk 2 med blandt andet et opgraderet interiør og, fra foråret 1974, en femtrins gearkasse fra tyske Getrag så dagens lys. Sådan en sag har Kaj



LIDT TRÆFINÉR lever op i den 70'er-sorter Jensen-kabine. Ikke alt træet er ægte – til gengæld sidder du fremragende, også på længere ture



JENSEN_HEALEY var den første bil med Lotus' nye 16-ventilede motor under hjelm. Desværre var den så ny, at den ikke var færdigudviklet



MAN MÅ JO UDNYTTE PLADSEN, hvor den er, så i Jensen-Healey er interorbelysningen anbragt på dørbeklædningen



OMDREJNINGES TÆLLERENS røde felt helt oppe ved 7.000 o/min afslører, at Lotus-motoren gerne vil rotere



BEGYNDELSEN af 1974 fik Mk II bilerne en femtrins „close ratio“- gearkasse i stedet for den hidtidige Sunbeam-transmission

DET ENGELSKE ALTERNATIV

Selvom Jensen-Healeys svære børnesygdomme hurtigt blev kureret, led kvalitetsryet et knæk, som bilen aldrig helt kom sig over. Den skal tjekkes grundigt, men selvom priserne stiger, er den et spændende alternativ til en MG eller Triumph.

KARROSSERI

Al plade skal gås efter – også på „rustfri“ Californien-biler – og en usvejet Jensen-Healey ses meget sjældent. Tjek især i fodrummene, bundpladen, skærmkanter, hjulkasser, vanger, sidepaneler, i bagagerummet samt benzintanken og dens omgivelser. Interiøret er generelt slidstærkt, men især i USA-biler kan solen have sat dybe spor.

TEKNIK

Lotus-motoren var ikke helt produktionsklar ved Jensen-Healeys debut i 1972. I Mk 2 fik den bl.a. en stærkere blok, men servicesjusk straffes hårdt. Tjek olietryk- ket og se efter olie- og vandspild samt utætheder i brændstofsyste- met. Tandremmen skal skiftes for hver 40.000 km. Især Mk 2'ers 5-trins Getrag- gearkasse er dyr at renovere og udskiftes ofte med en Toyota-gearkasse. Lidt hylen fra Vauxhall-bagtøjet skal du ikke tage dig af, for sådan lød det også, da det var nyt.

RESERVEDELE

Trods det lave produktionstal er stumper sjældent et problem: Meget er lånt fra bl.a. Vauxhall, Triumph og Sunbeam, og det britiske specialfirma Martin Robey har opkøbt de originale presse- og produktionsværktøjer.

SPECIALISTER

Martin Robey, Pool Road, Camphill Industrial Estate, Nuneaton, CV109AE, England. Tlf. 0044 24 76386903.
www.martinrobery.com
Rejen, Unit 1 Abbas Business Centre, Main Road, Itchen Abbas, Winchester, SO21 1BQ, England. Tlf. 0044 1962 779556.

www.jensenparts.co.uk

PRISER

Healey-priserne er på vej op, men du kan stadig finde en fornuftig bil til pænt under kr. 150.000. I England koster topeksemplarer over kr. 200.000.

KLUB

Jensen Owners Club Danmark,

www.jensenownersclub.dk

DEN BILLIGE B

MGB har ry for at være robust og nem at holde kørende, men det er ingen hemmelighed, at British Leyland skar markant ned på kvaliteten i 70'erne. Også en sen B'er er dog omgængelig som få og markant billigere – men sværere at sælge – end ældre årgange.

KARROSSERI

Indre og ydre sidepaneler er vigtigste tjekpunkt; i værste fald kan rust her få hele karrossen til at knække, og faresignalet er dårligt indpassede døre, fordi bilen synker sammen. Tjek også ved forruden, forskærmene og samlingerne mellem dem og karrossen, bagskærme, ved baglygterne og bagagerummet.

TEKNIK

Generelt skal du bare tjekke for slid og alderskramper. „B“-motoren er hårdfør, især med fem hovedlejer (fra efterår '64). Lidt ventil- og taktkædestøj er helt normalt, men må ikke dominere, og olietrykket skal være ca. 50 psi ved varm motor i 4. gear. Den fuldsynkroniserede gearkasse (fra 1967 og frem) skal du ikke bekymre dig om, da den er bygget til belastningen fra den 6-cyl. MGC.

RESERVEDELE

Du kan få alt, og stumperne er ofte rørende billige. Kvalitet og pasform svinger dog enormt, så hold dig til anerkendte leverandører – snak med andre om deres erfaringer. Der er talrige danske MG-specialister, men skruer du selv, kan du spare penge ved at handle i England.

SPECIALISTER

MG Parts & Service, Rådmandsgade 54, 2200 Kbh. N. Tlf. 32 55 54 97.

mgpartscph.com

Lars Borsig Classic MG, Slågårdsvej 20, Frøslev, 4660 St. Heddinge. Tlf. 56 50 83 46. lars-borsig.dk

Bonnevie MG Import, Hundtoftevej 1, 5750 Ringe. Tlf. 62 27 28 48.

bonnevie.dk

Classic Center, Fjeldshøjvej 5, Sdr. Tranders, 9260 Gistrup. Tlf. 98 37 41 90.

classic-center.dk

PRISER

Kan du leve med looket, koster en gummi-MGB kun to tredjedele af, hvad du skal give for en model fra 60'erne. 50.000-70.000 for en brugbar bil og højst 100.000 for et fint eksemplar.

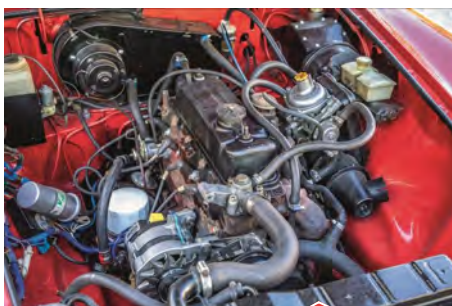
KLUBBER

Øst: MG Car Club Danish Centre, www.mgklub.dk

Vest: MG Car Club Demar. www.mgcc.dk



MEGET SORT MG-KABINE, men i 70'erne kunne du du vælge et par meget tidstypiske brunlige nuancer som alternativ



EGENTLIG ER MGB's 1,8-LITERS MOTOR en frisk og sympatisk kraftkilde. Men den voldsomme californiske afgiftning tager pippet noget fra den



BENSZINMÅLERENS FORMANING om udelukkende at tanke blyfri benzin afslører, at USA-B'eren her er født med katalysator



I 1978 HAVDE AMERIKANERNE for længst indført lovkrav om alarm for ikke spændte sikkerhedsseler. Så her er både summer og kontrollampe



EN ENKELT ZENITH-KABURATOR i stedet for Europa-versionens to SU'ere har en stor del af æren for det betragtelige krafttab



ENGELSK HUMOR: I England og USA kaldtes MG-gummikofangerne „Sabrina'er“ med hilsen til den britiske 50'er-glamourmodel Norma Ann Sykes alias Sabrina og hendes yppige barm

Olsen fra Fakse ejet siden 2009, og ved siden af Jørgen Christiansens sene røde MGB ligner den gule Healey den afløser, som B'eren skulle have haft i 70'erne, men aldrig fik.

Gammel dame med makeup

I stedet tog MGB's nedtur yderligere fart, da British Leyland i 1975 strøg krængningsstabilisatoren fortil fra listen over standardudstyr, for sammen med den større frihøjde og de tunge kofangere ødelagde det køreegenskaberne fuldstændig. Heldigvis vendte den tilbage i 1977 i forbindelse med en revideret undervognsafstemning, der også omfattede en ny stabilisator bagtil. Og så er vi fremme ved Jørgens B'er, der er fra 1978 og ligesom Kajs Healey hentet i det livsglade Californien – noget nær det sidste sted i verden, hvor sportsvognsfanen blev holdt højt i 70'erne.

Mange „gummibåde“ er ombygget med lavere fjedre og de ældre MGB'eres blanke kofangere og kølergrill. Det kunne Jørgen dog ikke drømme om at gøre, så hans eksemplar står stadig i original specifikation uden overgear, men til gengæld med hele miljø-menageriet inklusive katalysatoren. „I øvrigt er det ikke helt nemt at bygge undervognen om. Der findes ganske vist ombygningssæt i England, men hjulvinklerne skal også ændres, og skal det være helt korrekt, skal tandstangen flyttes“, fortæller Jørgen.

Med flere omfattende bilrenoveringer på

cv'et ved han, hvad han taler om. Her kunne han dog nøjes med at skifte indtræk og instrumentbord, ligesom han har fjernet de USA-typiske sidemarkeringslys fortil på bilen, der har været i Danmark i seks år og allerede var indregistreret, da Jørgen købte den i 2016.

Kender du en klassisk MGB, virker kabinen med det polstrede instrumentpanel mere dystert og 70'er-sort, end du er vant til. Til gengæld er der takket være den større frihøjde og den kraftigere sædepolstring ikke helt så langt derned som normalt, og du genkender straks lyden og sjælen, når den trofaste 1,8-liters maskine skrumler i gang med sin velkendte, hjertelige og sunde klang, som Californien-kastrationen nok har dæmpet lidt, men bestemt ikke fjernet.

Det samme kan vi ikke sige om motor-kraften. Bundtrækket er stadig den langslagede „B“-motors styrke, men man vinker ikke ustraffet farvel til omkring 30 hk og 15 procent af drejningsmomentet, så bid er der ikke meget af. Problemet er dog til at overse ved tilbagelænet kørsel, og de længere fjedervandring, som er resultatet af den større frihøjde, pynter på B'eren ellers temmelig rustikke komfort. Til gengæld krænger bilen noget trods de to stabilisatorer.

Ved undervognsrevisionen i 1977 blev styretøjets tand mere indirekte – 3,5 i stedet for 3,0 omdrejninger fra stop til stop. Men da tandstangen stadig arbejder let og præcist, opleves det ikke som

det store problem, og er du ikke typen, der partout vil op på dæksiderne i hver kurve, er også en sen B'er en fortrinlig hygge-sportsvogn til søndagsturen.

Moderne tider

Moderne har den bestemt ikke været i 1978 – men hånden på hjertet: Hvornår var en MGB for alvor det? Nej, så er det straks noget andet at tage plads i den gule Jensen-Healey, hvor 70'er-designstilen gennemsyrrer cockpittet – dog blødt lidt op med de indlæg af træfinér, der kom på Mk II'eren.

Siden Kaj fik bilen hjem fra Californien, har den fået lavet rust i bunden, og gulvtæpper og kaleche er nye. Kaj har desuden monteret et lille Momo-læderrat for at få bedre plads til benene på de lange ture, han ofte og gerne bruger bilen til, og hvor han sætter pris på den overraskende gode sidde- og affjedringskomfort: „Selv efter en fem timer lang tur til Jylland er man ikke det mindste træt“, fastslår Kaj.

Netop fokuseringen på komfort og hverdagsegenskaber på bekostning af den sidste sportslige skarphed fik Jensen-Healey en del beske kommentarer for i sin samtid, men usportslig er den bestemt ikke. Nok synger Lotus-maskineriet ikke helt så smukt som for eksempel en Alfa-motor, men den vågner op med en lovende brummen.

I USA havde Jensen-Healey to enkelte Zenith-karburatorer, men Kaj har mon-

JENSEN-HEALEY MK II 1974



MOTOR: R4, 1.973 cm³, 16V. Vandkøling. 2 overliggende, tandremstrukne knastakser, 2 dobbelte Dell'Orto DHLA 40E-faldstrømskarburatorer. 142 hk (DIN) ved 6.500 o/min, 177 Nm ved 5.000 o/min. USA-version: 2 Zenith-Stromberg 175 CD 25E-horisontalkarburatorer. 142 hk (SAE).

TRANSMISSION: 5-trins manuel gearkasse med fuldsynkronisering. Gulvgearstang.

OPBYGNING: Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil triangellarme med skruefjedre, bagtil stiv aksel med langs- og skråsvingarme og skruefjedre, krængningsstabilisatorer for og bag. Skivebremser for og bag, 2 kredse, bremseforstærker. Tandstangsstyretøj.

MÅL OG VÆGT: Længde 421 cm, bredde 161 cm, højde 121 cm, vægt 1.000 kg. 185/70HR13-dæk.

PRÆSTATIONER: 0-97 km/t. 7,8 sek. (USA-version 8,1 sek.), topfart 192 km/t.

PRODUKTIONSTAL: 7.146 (Mk II 1974-76). Alle Jensen-Healey 1972-76: 10.503.

PRIS 1974: Ca. 95.000 kr.

PRIS I DAG: 125.000-200.000 kr.



OLSEN OG JENSEN

I 70'erne blev Kaj Olsen forelsket i Jensen, da han så en Interceptor i Aalborg, og mange år senere købte han også sådan en, som han dog aldrig fik ud at køre. Den tidligere luftkaptajn fra Fakse var på jagt efter en rustfri Jaguar Mk 2, da han i 2009 tjekkede udvalget hos en klassikerforhandler i Californien – og her stod der også en Jensen-Healey. Kaj købte dem begge, og så ejer han for resten også Danmarks eneste indregistrerede eksemplar af den lukkede version Jensen GT



PLAST-INDSATSERNE omkring forlygterne er et Mk II-kendetegn, og det indre skal være sort som her

teret Europa-versionens to dobbelte 40-millimeters Dell'Orto'er, og det gør underværker for kraftoverskuddet. Den ganske hårdtpumpede motor skal arbejde for at levere varen, men ved høje omdrejninger kvitterer den med et spark og en metallisk snerren, der ikke efterlader nogen tvivl om ophavet.

Getrag-gearkassen er af dogleg-typen med første gear nederst til venstre og de fire øvrige gear i et normalt H; den kræver en smule håndkraft, men med sin ge-



SYNES DU, at Healey'ens forkofanger er markant? Så bare vent, til du ser bagkofangeren ...

digne, mekaniske præcision er den en knivskarp fornøjelse at arbejde med.

Ligesom styretøjet, der trods den ydmyge Vauxhall-baggrund nok er Jensen-Healeys stærkeste side – kontant, præcist og fintfølede.

Lukket og slukket

Potentialet var der med andre ord, og i USA fik Jensen-Healey såmænd også pæn succes på racerbanerne. Men de indledende kvalitetsproblemer havde



MGB TOURER 1978



MOTOR: R4, 1.798 cm³, 8V. Vandkøling. 1 sideliggende, kædetrukken knastaksel, 2 SU HIF4 halv-faldstrømskarburatorer. 97 hk (DIN) ved 5.500 o/min, 142 Nm ved 2.500 o/min. USA-version: 1 Zenith-Stromberg 175 CD 2-horisontalkarburator. 63 hk (SAE netto) ved 4.600 o/min, 120 Nm ved 2.500 o/min.

TRANSMISSION: 4-trins manuel gearkasse med fuldsynkronisering, evt. med el-overgear på 4. gear. Gulvgearstang.

OPBYGNING: Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil triangellarme med skruefjedre, bagtil stiv aksel med halvelliptiske bladfjedre, krængningsstabilisatorer for og bag. Skivebrems for, tromlebrems bag, 2 kredse, bremse-forstærker. Tandstangsstyretøj.

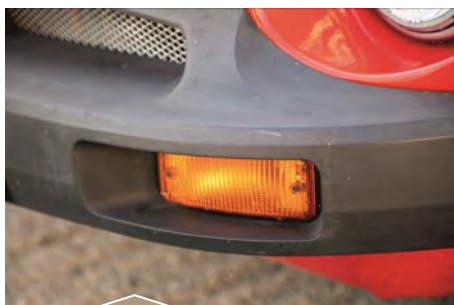
MÅL OG VÆGT: Længde 402 cm, bredde 157 cm, højde 130 cm, vægt 1.045 kg. 165SR14-dæk.

PRÆSTATIONER: 0-97 km/t. 12 sek., topfart 173 km/t. (Europa-version).

PRODUKTIONSTAL: 387.184 (alle Tourer 1962-80). Alle MGB/MGC: 524.392.

PRIS 1978: Ca. 75.000 kr.

PRIS I DAG: 70.000-120.000 kr.



FINT NOK MED støddabsorberende kofangere – men en del af fidusen forsvinder med blinklys i dem

spoleret dens ry én gang for alle, og Jensen Motors blev sendt til tælling, da energikrisen i 1973 gjorde den kostbare Jensen Interceptor usælgelig.

Ganske vist kunne Lotus nu omsider levere motorer nok, og i 1975 kom en lukket og mere eksklusiv Healey-version, Jensen GT, på gaden i al hast for at sparke lidt liv i forretningen. Kun 511 blev dog bygget, inden Jensen måtte dreje nøglen om i foråret 1976. Fire et halvt år senere kom turen til MG, i hvert



AFSTANDEN MELLEM HJUL og skærm afslører den større frihøjde. Fælgene er ikke de originale

fald for en tid, da British Leyland lukkede MG-fabrikken i Abingdon, og den sidste MGB forlod samlebåndet den 2. oktober 1980.

Men tænk, hvordan 70'ernes sportsvognshistorie kunne have set ud, hvis MG havde sendt sendt en moderne B-afløser på gaden i 1969-70 som oprindeligt planlagt. Eller hvis Jensen og Donald Healey havde ramt rigtigt i første hug.

Tak til Skjoldenæsholm Gods



ENTUSIASTENS BRUGSKLASSIKER

Fine biler har Jørgen L. Christiansen haft nok af. Han lagde ud med at restaurere en Studebaker fra 1937, som han har endnu; siden kastede han sig over en Austin-Healey 100/6 og en Jaguar E-type, han købte som løsdele i papkasser. En Mazda MX-5 har han også haft, ligesom der står en Porsche 911 hjemme ved Slagelse. Men det er jo heller ikke helt af vejen med noget billigt og nemt, som man tør stille fra sig overalt – og derfor købte han den røde MG for små tre år siden.

Tekst: Allan Christensen
Indholdsbidrag:
Peter Clausen, MotorClassic, m.fl.

Hvor blev de baghængte døre af?

- Gangsterdøre eller selvmordsdøre



Adgang til kabinen i en bil er måske ikke noget vi tænker specielt meget over i hverdagen, selvom vi fra tid til anden oplever biler, hvor det mindst talt er vanskeligt at komme ind og ud af. Det er også som om det bliver lidt mere besværlig jo ældre man bliver !

Hvad forstår vi ved en bildør?

Døren definerer for os, hvornår vi er ude eller inde, og i vores hus tænker vi formentlig sjældent over, om døren åbner indad eller udad. I et supermarked eller et indkøbscenter tænker vi nok heller ikke over indgangsdøren, da det normalt blot er en automatisk dør, der glider til side når vi nærmer os.

Vores moderne biler har adgangsforhold, som vi formentlig heller ikke tænker over, da vi er vant til at dørene åbnes, når dørene aktiveres ved hjælp af bilnøglen. Nogle nye bilmodeller kan endda identificere en nøgle i lommen på chaufføren, hvorpå den låser op. Fælles for næsten alle nye biler er imidlertid, at dørene åbnes på en ensartet måde.

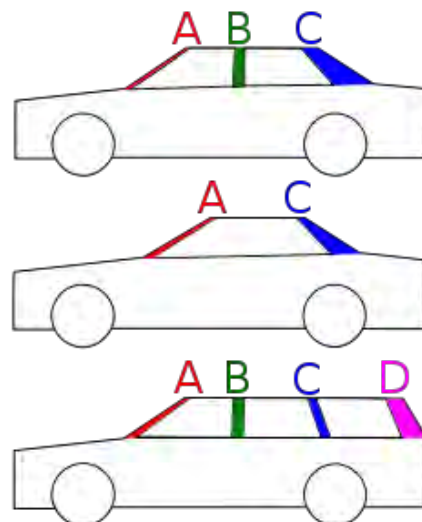
Ser vi på bilens opbygning i forhold til fæstning af døre, er der tale om 2-4 stolper til det formål, dog afhængig af, hvilken bil der er tale om.

Fordørene på nutidens biler hængsles traditionelt på A-stolpen (se tegning til højre) og bagdørene på B-stolpen. Hertil hænges bagklappen på 5-dørs biler på D-stolpen.

Nyere biler som f.eks. Opel Meriva fra 2018 har hængslet bagdørene på C-stolpen, da der ingen B-stolpe er. Det giver et meget stort rum for ind- og udstigning. På grund af muligheder i ny teknologi og meget vridningsstabile materialer til opbygning af bilen, er det muligt at udvikle en bil uden B-stolpe. Det ville ikke have været muligt med sådanne typer af løsninger på datidens biler, med mindre man så måtte øge bilens vægt betydeligt.

Normal anvendelse af dørstolper:

- Frontdørene er hængslet på A-stolpen
- Bagdørene er hængslet på B-stolpen





MG Old Number One (1925)



Morris Minor (1928-1935)

Historien bag baghængte døre

Vi kender alle de baghængte døre, hvor fordøren hængsles på B-stolpen. De var meget populære i gamle gangsterfilm, hvorfor de også blev benævnt "gangster døre". Dørløsningen havde mange kælenavne, såsom "bagvendte døre", "Kidnapper døre", "Pigefanger døre" og sikkert mange andre synonymmer.

Oprindelsen på disse døre ses helt tilbage i hestevognenes tid i slutningen af det 19. århundrede, hvor man også så de høje karet vogne, som næsten altid var åbne med en meget lav baghængt dør. I mange tilfælde var der faktisk slet ingen dør, man steg blot direkte op i bilen. Se f.eks. MG "Old Number One" fra 1925

På visse af nutidens biler ses en genopståen af de baghængte døre, hvor de nu kaldes f.eks. "Trænerdøre" (Rolls-Royce og Lincoln), "Freestyle døre" (Mazda), "Bagtilgang døre" (Saturn - det mærke kender jeg ikke!) og "Baghjulende døre" (lidt idiotisk navn efter min mening!). Se senere.

Op til 1.verdenskrig var der fortsat biler, der ingen døre havde, eller måske kun en lav dør til forsædet, og så en højere dør til bagsædet. Dog kunne man se en hastig udvikling fra de gamle høje biler, der byggede på princippet om en hestevogn, frem til den mere moderne bil med lukket karosse, og dermed behovet for døre.

I tiden mellem 1. og 2.verdenskrig udviklede bilernes design sig meget, med baghængte døre som kendetegn, endda med løsninger der supplerede med baghængte bagdøre, som f.eks. på Opel Kadett fra 1938. Englænderne kunne også være med her, da de sendte den første model af Morris Minor på markedet i 1928 med baghængte frontdøre.

I perioden frem til 1960'erne oplevedes en langt større forskel på bilerne, da markedet nærmest eksploderede efter 2.verdenskrig. Her sås en lang række kreative idéer på dørtyper og adgangsforhold på de forskellige bilmærker. Dog var baghængte døre fortsat meget udbredt, idet man anså denne løsning for den bedste og mest bekvemme, når man skulle ud og ind af bilen. Hvem husker ikke den fantastisk populære Renault 4CV, som blev produceret fra 1947 til 1961 med over 1 million solgte eksemplarer. Den kørte endda som taxi i f.eks. Tunesien helt frem til 70'erne. Jeg prøvede selv en tur i sådan en taxi med min kæreste (nu hustru) - plus chaufføren - en meget varm sommerdag i feriebyen Sousse. Det var en hed oplevelse!

Af andre klassikere i tiden efter 2. verdenskrig med baghængte døre, og som kunne ses på de danske veje, var den lille og meget søde Fiat 500 Topolino, de første Fiat 500 og den meget populære Fiat 600, som iøvrigt begge fik fronthængte døre senere, og ikke mindst den

legendariske Citroën Traction (1934-57).

MG fabrikken i Abingdon sendte i tiden inden 1960 flere modeller på markedet med baghængte døre, hvor de kunne ses på bl.a. MG YA, der blev produceret i perioden 1947-1953 og MG T-type modellerne, der blev produceret i perioden 1936 til 1955, hvor MGA kom på markedet med sit for tiden meget moderne design.

Andre kendte biler med baghængte døre fra tiden omkring 1960-70, hvor brugen af baghængte døre i øvrigt begyndte at tynde ud var amerikaner bilerne: Lincoln Continental 4-dørs cabriolet og sedans (1961-1969) og Ford Thunderbird 1967-1971 firedørs sedans. Hertil de britiske Rover P4-biler frem til 1964. De tyske Goggomobil saloner og coupés havde to dørkroppe med selvmordsdøre, indtil disse blev ændret til fronthængslet i 1964.

Inden for de senere år ses igen løsninger med baghængte døre, da mulighederne for at forarbejde materialerne som bilerne bygges af, er blevet langt større ved bl.a. teknologiens hjælp. Her ses en række nutidige eksempler på moderne biler med baghængte døre som: Rolls-Royce Dawn fra 2017, Studio Nissan IDS fra 2018, Opel Meriva fra 2017 samt en række biler, hvor bagdørene er baghængte, hvilket letter adgangen betydeligt.



MG TD fra 1952



MG YA fra 1947



Citroën Traction (1934-1957)



Renault 4CV (1947-1961)

Baghængte døre i brug

Som nævnt var baghængte døre meget udbredte op til ca. 1960 på adskillige biler, men man gik i sin tid væk fra dem af sikkerhedshensyn, for det er ikke tilfældigt, at de også kaldes selvmordsdøre. Hvis en fronthængslet dør ved en fejl åbnes under kørsel eller simpelthen springer op, vil fartvinden holde den på plads ind til bilen. Derimod vil en baghængslet dør blive blæst vidt åben under kørsel, hvor man nok selv kan regne ud, hvad der så kan ske med en overrasket, ikke-fastspændt fører eller forsædepassager, især hvis det sker i et sving, eller hvis personen i panik holder fast i dørhåndtaget.

Datidens dørlåse var bestemt ikke altid noget at prale af og kunne springe op på grund af karrosserivridninger ved hård kørsel eller på ujævn vej – eller simpelthen, hvis man lænede sig mod døren med for stor vægt, f.eks. på grund af centrifugalkraften ved svingkørsel.

Her har vi også grunden til, at de baghængte døre også kaldes gangster- eller kidnapperdøre, for under gangstervældet i 20'ernes og 30'ernes USA gjorde disse døre det meget nemmere, at smide folk ud af bilen under kørsel!

Baghængte døres store fordel er den nemmere og mere bekvemme indstigning, hvilket er årsagen til, at f.eks. Rolls-Royce nu igen benytter dem. I dag, hvor folk er spændt fast under kørsel, dørlåsene er bedre, og dørene ofte låses automatisk ved igangsætning, er der heller ikke nogen sikkerhedsproblemer længe.

I nogle biler med baghængte bagdøre, f.eks. Mazda RX-8, skal fordørene også åbnes, før det er muligt at åbne bagdørene, og i Opel Meriva kan bagdørene ikke åbnes ved hastigheder over 4 km/t.

Nok er det nemmere at stige ud af en bil med baghængt fordør, men måske ikke altid på en måde som man ønsker! - Se illustrationen på artiklens forside, hvor dette dilemma vist er tydeligt. Det er formentlig de færreste kvinder, der ønsker, at se sig selv i sådan en situation. Nok er det pikant - for mænd! - men

knap så spændende for kvinden. At en almindelig bagdør, hængslet på B-stolpen, kan give tilsvarende problemer er nok også en kendt sag for kvinder bærende kjole eller nederdel.



Andre dør løsninger

Som nævnt ses biler med baghængte døre igen, dog i et meget begrænset udbud, omend antallet nok vil være stigende, ihvertfald når det gælder hængsling af bagdørene på C-stolpen af bilen.

Gennem de seneste 50-60 år vil man på mere eksotiske biler kunne se flere mere eller mindre spøjse løsninger på hængsling af dørene. Den vel nok mest sjældne og mærkelige løsning er bilen med én fronthængt fordør, som ses på BMW Isetta 300 fra 1957-58.

Denne dørtype fordrer i øvrigt en placering af motor og andre vigtige dele til mere fjollede steder. Den klassiske bilist vil nok nødig se denne type køretøj, som et egentligt automobil, og da slet ikke betvinge sig adgang til et sådan med det formål at køre i den. Løsningen med én fronthængt fordør blev ikke den store succes, men dog aftvinger den et vist mål af respekt for forsøget. Men ind- og udstigning? - Pikant - tjaa! - Dog nok mere: hamrende besværligt!

Årsagen til de gennem tiderne mange alternative løsninger for hængsling af dørene burde være indlysende. Designerne har formentlig ville opnå et smart billedesign i sammenhæng med gode og smarte døre. Desværre har de smarte dørløsninger ofte medført besværlige ind- og udstigningsforhold kombineret med uheldige (eller heldige, alt afhængig af, hvordan man ser på det) situationer for kvinder ikklædt kjole eller nederdel.

Set fra denne signaturs side kunne man forledes til at tro, at designerne, som oftest er mænd, designer de smarte biler til sig selv (læs: mænd), hvorfor fokus bl.a. er på, hvordan man på en smart måde kommer ud og ind af bilen, og derved dupere omgivelserne (?)

Når dette er sagt, så lad os lige dvæle lidt ved de mange alternative løsninger for hængsling af bildøre (se næste side).

Sommerfugle døre



Alfa Romeo 33 Stradale, som blev bygget i 18 eksemplarer i perioden 1967-69.

Dørtypen hvor døren er hæftet på A-stolpen, og vippes frem og op, sammen med det delte glastag.

Sakse døre:



Lamborghini Aventador (2011-17). Modellen er navngivet efter en kæmpende tyr.

Sakse dørene er nærmest blevet et kendetegn for Lamborghini modellerne. Dørløsningen kaldes også: Vinge døre, Bille døre, Frødøre, Knivklingedøre, Sving-op døre og Lambo døre.

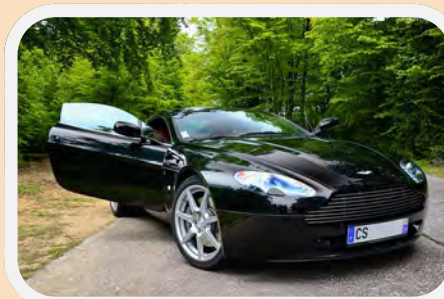
Baldakin døre



Sterling Nova fra fabrikken Sterling Sports Cars.

Dørtypen har ikke noget egentlig navn. Døren åbnes ved at løfte hele taget op. Den kaldes mange ting på engelsk: Articulated canopy, Canopy door, Canopy

Svane døre:



Aston Martin V8 Vantage. Vantage blev produceret gennem mange år. Den viste er fra 2013.

Denne meget smukt formede dør kaldes svane dør. Dørtypen svarer nogenlunde til en almindelig kendt front hængslet dør, men åbnes i en opadgående bevægelse.

Mågedøre:



Mercedes-Benz 300S, som blev produceret i perioden 1952-63. I begyndelsen fra 1952-53 blev den udelukkende produceret som racerbil, og i årene 1954-57 som Coupé. I alt blev 3.258 bygget.

Denne løsning er blevet berømt alene p.g.a. denne fantastiske smukke bil. Den blev kåret som århundredets bil i 1999.

Skydedøre:



Toyota HiAce Minibus

Mange biler har skyde dør løsningen i dag, da den giver godt rum for ind- og udstigning i p-båse.



Fremtidens dør løsninger

Med teknologiens hjælp og nye meget vridningsstærke materialer vil vi komme til at opleve mange gode og måske også et par komiske dør løsninger de kommende år. Også når vi tænker på de foreløbige prototyper på selvkørende biler, der er blevet præsenteret. Her vil vi se helt nye typer døre for at lette ind- og udstigning af bilerne

På siden her vises nogle løsninger vi vil komme til at se:

Kilder til denne artikel:

- Peter Clausen, Motor Classic
- "Døre og et stykke med bart" af Søren Navntoft, ViaRetro
- "Lang tradition for bagvendte døre", FDM
- Wikipedia og model billeder fra Internettet



Honda Urban EV Concept.

Denne prototype af en elbil fra Honda forventes på markedet i 2019. Tja - nu får vi se !



Nissan IDS.

Vist som fremtidsbil i 2017



Opel Meriva.

I model B, som kom på markedet i 2010, sås de baghængte bagdøre..



Rolls-Royce Dawn fra 2017.

Om bilen siges det: Du kører ikke bilen - den opleves !
Pris ca. kr. 6.5 mio
Den blev præsenteret på Frankfurt Motor Show i 2015

Looking back !



Opdateret artikel fra MG klubbens arkiv.
Foto fra MG klubben i UK

1965 Le Mans MGB



Vi har fundet denne lille sjove historiske artikel i Hans og Dorte Hedegaards MG arkiv, som vi har fået lov til at bringe. Sort-hvid billedet herover er fra artiklen. Øvrige foto er hentet på den engelske klubs hjemmeside.

Artiklen er skrevet i 1995!

Som det lyder på den engelske hjemmeside:

"Den sidste MG som fuldførte et Le Mans, kørt af Paddy Hopkirk og Andrew Hedges."

Paddy var dog nok mest kendt som rally kører i en Mini, hvor han vandt Rally Monte Carlo i 1964.

Andrew var kendt som forretningsmand, men også som racerkører i bl.a. en MGA m.fl.

I 00'erne så man igen MG mærket på Le Mans, da de stillede op med to biler i sportsvognsklassen sammen Lola. (Nærmere herom en anden gang).

— o o o —

1995 er året, hvor 3 mærkedage (år) kan fejres for MG navnet:

70 år siden, at Old no. 1 kom frem til folket (kunderne, publikum) 1925 - 1995.

50 år siden, at MG fabrikken i Abingdon begyndte MG produktionen efter, at have produceret krigsmateriel i 5 år, og mon ikke MG TC, vil blive fejret mange steder, hvor MG folket er?

30 år siden, at BMC Competition Departement producerede endnu en MGB til race, med indregistrerings nummer DRX 255 C, som gennem de sidste 25 år har været i privat eje.

Tilbage til juni 1965, hvor 14 af de i alt 51 startende vogne havde fuldført 24 timers løbet på 2357 miles = ca. 3771 km var kommet over målstregen søndag eftermiddag kl. 16.

Nogle af vognene var i desperat nød for mekanisk hjælp, og her kommer den tartanrøde MGB, den eneste fabriksvogn fra Abingdon i mål som nr. 11 i overall placering, og som nr. 2 i klassen op til

2000 ccm. MG'en var kørt af Paddy Hopkirk og Andrew Hedges.

Efter afslutningen blev MGB'en sendt tilbage til England, for en demonstrations tur til bilforhandlerens udstillingsvinduer. MG'en blev fremvist komplet med støv, beskidt, møget, med racenumrene endnu påsat og meget brugte raceing dæk.

Motoren som kom fra special tuning Departement i Abingdon var en motor med tre hovedlejer og stage 6 tilbehør, hvilket gav motoren lidt flere hk - fra 95 hk ved 5400 omdr. til 125 hk ved 6000 omdr. Hertil raceudgaven af ventiler, knastaksel, oliepumpe, svinghjul, tændspole, raceing top pakninger og weber 45 DCOE karburator.

Alt dette kunne tilbage i 1965 klares for et beløb tæt på £265, hvor et pund dengang var tæt på 20 danske kroner. Gearkassen kostede den gang £19 og 7 shilling. Herefter var man klar til at deltage i et 24 timers løb med 14 tommers tråd-hjul !!!

Men det var jo som bekendt virkelighed!



Vi ankom til Hotel Søpark omkring sidst på eftermiddagen den 30. august, da den ene af os var arbejdsramt, hvilket betød at vi først lettede fra Ølstykke lidt over kl. 14. På turen til Lolland-Falster fravalgte vi motorvejen og tog i stedet landevejen og de små veje. Det er en hyggelig og dejlig måde, ovenpå en lidt sej arbejdsuge, at trappe ned på.

Hotel Søpark ligger i Maribo lige ud til vandet, hvor vi fik et værelse med altan og en flot udsigt ud over vandet. Så var man jo allerede positiv stemt.

En hyggestund med lidt koldt til ganen i godt selskab med de andre deltagere på terrassen, dannede indledningen til aftenens middag. Formanden bød velkommen og gav ordet til arrangørerne, som udleverede arrangementets kørebog, med flotte detaljerede fotos, og korte beskrivelser af de steder vi ville passere på ruten. Her var både tulipanruter og kortudsnit til hjælp for at kunne finde vej. Hertil fik vi en mundtlig introduktion til weekendens ture. En enkelt deltager, gjorde ihærdigt opmærksom på at have fået udleveret et forkert kort i forhold til det viste. Men en venlig sjæl kom den undrende deltager til undsætning med en forklaring om, at der såmænd var flere sider i kørebogen, og endda med tryk på begge sider!

Lolland er som bekendt ikke det mest kuperede område i Danmark. Faktisk er der så fladt, at "man kan se en hare løbe på 8 km afstand", som det blev forklaret. Og vi skulle hilse og sige, at det passer – jeg så haren!

Lørdag morgen efter en dejlig morgenmads buffet, hvor vi efterfølgende kunne hente frokostpakken i receptionen, blev det første holds biler sendt afsted på dagens knap 158 km lange rute. Vi blev herefter med tre minutters mellemrum sendt afsted i hold af 6-7 biler, hvilket er normal procedure ved alle køreture. På den måde skaber vi ikke trafik kaos eller generer vores medtrafikanter.

Undertegnet kom afsted i gruppe 3, og jeg må rose vores gruppe, da vi kørte ruten perfekt, ikke mindst på grund af vores vejvisere. Vi hyggede os især da gruppe 2, kørte forkert, så vi kom foran dem. Nu handler det selvfølgelig ikke om at komme først, men om at nyde det flotte landskab og de store godser – så som Engestofte og Søholt Gods – og de mange små veje og byer. Efter en times tid kom vi til Kramnitse havn, hvor vi fik samling på alle deltagere.

Herefter skulle vi ud på en 25 km lang tur på diget til Langå. Det er vist ikke noget man almindeligvis får lov til mere, men arrangørerne må have de rigtige forbindelser for at få sådan en tilladelse.

Årets MG-weekendtur gik i år til Lolland-Falster med ialt 88 deltagere i 45 biler.



På denne tur følte man sig helt royal, da alle smilede og vinkede til os. Nogle stod endda med dannebrog og flagede, da vi kom kørende. Solen skinnende fra en næsten skyfri himmel, og det var temmeligt varmt. Det var nogle dage siden det sidst havde regnet, hvilket betød at den godt drænede grusvej på diget var knastør, og med 45 biler på vejen, blev støvet hvirvlet godt op, på trods af et adstadigt tempo på omkring 20 km/t. Alle biler var efter denne tur lysegule af støv, hvilket vi deltagere såmænd også var.

Digevejen var noget smal, dog med plads til, at enkelt kondi løber og cyklist med forsigtighed kunne snige sig forbi. En overhaling eller forbikørsel var derimod helt udelukket. Man kunne ikke slippe tanken om "hvad nu hvis?" - Og så skete det!

Benzinpumpen på en GT, som lå nr. 2 i hele kortegen på 45 biler, var brændt sammen. Flere trådte til for at hjælpe, og vi andre kunne imens strække ben, da ingen alligevel kunne komme videre. Fantastisk nok blev der fundet en spritny

Kortegekørsel på Diget





Vi havde vores eget p-område



MG Tetris. Bilerne skulle pakkes godt for at få plads til alle

benzinpumpe, da alle på sådan en week-end tur har lidt af hvert med. Med lidt fingersnilde og et par strips blev benzin-pumpen skiftet, hvorefter vi var klar – ja, lige efter lidt hjælp til en enkelt B'er, som lige måtte løbes igang. Selvom hele operationen ikke tog mere end ca. 40 minutter var timeplanen skredet, så vi blev lidt hurtigere ledt af diget og ud på landevejen, for hurtigst mulig at indhente den tabte tid.

Fra Nakskov var vi igen på rette vej. Jeg vil tro at de fleste bedst husker ruten fra Nakskov til Frederiksdal, som lidt af en off-road MG-tur. Nok ikke en rute alle ville have valgt, men det gik fint – med lidt støv igen! – Vi kom over en mark via de grønne hjulspor, som også viste den vej ad en ujævn jordvej gennem skoven.

Vi ankom til Frederiksdals Gods kl. 13 lige til tiden, hvor det var tid til frokost og rundvisning med tilhørende vinsmagning på Frederiksdals Kirsebærvin Vineri. Det er ikke Kirsebær vin, som vi almindeligvis kender kirsebærvin, men rødvin lavet på kirsebær. Jeg smagte ikke selv vinen, men den blev rost af flere. Der var mulighed for at købe vinene, hvilket flere benyttede sig af.

På grund af varmen og den lange tur valgte nogle deltagere at køre direkte til hotellet. Vi andre fulgte planen og kørte mod Kragenæs havn, som var næste seværdighed på turen, hvilket vi benyttede os af. Ved Kragenæs havn kunne man gå op til Dodekalitten, en for mig helt ukendt seværdighed. Dodekalitten er et monument - eller kunstværk - bestående af 12 stenstøtter med indbygget højtalere, som gør stedet til et kulturelt samlingssted. Vi kom ikke helt derop på trods af de sølle 500 meter fra P-pladsen, da ishusets faciliteter og vareudvalg var noget mere tillokkende. Ishuset havde dobbelt op på kugler til samme pris, så man fik virkelig noget for pengene. Herefter gik turen tilbage til hotellet, hvor vi ankom sidst på eftermiddagen.



Det støvede ikke kun på Diget



Udsigt fra hotellet



Hotel Søpark

Efter et bad, benzin på bilen og afslapning i skyggen på hotellets terrasse, afventede vi aftenens festmiddag. På trods af en meget varm aften, det viste sig også at være første tropenat i september siden 1997, forløb aftenen som altid, med en tre-rettes menu i hyggeligt samvær med andre klubmedlemmer, og hertil et par sange og en quiz til desserten. Efter middagen fortsatte festlighederne på terrassen for nogle, mens andre søgte roen på deres værelser.

Søndag vågnede vi op til et lidt andet vejr. Det regnede, hvilket medvirkede til, at bilerne fik skyllet det værste støv af fra dagen før. Vi startede ud med kalechen oppe, men fik den hurtigt ned igen, da de mørke skyer forsvandt og solen tittede lidt frem. Søndagens rute var på 102 km og gik østpå til Falster. Vi fortsatte med samme hold som gårdsdagens hold, hvor vi atter kom ud på små snoede veje, med en flot omkringliggende natur. Hertil kom vi gennem små byer, kørte forbi et slot, et gods, en mølle med masser af marker og hyggelige skove omkring. Der var tid til en strække-ben-pause ved Hesnæs havn, inden turen igen gik videre mod week-endens sidste fælles arrangement, som bestod i fælles frokost på Vig Gaarden i Nr. Alslev. Her var ikke så mange p-pladser, men bilerne blev pakket godt sammen, så vi kunne komme ind og indtage en meget flot frokostbuffet. Der var vist alt hvad øjne, hjerte og mave kunne ønske si.

Midt på eftermiddagen var det tid til at vende næsen nordover mod Ølstykke.

En stor tak til arrangørerne:

- Klaus Møller og Klaus Balch Sørensen, som stod for vestturen
- Freddy Voigt Andersen, Jørgen Christensen og Bent Olsen, som stod for østturen
- Anlis Nissen for det administrative
- Bent Hedegaard som tovholder, og med det store overblik.



Et industrikarver i Skælskør i september.

Jeg havde takket ja til min fars tilbud om at deltage i MG klubbens manøvreprøve iklædt hans MG A.



Det var første gang, jeg skulle deltage i et sådant arrangement. Det startede egentligt lidt sløjt, da jeg vågnede af regnen, der væltede ned udenfor, og jeg tænkte mit inden jeg lagde mig om på den anden side og sov videre. Det ændrede sig til det bedre, og dagen endte med at blive en dejlig sommerdag.

Turen over Sjælland var rigtig fin. Vi spottede en masse veteran lastbiler og blev da også overhalet af en Midget i høj fart, som havde samme destination som os. Vi kommer i fin tid frem til det, der viser sig at være omtalt som Vestsjællands Motorsportscenter. Der er tæk på tingene og god betjening i check-in teltet, så formalia blev godt overstået, hvilket fra starten gav et godt indtryk af arrangementet.

Jeg havde frygtet, at en manøvreprøve indebar en masse slalom kørsel rundt mellem kegler, hvor den egentlige udfordring var, at køre korrekt rundt på banen.

Konceptet var dog helt perfekt og let at gå til. Kegler på den ene side og dæk på den anden.

Efter kørerbriefingen blev det til en opvarmningsrunde på anlægget. En fed start at tage en runde sammen med de 18 andre tilmeldte. Jeg havde start nr. 7, så jeg kunne lige nå at lure lidt inden 1. heat.

Jeg har før kørt MG A, men aldrig rigtig presset den. Selv om min første bil var en Derby fra 79, er jeg overhovedet ikke vant til at buldre rundt i en veteranbil. Jeg må sige, at jeg var noget spændt på, hvad der egentlig ville ske, når jeg lukkede op for gassen.

Jeg havde selvfølgelig en plan om at tage den med ro, det gik super fint i noget der minder om 20 sek., herefter gik det derudaf. Jeg havde faktisk regnet med, at den ville føles tungere, og bortset fra lidt understyring i de skarpeste sving, synes jeg virkelig den lå godt på banen, der var plaget af en del grus, som

dog blev kørt væk i de første heats.

Min tid blev på 3 minutter og 19 sek., så var udgangspunktet lagt.

I 2. heat blev der selvfølgelig gået lidt ekstra til stålet. Her oplevede jeg for første gang, at den smed røven ud, og det var desværre også i det eneste sving, hvor der stod en betonklods. Et splitsekund havde jeg bekymringen for at gøre det nært utilgivelige ved fars bil. Det gav en passende påmindelse om at huske at have hovedet med og holde fokus på den oprindelige plan med, at tage den lidt med ro. Tiden blev dog lidt forbedret til 3,15 minutter, så alt var godt.

Så blev der kaldt til frokost, hvor det var en fornøjelse at få lejlighed til, at snakke med de andre deltagere om: den klassiske rallyserie, hvordan Volvo 240 turbo stadig kører med også sammenlignet med moderne biler, reflektere over om det er en god idé at sætte en elmotor i en gammel Jaguar og få en forklaring på de dimser og apps, der skal til for at køre

Manøvreprøve i Skælskør



orienteringsløb.

Tilbage til manøvreprøven efter frokost. 3. heat blev også mit langsomste i en tid på 3,21 minutter, da der lige skulle bakes lidt undervejs. 4. heat endte i tiden 3,10 minutter, og en væsentlig forbedring, som viste sig at være identisk med Jan Glad's langsomste runde i en nogenlunde tilsvarende bil, så jeg var faktisk yderst tilfreds.

Det blev til min overraskelse til en 2. plads i klassen, så jeg fik også en fin souvenir med hjem. En super interessant dag, hvor man oplever de forskellige biler på en anden måde end når de står og ser pæne ud.

I tillæg til de deltagende biler kom også en del forbi og kiggede. Fede biler og hyggelige mennesker, det er helt sikkert et arrangement jeg vil anbefale andre at deltage i.

Mange tak til deltagere og arrangører for at skabe en super oplevelse.



Christian Thousig i første heat



Trine Molter betvinger sin MGA

Grillmester Trine



Klasse B - Sport::
1. Henning Petersen
2. Lars Korsgaard
3. Troels Lund



Klasse A - Standard::
1. Carsten Høgsberg
2. Christian Thousig
3. Trine Molter



Klasse C - Ekspert::
1. Finn Jensen
2. Dirch Glad
3. Martin Mortensen



Den 27.8.2019 var lokalafdelingen på Sydsjælland på et meget specielt og spændende virksomhedsbesøg på Tvedemose Champignon ved Snese-re.

Virksomheden er en familievirksomhed, hvor næste generation er i gang med at tage over. Jens Christian, som har overtaget virksomheden efter sine forældre, fortalte os om virksomhedens udvikling frem til i dag.

Tvedemose Champignon er Danmarks største producent af svampe og leverer til alle supermarkeder, grønthandlere, restauranter mv. Der findes udover Tvedemose Champignon kun én producent mere i landet. Det er dog en væsentlig mindre producent. Men herudover er der jo konkurrencen fra bl.a. Polen, en konkurrence der ikke er lille.

At producere svampe kræver stort kendskab til bl.a. vækstprocessen, da naturen skaber de helt afgørende vækstbetingelser, hvor det f.eks. kun er lykkedes i Danmark, at dyrke ganske få (10 stk) af de mange hundrede eksisterende svampearter, som findes.

Champignon vokser stadig i en blanding af hestemøg og halm, medens andre svampetyper vokser ud af en flaske eller en "kunstig" form for træstub.

Det var spændende at blive præsenteret for de mange muligheder i virksomhedens vækstrum og her fornemme, hvor hurtigt en svamp udvikler sig (man kan næsten høre den vokse). Der bliver på Tvedemose Champignon produceret 2.000 tons svampe om året, og de er alle økologiske.

Efter rundvisningen blev vi alle 21 fremmødte medlemmer budt på kaffe og Jettes kage i kantinen.

En herlig aften, der endte med et gigantisk lyn og tordenvejr.



Champignon – de kan næsten se dem vokse!



Ikke set før – svampe på flaske!



Henrik Pedersen kom i sin ny erhvervede MG Y



Du kan købe friske svampe direkte fra producenten.



Glade vindere



Jens sender Lars og Grethe afsted.



Frokostpause ved kalkbruddet



Britt i gang med vinderskuddet

Et flot syn mødte os lørdag morgen den 21. september 2019 på Køge Havn. Parkeringspladsen ved Toldboden var fyldt med MG'ere – både gamle kendinge og debutanter. 16 deltagere havde tilmeldt sig orienteringsløbet og en håndfuld havde tilmeldt sig picnieturen.

Jens og Linda gav en introduktion, så både nye og gamle var klar til dagens udfordringer, som ville føre os gennem landskabet syd for Køge mod Stevn. Kørebøgerne blev udleveret og uret afstemt med løbsledelsen. Ja - og så ikke helt – for vores 'det grønne lyn'. Vi var lige pludselig kommet i en mindre krise, da vores Frankfurt-styrede ur ikke lige levede op til forventningerne med sin radiostyrede tid. Vi måtte bed i gemmerne for at finde reserve-uret. Men så var vi klar.

Starten gik kl. 10 og af sted det gik. Ud af Køge, gennem Hastrup og syd over. Gennem idylliske Gl. Hastrup og Herfølge. Forbi Tækkemanden som lagde navn til første spørgsmål på etape 1, og herefter op og ned ad bakkerne på de små MG-veje gennem det Østsjællandske landskab.

Selvom vejret viste sig fra den rigtige gode side, var vi i den lukkede grønne MGB GT glade for, at kunne lukke helt af. Syd for Haslev passerede vi et par griseferme, med dertilhørende gylletanke. Hold da op for en kras lugt, en lugt der starter i næsen, og ender med at kunne smages. Selv om vores bil var lukket, var det først da vi krydsede bygrænsen til Haslev, vi kunne trække vejret frit igen.

I Haslev krævede kørebogen, at co-driveren skulle tegne. Vi kunne nok godt forudse, at det var en enkelt tegning, der skulle påføres kontrolkortet, men vi var

alligevel lettet over, at det blot var de tre ringe på Odd Fellow huset der skulle gengives i en tegning, hvilket var lige til at klare. Kort efter kunne vi køre ind på p-pladsen ved Gisselfeld Kloster til en velfortjent pause.

Etape 2 var en kortetape. Vi skulle fra Gisselfeld mod Faxe. Ingen tulipanvejvisere i denne omgang, blot et kort som viste start og mål, og derudover fire gennemkørselspunkter. Det var op til deltagerne at tage den korteste vej. Kortet fik os ud i landskabet omkring Gisselfeld videre til Rønnede og omegn, ned omkring Jyderup og Tystrup, for at køre lidt nord på igen mod Faxe Kalkbrud, som var mål for denne etape og frokostmødestedet.

Efter en hurtig frokost var det tid til tredje og sidste etape. Vi kørte ud af Faxe, forbi bryggeriet, Kloaknissen og nord på mod Atterup og forsamlingshuset, som lige skulle noteres på kontrolkortet. Herfra gik turen gennem Karise og forbi Karise skole, som blev bygget tilbage i 1927. Tulipanerne viste os videre ud mod Frøslev og gennem et fasanterritorium. Veje og sving skal tages med foden på bremsen, da disse kamikazefugle jo dukker op overalt. I første omgang blev de dog i grøfterne, da vi drønnede forbi.

Vejret viste sig heldigvis stadig fra sin bedste side, og vi kom tættere på målet. Vi kørte igennem småbyerne omkring Vemmetofte Kloster og mødte endnu flere fasaner, hvor en af dem fik den gode idé at krydse vejen midt i en konvoj af MG'ere. Det var lige ved at koste dens

hoved og hale, men af uforklarlige årsager nåede den i sikkerhed. Lettere rystede (som i rystede på hovedet) kørte vi mod Faxe Ladeplads og nåede i mål til tiden.

Mål var hos Jens og Lindas venner, som havde arrangeret kaffe og kage i haven. Pointene blev talt op og pladserne op til 2. pladsen kunne deles ud. Førstepladsen krævede en ekstra konkurrence. Der var fem biler med sammen pointfordeling. En repræsentant fra hver bil stillede op til en placeringskamp med en krocketkølle og kugle. Vinderen blev den, der skød tættest på et udvalgt flag.

Da alle havde sendt deres krocketkugle af sted, kunne vinderen kåres og kopperne deles ud. Tak til Jens og Linda for et super godt løb i skønne omgivelser, og tak til alle deltagerne som kørte med. Fantastisk med så stort et fremmøde. Det gør det hele meget sjovere!

Se resultatet af O-løbet den 21. september 2019 på dette link:

<http://www.mgklub.dk/wp-content/uploads/2019/09/Resultatliste-21.09.2019.pdf>



Vi havde klubaften hos Nordisk Finmekanik Industri, hvor min søn er ansat som industritekniker. Virksomheden er underleverandør til en række virksomheder i Europa indenfor bl.a. medicin, tandlæge inventar m.v.. Deres tilgang til opgaverne er kompromisløs, da de aldrig giver op overfor at løse en opgave, hvor tolerancerammer har en helt central betydning.

Det var vores forventning at ejeren af NFI Industri, Henrik Thomsen, skulle forestå aftenens program, men grundet en tidlig rejseafgang onsdag, havde hans gode kollega, Hasse taget over.

For at komme rundt og kigge på virksomhedens produktion skulle vi iføres fodovertæk grundet de glatte gulve, inden vi begav os mod drejefdelingen for fræser og robotter.

Vi var også i virksomhedens målerum hvor der konstant er 21 grader, hvor vi fik demonstreret en kontrolmåling af et emne i Drejefdelingen.

Emnet blev sat i en skab, der efter kort tid på en skærm viste en tolerancegrad mellem to flader. Her skulle den holdes indenfor 1/100, men viste at den faktisk blev holdt på en 6/1000, hvilket var meget fint.

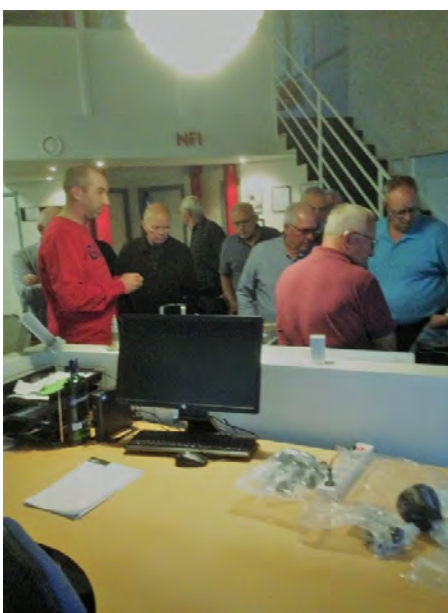
Vi fortsatte til Fræserafdelingen med bl.a. robotter. Da de ikke var i drift grundet en ny opstilling, kunne Hasse vise et eksempel på en robots arbejde, som be-

stod i en løsning til fodbetjening af tandlægestole.

Herefter besøgte vi virksomhedens øvrige afdelinger, såsom vaskepladsen for affedtning, kontrolafdelingen og forsendelsesafdelingen.

Vi afsluttede aftenen over en kop kaffe tilsat mine hjemmebagte boller.

Tak til NFI Industri for en indholdsrig aften.



Nu 6 gange om året!

Tegn abonnement

motorclassic

MONTEREY CAR WEEK 2019 • SÅDAN FIKSER DU VARMEN • PEUGEOTS MUSEUM

NOVEMBER-DECEMBER 2019 NR. 64 KR. 64,50

LE MANS '66

Vind billetter til den nye film om Fords og Ferraris kamp på racerbanerne



Skønhed med evig ungdom

Jaguar Mark 2 fylder 60 – og kattedyret er stadig så friskt og levende som i 1959

- 2 x MERCEDES SL
- RENAULT TURBO
- NSU 1000C/1200 TT
- NISSAN 300 ZX



Tilbage til 60'erne
I Mini gennem
Swinging London

Ford er fin
Fynsk Ford
Fairlane 500



Få MotorClassic hjem i postkassen



Far, søn og Skoda: Familien Carstensen elsker Skoda
– og denne 1000 MB årgang 1968 var et far/søn-projekt

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. Nemmere kan det ikke være!

MotorClassic er Danmarks bedste specialmagasin om klassiske biler.

MotorClassic udkommer seks gange om året med masser af artikler om klassiske biler og deres ejere. Læs reportager fra træf og arrangementer i hele verden, bilhistorie og tonsvis af tips og tricks, der gør livet og dagen med den klassiske bil til en fornøjelse.





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

af Matthies Nissen
moganissen@youmail.dk



Manchester XPAG tests

Der har i Safety Fast været en række artikler under overskriften 'Manchester XPAG tests'. Som navnet antyder, er der tale om en gruppe fra Manchester, der har sat sig for at teste moderne benzins indflydelse på T-typernes motorer. Jeg har forsøgt at følge lidt med i de mange artikler, det er blevet til fra gruppen. De går næsten videnskabeligt til sagen og anstiller en række tests. Lidt nørdet, men alligevel har de en pointe: Benzinen til motorkøretøjer har løbende undergået forandringer, der sikkert har været til fordel for de moderne motorer, men måske ikke så godt for de gamle motorkonstruktioner.

Bioethanol

En af de seneste ændringer er, at den moderne benzin nu tilsættes bioethanol. Det er alkohol, der produceres udelukkende for at blive brugt som brændstof. Alkoholen fremstilles på stort set samme måde, som når man fremstiller snaps. Det er nemmest at fremstille ethanol ud fra sukkerarter, der er letomsættelige. Det er de plantede, som man normalt også vil kunne spise – majs, sojabønner eller kartofler for eksempel.



I Danmark kan der kun tankes E5 benzin tilsat 5% ethanol

Denne bioethanol, der er lavet af 'spiselige' plantede, kaldes 1. generations bioethanol. I Danmark har vi siden 2010 tilsat al benzin 5% bioethanol, hvilket kan ses på, at benzinpistolen er grøn og er mærket E5. Det er et EU-krav, og vi kan som forbrugere ikke fravælge benzin tilsat bioethanol, men blot glæde os over at der 'kun' er tilsat 5%. I andre lande står det meget værre til! Her kan man møde benzinpistoler mærket E10 og sågar E15, så er du advaret!

Hvorfor ethanol i benzinen?

Den sidste artikel fra Manchester gruppen handler udelukkende om 'Ethanol blended petrol'. Artiklen giver svar på mange spørgsmål desangående. Også

denne gang går man grundigt til værks - fem tætbeskrevne sider med enkelte illustrationer. Jeg vil efterfølgende kort uddrage nogle interessante og - synes jeg - relevante dele fra artiklen.

Der indledes med et historisk tilbageblik. Tilsætning af ethanol er ikke en ny foreteelse. Allerede i 1928 introducerede firmaet 'Cleveland Discol' benzin med ethanol og det blev solgt helt frem til 1968. Firmaet skrev at '*contribute to a brilliant performance and better mileage because it keeps the engines cooler and cleaner*', '*the perfect cold-weather fuel*'. Man ved ikke hvor mange procent ethanol, der blev tilsat 'Cleveland Discol', hvorfor det er svært at foretage en sammenligning med nutidens moderne benzin med ethanol.

Det er blevet hævdet, at grunden til at EU og medlemsstaternes regeringer ønskede, at der blev tilsat ethanol, var fordi man ville gøre os mindre afhængige af importeret olie. Dette er forkert. Grunden er i sin enkelthed, at ethanol reducerer kulstofudledning i udstødningen og dermed mindsker forurening. Manchester testene viser da også, at det giver en bedre forbrænding samt en renere udstødning og dermed mindre forurening.

Kan ethanol tilsætning fjernes?

Ethanol er også en 'oktan booster', hvilket minimerer eller helt fjerner behovet for tilsætning af andre 'oktan boosters'. Hvis man kører med benzin tilsat ethanol er det vigtigt ikke at forsøge at fjerne ethanol, da det vil nedsætte oktantallet og dermed øge risikoen for tændingsbanken ('pinkin'). Man kan nemlig selv fjerne ethanol fra benzinen, det er tilsyneladende ikke særligt omstændigt, men jeg har ikke selv prøvet det.

Vi ved, at vores benzin indeholder 5% ethanol. Men hvis vi ikke vidste om det er tilfældet, så angiver Manchester gruppen en metode, der kan afsløre tilstedeværelsen af ethanol i benzinen. Metoden er relativ nem og baserer sig på den kendsgerning, at når der er vand til stede i benzinen, så vil ethanol blive 'suget' ud af benzinen og ned i vandet, hvilket vil forøge vandets volumen.

For at foretage sin egen test, skal man have to halvliters engangsplastikflasker. Fyld samme mængde vand i bunden af



Flasken til venstre indeholder ikke benzin med ethanol, det gør derimod den højre flaske.

begge flasker og tilsæt frugtfarve i vandet. Stil begge flasker på et bord og marker vandstanden med en spritpen. Fyld flaskerne op med benzin (helst en med og en uden ethanol, men man kan sikkert ikke købe benzin uden ethanol i Danmark!). Sæt låg på og ryst blandingen. Stil flaskerne på bordet og lad dem stå lidt tid.

Efter lidt tid, så er ethanol faldet til bunds og ned i vandet, hvilket er bevis på, at benzinen indeholder/har indeholdt ethanol. Den resterende benzin oven over vandet er nu uden ethanol. Som det tydeligt ses på ovenstående billede, så er vandmængden forøget. Indholdet af begge flasker egner sig nu bedst til aflevering på genbrugspladsen. Hvis du er forsigtig, så kan du redde de danske pantmærker og få panten retur efter endt brug af flaskerne, men husk at tømme og udlufte dem godt inden du putter dem i flaskeautomaten!

Hvad er problemet med ethanol i benzinen?

Der er fire potentielle problemer med benzin tilsat ethanol:

- ethanol angriber ikke-metalliske komponenter som benzinslanger af gummi, gummipakninger, membraner i benzinpumper og plastic-svømmere i karburatorerne.
- ethanol indeholder oxygen (ilt) hvilket giver en svagere benzin/luft blanding til motoren
- ethanol korroderer benzintanke af stål og karburatorernes svømmerhuse af aluminium
- ethanol absorberes i vand, der lægger sig som en sur blanding (syre) i bunden af tanken. Dette illustreres tydeligt i det oven for nævnte forsøg.

Det er nok med et dryp regnvand i benzintanken for at udløse et endnu større problem. Vandet vil ikke blande sig med benzinen, men vil lægge sig i bunden af tanken, hvor det vil absorbere ethanolen. Blandingen af vand og ethanol vil i værste fald blive pumpet videre til karburatorernes svømmerhuse, hvor det vil korrodere den indvendige side af disse. Problemet forstærkes, hvis bilen står stille i længere tid.

At denne korroderende blanding kan pumpes videre i benzinsystemet er for mig en gåde, da vand og ethanol altid vil lægge sig nederst i tanken, men måske kan det ved næsten tom tank lade sig gøre, især i forbindelse med kørsel på et ujævnt underlag. Jeg mener, at det er at 'male fanden på væggen'. Men korrosionen i selve tanken er sikkert rigtig nok.

Konklusionen

I den afsluttende konklusion anføres det dog at *'ethanol blended petrol is not the baddie' that some people fear.* Det hele koges ned til to praktiske problemer:

- mørnede benzinslanger og pakninger
 - og korrosion i benzintanken
- Sidstnævnte er det værste og kan kun undgås ved at undgå at tanke i regnvej og i øvrigt at have et tæt tankdæksel.

På positivsiden nævner Manchester gruppen til sidst at *'the tests showed the engine ran better on ethanol blended petrol.'* Så intet er så galt, at det ikke er godt for noget!

Hvad med karburatorsprit?

Før i tiden, da alle biler kørte med karburator, tilsatte man ofte karburatorsprit til benzinen. Karburatorsprit er vandfri alkohol eller isopropylalkohol, der tilsættes benzinen for at forhindre såkaldt 'karburator-is' i kolige perioder.

Når benzin fordampes, så forbruges der varme. Det medfører, at karburatorens hovedstrålerør afkøles, samtidig med at der passerer kold og fugtig luft forbi dette. Herved kan der dannes rimfrost på hovedstrålerøret med 'forstoppe' til følge. Tendensen er værre på nogle karburatorer end på andre. Jeg ved ikke om fænomenet optræder i SU karburatorerne. Jeg tror det ikke og har aldrig hørt om det.

Jeg har en mistanke om, at der stort set ikke er nogen forskel på ethanol og karburatorsprit, men jeg ved det ikke. Hvis jeg en dag kommer forbi et sted, hvor jeg kan få ethanol-fri benzin og karburatorsprit, så vil jeg tilsætte 5% karburatorsprit i den ethanol-fri benzin og gennemføre den før beskrevne test og sammenligne resultaterne. Det bliver spændende, læserne skal nok høre nærmere.

Rensning af benzintank

Karburatorsprit er fortrinligt til at rense benzintanken for vand og snavs. Først skal man dog afmontere tanken og tøm-

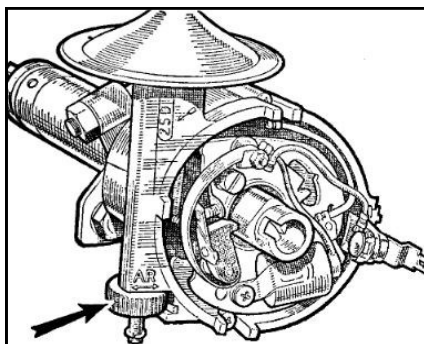
me den for de sidste rester af benzin og vand. Herefter hældes der en liter karburatorsprit i tanken som rystes omhyggeligt. Karburatorspritten vil opsuge de rester af vand, der endnu måtte befinde sig i tanken. Det hele hældes ud og afleveres på genbrugspladsen. Tanken monteres og der påfyldes frisk benzin.

Det skal bemærkes at jeg ikke har omtalt en evt. afmontering af tankmåleren. Det er ikke ubetinget nødvendigt, men med tankmåleren afmonteret kan man få et godt kig i tanken og se om den er korroderet indvendigt. Lidt overfladerust kan godkendes, bare rusten ikke kan løsne sig og blandes med benzinen. Det kan give forstoppe i benzinsystemet.

Tændingsbanken

Hvis man kører på benzin med for lavt oktantal, så kan der opstå tændingsbanken. Det høres som en raslen fra motoren, når man accelererer. Det lyder nærmest som når man ryster en tom blikdåse med et par småsten i. Det der sker er, at benzinen selvantænder i cylinderen før stemplet når toppen (ØD). Ikke alene nedsætter det motorens effekt, det er også direkte skadeligt for motoren, så det bør man ikke overhøre.

Det korrekte oktantal fremgår af 'Owners handbook'. Normalt skal en MG - alt efter type og årgang - have oktantal 95 eller 100 benzin. Hvis man ikke kan få det, så må man tilsætte oktanbooster eller indstille tændingen, så tændingstidspunktet indtræffer senere. Det går lidt ud over effekten, men skader ikke. Moderne biler kan selv finde ud af at indstille tændingstidspunktet efter hvilken benzin, der er kommet i tanken.



Pilen peger på fingermøtrikken til justering af tændingstidspunktet. Hvis der drejes til venstre mod A (advance) så får man tidligere tænding. Drejes møtrikken til højre mod R (retard) så får man senere tænding. Senere tænding er nødvendig hvis der køres med benzin med et lavere oktantal end foreskrevet

Hvis man er på en ferietur og ikke kan tanke oktantal 95 eller 100, så kan man forholdsvis nemt indstille tændingen hvis MG'en er fra før ca. 1970. De pågældende strømfordelere (Lucas D25) har en udvendig anbragt stilleanordning - en rulleteret møtrik. Hvordan og hvorledes kan du læse om i din 'Owners handbook'.

I øvrigt kan man som noget nyt nu tanke oktantal 100 benzin på OK's tankstationer, det er godt nyt for veteranfolket.



"JA, Supermix 100 er lige min benzin"... Sportsvognskøreren ved alt om sin motor! Han er særlig oktantal-bevidst. Bremser op ved BP - de eneste servicestationer med udvalg i benzin: 5 benziner, 5 oktantal, 5 priser. Kører De med for højt oktantal, så køber De for dyr en benzin, og kører De med for lavt oktantal, får De ikke fuld glæde af Deres motor. BP SUPERMIX er ene om at opfylde forskellige bilers forskellige benzinkrav...!

Be' om Deres benzin:

BP SUPERMIX
-eneste med udvalg!

Den viste annonce burde kalde minderne frem. Ikke så meget fordi der er tale om BP benzin, men fordi der på billedet optræder en tankpasser. Første selvbetjeningstank kom i Nyborg i 1962, indtil da var alle tankstationer betjente. Tankpasseren tilbød foruden tankning også olie-tjek og vask af forruden. Det var tider, men man måtte ofte af med lidt drikkepenge, hvis tankpasseren var rigtig flink og også tilbød tjek af lufttryk i dækkene.

Bilen på billedet er i øvrigt en MGB formentlig en årgang 62 - 63 med de eftertragtede 'pull handle' dørhåndtag. Vi ved dog ikke om den stolte ejer er/var medlem af MG klubben.

Vintertid er garagetid

Sakset fra Jaguarklubbens blad: Brug skadedyrsspray til ledninger, hvis din vogn står stille længe. Mus og andre gnavere elsker ledninger fordi der er noget fiskeoliehalløj i dem.

Sådan står der at læse. Jeg har ikke selv benyttet mig af det gode råd.

På gensyn i garagen.



REGLER FOR MÅNEDENS VINDER FOTO



Hvorfor bringer de ikke mit billede?

MG Bladets læsere er heldigvis ikke blege for at fiske kameraet frem og skyde fotos af deres biler, men ikke alle billeder bliver bragt i bladet. Det kan der være flere årsager til. Nedenfor har jeg søgt at liste nogen af disse op.

Der kan kun bringes et foto pr. måned

Valgfrihed er en dejlig ting, men medfører automatisk fravalg, da vi kun udvælger og bringer ét vinderbillede pr. måned. Derfor vil der være medlemmer, som oplever at deres billeder ikke kommer i bladet.

Indholdet er ikke relevant nok

Nu bliver det farligt, men jeg vover alligevel pelsen... Fotos af private begivenheder som bryllupskørsel, konfirmandkørsel, morfars 80-års fødselsdag og andre festlige begivenheder med MG'en, der er mest velegnet til familiealbummet, synes jeg skal deles med familie og venner, men ikke hele MG-klubben.

Formatet er forkert

Billeder taget på 'højkant' passer ikke i forhold til bladets format og ikke mindst MG-kalenderen, som 'ligger ned'.

Billedets opløsning er for lille

Når du indsender billeder, så behold originalformat og opløsning. De fleste kameraer i telefoner m.v. tager fotos i høj opløsning på måske 8-10-12 MB. Tommelfingerreglen er, at jo større billedfil, desto mere velegnet til gengivelse på tryk. Derfor vil du måske opleve, at jeg skriver retur til dig, og beder dig gensende dit foto i oprindelig opløsning. Hvis du er i tvivl, så vil jeg prøve at vejlede dig.

Billedet er for mørkt

Solnedgangsfotos med solen halvvejs nede i Kattegat og MG'en foran er flotte, men de fleste kameraer kan ikke gengive tusmørkebelysning, hvormed billedet bliver for mørkt, når det skal trykkes.

Følgende vil vi have:

BASTA !

Fotos fra MG-klubbens arrangementer med din egen og/eller andres MG'er og evt. glade medlemmer i baggrunden er velegnede og meget relevante som månedens foto og til MG-kalenderen.

Vinterbilleder af vores MG'er er ret sjældne, så et stemningsfoto af din MG i sneen er meget velkomment. Til MG-kalenderen forsøger vi at matche billederne med årstiden, men vintermånederne er svære at udfylde pga. få vinterfotos.

Hvis foranstående kriterier desuden er opfyldt, så tøv ikke med at sende dit foto til:

rikkeunissen@webspeed.dk

– du kunne risikere, at dit foto bringes!

*MG hilsner
Rikke U. Nissen*



GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN.....

Send os billeder af din MG, en sjov MG situation eller andet, der har med din MG at gøre. Månedens foto præsieres med en flaske MG vin, som vil kunne afhentes under generalforsamlingen i marts 2020, og kun der.

Send dit foto til: rikkeunissen@webspeed.dk

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

SEPTEMBER MÅNEDS VINDER FOTO



Månedens vinderbillede er et rigtigt stemningsfoto fra en ikke så fjern fortid – ja, det er kun en måneds tid siden, at der endnu var grønne blade på træerne.

'Sensommertur i min MGB MK 1 årgang 1967 ved Højby optaget søndag den 22. september 2019.'

Med venlig hilsen
Torben Brandt



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.		
Selvrisko	1.556	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjs 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.		
Selvrisko	3.112	

25% rabat ved indtegnning 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

Fra den Jyske klub

Du kan nu handle i den vestdanske MG klub's shop.
Se tilbuddene herunder

Vi har indgået en aftale om, at vores medlemmer nu kan handle i den vestdanske klub's meget velassorterede klubshop. Det drejer sig især om klubpolo for vores klub, som leveres med vores logo og dit navn broderet på. Der er en grøn herremodel og en hvid damemodel i forskellige størrelser. Prisen er kr.250 pr. styk plus porto på kr.40-60. Spar porto og køb flere enheder ad gangen!

Klubshoppen har et bredt udvalg af beklædning med neutralt MG logo eller med vores klublogo broderet på, og der arbejdes hårdt på at etablere klubshoppen på internettet. Indtil da foregår det ved at maile til Mogens Appelt Petersen på: mogens@mgcc.dk.



Du er også velkommen til at besøge shoppen Damgårdvej 3, Thyregod, 7323 Give.

Husk at ringe 21 67 09 49 først og aftale at der er nogen hjemme.

Regalia i form af carbadge, pins, kasket med klublogo, stofmærker ligeledes med klublogo og klubvin købes fortsat via vores egen hjemmeside eller på møderne. Se mere her: <http://mgklub.dk/regalia/>

Dame polo med klublogo og navn.
Kr.250,-

Herre polo med klublogo og navn.
Kr.250,-



TIDLIG JULEGAVEIDÉ

Her er gaveønsket til ham der har alt !
"MG RALLYWATCH"



Efter aftale med den engelske MG klub produceres der nu 150 stk. YEMA ure til klubbens medlemmer til levering i begyndelsen af december. Der er allerede forudbestilt 125, så du skal skynde dig, hvis du vil have et af disse flotte ure.

Urene koster £250 med fri levering. Bestil dem via dette link:

<https://eu.yema.com/products/yema-rallygraf-mg-car-club-uk-ymhf1566-mguk?geo=false>

Renovering af din klassiske bil

Vi tager imod alle dine dele

Vi



cuwilak@cuwilak.dk

46 15 31 99



ViaRETRO
ALT OM KLASSISKE BILER

Husk at kigge ind på www.viaretro.dk og find et hav af spændende artikler, ikke mindst om MG.

Vi får altid lov til at bringe artikler fra deres store arkiv, så støt dem ved at gå ind på hjemmesiden.

Glæd dig til nogle spændende artikler i den nærmeste fremtid - her i dit MG blad.



Specielt "Pryds pendul" leverer

sjov og spændende læsning



F. TOLSTRUP & CO. v/ Henrik Jensen

Firskovvej 8, 2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 39 62 30 06



Vi har mere end 25 års erfaring med at vedligeholde og servicere ældre engelske "DOMI-mærker":

MG, Austin, Morris, Rover mv.

- Service og vedligehold.
- Rep. og justering af karburatorer og tænding.
- Kølesystem, vandpumpe, termostat.
- Kobling, drivaksler mv.
- Bremser, fejlsøgning og reparation.
- Styretøj og undervogn.
- Affjedring, bærearmer, styrekugler.
- Lys, lygter, justeringer.

Se mere her: WWW.FTCO.DK

Åben: Man.-tors.:7.30-16.00, Fre. 7.30-12.00

Er din MG kedelig i lakken?
Skal din MG skinne helt perfekt?
....så skal du kontakte John i malerfirmaet J. Larsen i Skovlunde.



- ✓ Oppolering af mat lak, også ridser.
- ✓ Vandslibning af meget dårlig lak.
- ✓ Polering af hele bilen så den står kniv skarpt.
- ✓ Rengøring af motorrum med overfladebehandling.
- ✓ Coating så forlænger levetiden af poleringen.
- ✓ Lædersæder dybderenses og pudses op.
- ✓ Rensning af fastmonterede tæpper.

Malermester John Larsen har mere end 10 års erfaring med polering af både klassiske og nye biler.

Meguiars professionelle produkter anvendes og er sparringspartner ved vanskelige opgaver.

Kontakt John og aftal at komme forbi for en uforpligtende snak og vurdering af mulighederne for din MG.

Tlf: 22 35 33 91,
mail: malerfirmaet_j_larsen@mail.dk
Græsvang 15, 2740 Skovlunde



INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 5. november kl. 19.00

Mødested:

Autosadelmager John Nissen

(værkstedet) Literbuen 14A, 2740 Skovlunde

Besøg en sadelmager

Det er lykkedes os at komme indenfor hos autosadelmager John Nissen i Skovlunde. John arbejder primært med kalecher og sæder/indtræk, på både klassiske og moderne biler.

Vi skal høre om udfordringerne ved montering af kaleche, muligheder for reparation af kaleche/tonneau samt selvfølgelig lædersæder. Her kan du få sæder og "stue", som du ønsker det, især hvis du vil lidt mere end den kedelige MG standard. Man hvad skal du tage højde for ved valget?

Du er velkommen til at tage din MG med, hvis du ønsker et råd fra John.

OBS:

Vi mødes kl.19.00 (IKKE FØR !)

Stedet kan være lidt vanskeligt at finde, så vi sætter skilte op.

Parker på Literbuen og gå ned til værkstedet!

*På gensyn
John og Lars*



VESTSJÆLLAND

Søndag den 19. november kl.10.00

Mødested:

Fremgår af hjemmesiden

Et ubekræftet rygte vil vide, at arrangementet bliver med samme dagsorden, som mødet på Sydsjælland, Lolland og Falster.

MEN : CHECK HJEMMESEIDEN !!!



SYDSJÆLLAND-LOLLAND-FALSTER

Tirsdag den 12. november kl.19.00

Mødested:

Henrik Pedersen

Levetoftevej 2, 4690 Haslev

Norsk MG Rally

Lars Thousig fortæller om turen til Norsk MG Klubs 'MG Rally' i Kristi Himmelfartsferien i år.

Træffet blev afviklet med udgangspunkt fra Fevik i Sydnorge.

Efter træffet tog en håndfuld danske MG'ere fra vores klub på tur rundt i Sydnorge.

Kom og få inspiration til selv at tage en tur til vores nordlige nabolands smukke natur.

MG hilsen Bent



KOMMENDE KLUBMØDER

December 2019

NÆRUM

Tirsdag den 3. december
2019 kl. 19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 10. december 2019
kl. 19.00



VESTSJÆLLAND

Følg med på hjemmesiden

HUSK:

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

LARS BORSIG



CLASSIC MG



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

LARS BORSIG



CLASSIC MG

Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk



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

SÆLGES

Bagageholder

Komplet forkromet bagageholder til MGA. Nypris kr. 3.000,-. Sælges for kr. 1.000,-.



Peter Frimann
Tlf.: 61415002

E-mail: ipfrimann@hotmail.dk

Diverse MGA dele

MGA-luftfiltre, vandpumpe-støbejern, ubrugte dele. Kr. 300,-.
1960-r picnic-kuffert, og kørepels, rulam. Kr. 200,-.



Eric Facius, Aalborg
Tlf.: 25531969

E-mail: eric-fac@hotmail.com

Reservedele til MG A

Jeg ligger inde med nogle reservedele til en MG A. Det drejer sig om to gearkasser og otte trådhjul. Jeg solgte min MG A sidste år og får derfor ikke brug for reservedele. Hvis der er nogen fra klubben der er interesseret, er i velkommen til at kontakte mig.



Leif Warny Jensen,
8270 Højbjerg
Tlf.: 23342442
E-mail: lwj@outlook.dk

Diverse MGB dele

Diverse brugte MGB dele sælges for højeste bud over 1200,- kr.



Freddy Voigt Andersen
Tlf.: 40416104
E-mail: fkvoigt@os.dk

SÆLGES

Cobra sæder

Cobra Cub sæde-sæt, nye har aldrig været monteret (fejlkøb). Begge sæder har lille hul i nylonbetrækket på bagsiden. 2.000 Kr. afhentet - (nypris 3.800Kr.)



Jørgen Hedetoft
Tlf.: 28923148
E-mail: j@hedetoft.eu

MGA 1957

Min anden MGA sælges. Old English White med rødt indtræk. 1,8 l renoveret motor med blyfrit topstykke, 5 trin gearkasse adskilt og efterret. Karburatorer renoveret, elektronisk tænding og følgende nye dele: Generator, vandpumpe, oliepumpe, køler, strømfordeler, benzintank, 2 stk. benzinpumper, kobling incl. hoved og slavecylinder, nyt ledningsnet. Bremses overalt, MGB kalibre på forhjul, kaleche, lygter for og bag, 3 stk. dæk. Ny kraftigere startmotor. Derudover en del mindre komponenter. Kørt ca. 1000 km efter total adskillelse, ingen rust. Pris kr. 170.000.



Bent Jensen
Tlf.: 24651681
E-mail: alicebent24@youmail.dk

MGB 1,8 Roadster

MG B 1967, 11.000 km, rød. Bilen står i fin stand, kører perfekt, 5 tråd fælge. God kaleche og tonneau. Bilen har fuld historik. Sidst synet 2016, holder syn til 2024. Pris kr. 119.500,-.



Torben Nygaard
Tlf.: 25325649
E-mail: t.t.nygaard@hotmail.com

DIVERSE

Vinteropbevaring. 5 km vest for Hillerød. 20997214

Arne Sørensen
Tlf.: 20997214
as-media@post5.tele.dk

SÆLGES

til karosseriarbejde på MGB, mobilt. Består af 2 "tårne" med spindel, som er tilpasset kofangerboltene på hhv for- og bagende af bilen. Den tomme karosse hænges op i hver ende og kan herefter roteres 360 gr om sin længdeakse. Det hele kan flyttes rundt, idet der er hjul på stativet. Uundværlig når der virkelig skal gås i dybden. Formidabel adgang til alle hjørner og kroge. Kr. 1500,-.



Peer Moth
Tlf.: 28937382

E-mail: peer.moth@gmail.com

SÆLGES**MGF 1998**

Kørt ca. 100.000 km. Ny toppakning, vandpumpe, nye rustfri stål kølerrør under nederen, ny køler, nye kølerslanger mv., nye dæk, alu 52mm indsigning, nyere kaleche med glastrude, lygter udskiftet til kørsel i højre side. Bilen er højrestyret og jeg har importeret den fra England. Fin stand og synet august 2019. Kr. 45.000,-.



Nils-Bro Müller
Tlf.: 25325930

E-mail: nilsbrom@gmail.com

M.P. Autolakering

Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B
3490 Kvistgård
Tlf. 49138309



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

Jesper Dan Eriksen

Fasanvej 22, 3660 Stenløse
Tlf.: 29 22 68 21
E-mail: jesper@zoie.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: torbenolesen55@gmail.com



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 Snekkerten
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: mgoglotus@icloud.com



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 Midgette

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

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



Peter Mogensen
Reparation, service, restaurering,
reservedele



❖ 30 års erfaring med
reparation af MG.

❖ Salg af reservedele.
Nye og brugte fra
Danmarks største
lager.

❖ Her kan du også få
gode råd, vejledning
og en MG snak

Peter Mogensen
Mellemskovvej 1
Kollerød,
3450 Allerød
Tlf: 25 84 12 40

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



Autohallen
v/Ib Rasmussen



Du ved det er vigtigt at passe godt på din kære MG !

Jeg tilbyder alt inden for reparation og vedligehold -
også plade- og malerarbejde.

Salg af klassisk Castrol olie, smørermidler og ben-
zintilsætning m.m.

Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal – Auto-
transport.

Og i Ciras Vintage Shop kan I blive klædt, så I pas-
ser tidstypisk til jeres bil – leje eller køb!

Se eksempler på www.ciras.one

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk



Adresse:
Grønholtvej 16,
3480 Fredensborg
www.autohallen.one

