MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Marts 2020 - Nr.2

Den spritmye MG ZS EV, som er en ren eldrevet SUV
Vi ser den måske allerede i 2020 på danske veje

MG i det 21. århundrede

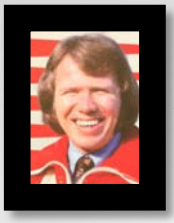
Vi kigger på en meget stor del af de MG modeller, der er kommet på markedet i perioden 1995 til 2020, dog med fokus på MG modeller, der kunne købes i Europa, da mange modeller, efter at SAIC overtog mærket kun har været tilgængelige under navnet ROEWE på oversøiske markeder.

MG TB 80 år

Bernt Aulin fejrer bilens 80 års jubilæum i 2019 med en gennemgang af historien bag MG TB. Kig ind på siderne 14-17.

SU karburatoren

Matthies Nissen har givet emnet en overhaling så det nu fremstår friskt og nyt. Læs inde på side 18-20



Tom Belsø død

Vi mistede en stor dansk racerkører i januar 2020, hvor Tom Belsø døde, 77 år gammel. Vi kigger lidt på hans karriere inde på side 21

Generalforsamling 2020 - Nyheder fra Safety Fast

Udover årets generalforsamling, der for første gang afholdes en søndag (se side 5) er der masser af forhånds annonceringer af spændende MG arrangementer. Hertil er der månedens nyhedsside fra Safety Fast, hvor Lars har udvalgt de vigtigste nyheder. Alt sammen kan du finde bagerst i MG bladet

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

BONNEVIE 25 år 1991-2016

Alt i reservedele til MG T-type, MGA-B-C & Midget

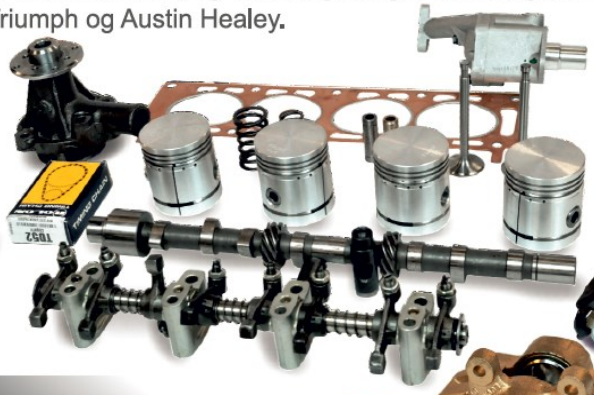
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller. Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning

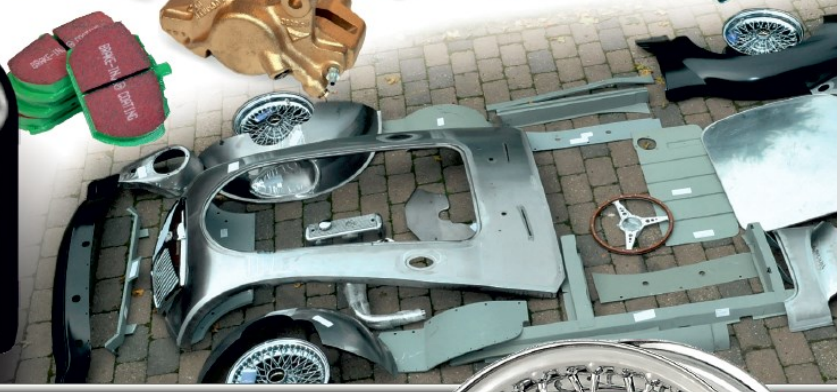
Fås til MG, Healey, Triumph, Mini m.fl.



PENRITE

Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer

Vi har det



Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK

www.form-grafik.dk

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

PENRITE www.bonnevie.dk **21 24 28 48** mg@bonnevie.dk

FORMANDEN HAR ORDET

Nyt fra bestyrelsen

Årets første bestyrelsesmøde blev afholdt den 16. januar hos mig.

Generalforsamling

Vigtigste punkt var den kommende generalforsamling søndag den 1. marts 2020. Wiggo gennemgik regnskabet for 2019, som viste et forventet mindre overskud på kr.13.000. Revisoren er nu i gang med revision af regnskabet.

Bestyrelsens forslag til budget for 2020 blev udarbejdet, og da vi ikke har behov for yderligere opsparing budgetteres derfor med et nulresultat. Der foretages mindre justeringer på konti, hvor der dels skal bruges flere penge, dels færre ud fra forbruget de sidste to år, samt allerede kendte ændringer.

De øvrige opgaver blev fordelt og alt synes på plads.

Bestyrelsen håber at se mange medlemmer til generalforsamlingen, som denne gang holdes en søndag eftermiddag.

Klubweekend og Als Løbet

Als er kommet i centrum i år, hvor klubweekenden 21.-23. august foregår på Als, hvor vores sønderjyske venner også afholder det traditionsrige Als Løb 5.-7. juni. Dette løb afholdes kun hvert andet / tredje år.

Så spørgsmålet: "*skal du med til Als*?" kræver en uddybning, for ikke at skabe forvirring. Vi anbefaler selvfølgelig primært deltagelse i klubbens weekendtur, men har du lyst til at udfordre dig selv med nogle sjove opgaver, kan du supplere med også at deltage i Als Løbet.

I april nummeret af klubbladet vil du få mere information inklusive tilmelding til klubweekenden.

Aktiviteter

Forårets og sommerens aktiviteter kom datomæssigt på plads, og de fleste arrangører er også fundet.

De tre sommerture er populære, og hvis generalforsamlingen støtter bestyrelsens forslag om at spise overskuddet fra 2019 op, vil vi gentage succesen med gratis frokost på turen den 19. juli 2020.

Originalitet

Vi deltager i Motorstyrelsens åben hus arrangement den 4. april. Debatten om originalitet, og "striden" mellem Motorstyrelsen og Færdselsstyrelsen gør ikke debatten lettere. Dette forhold garneres endvidere med, at begge styrelser stort set kun har nye uerfarne medarbejdere efter udflytningen fra København. Kommende beslutninger og fortolkninger har meget stor betydning for mange af os. Følg udviklingen her i bladet når der er faktuelt nyt.

Vi ses til generalforsamlingen!

Vi ses derude !

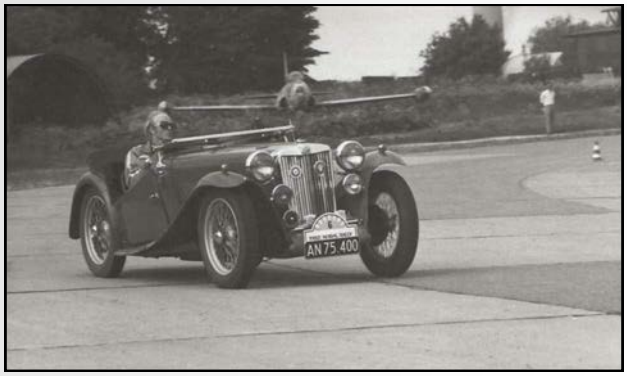
Lars

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

I Sven Carstensens efterladte MG arkiv, som klubben tidligere fik overdraget, faldt jeg over nedenstående ud af mange billeder.

Klubben på Ring Djursland 18.-19 august 1979.
Bilerne gjort klar til start.

Traditionel Le Mans start. Der var mange deltagere på banen samtidig! Og det gik fint!



Hvem, hvad hvor og hvornår?
Et spændende billede med en "jetjaver" i baggrunden.

Eneste oplysninger er at det handler om vogn 6 i Faxe Royal Rally Et billede der er fremkaldt hos Citta Foto v/ Jan Rasmussen, Havnegade 13, Frederikssund.
Har du supplerende informationer, så send mig en mail.

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:

Den nyeste og el-drevne MG model så dagens lys i 2019.
MG ZS EV, som denne SUV hedder forventes til Danmark i løbet af 2020

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Med den milde vinter vi indtil dato har oplevet, kan man ikke fortænke en ivrig entusiast i, som undertegnede oplevede på Strandvejen forleden, at have hevet kalechen på sin TR4 ned for at nyde en køretur i det skønne vejr med 12,5° - i januar !

Inden I trækker MG'en ud i det spirende forår, så læs lige Matthies' Garage på side 26-27, hvis nu oliefilteret endnu ikke skulle være blevet skiftet. Det er altid godt at blive klogere.

Ellers byder denne udgave af MG bladet på et af de største tidsmæssige modelspænd vi nogen sinde har præsenteret læserne for, idet vi på den ene side, og med hjælp fra vores svenske klubvenner, præsenterer en MG TB, der i 2019 kunne fejre sit 80 års jubilæum, og på den anden side den sprit nye MG ZS EV, en 100% el-drevet SUV model fra 2019. I artiklen med MG ZS EV har vi fået assistance fra FDM i vores søgen efter meninger om de moderne MG modeller, hvor moderne her betyder MG'ere fra 1995 (MGF) og frem til i dag.

Da klassikeren som bekendt skal tankes anderledes (måske) efter den 1 januar 2020, hvor oktan 95 benzin nu består af 10% bioethanol i stedet for tidligere kun 5%, giver det måske nogle problemer, hvis ikke man i stedet vælger oktan 100, som fortsat kun består af 5% bioethanol. Bliv klogere på dette i artiklen fra Thisted Forsikring på side 22-23.

I sidste nummer af MG bladet introducerede vi en ½ sides artikel, hvor Lars Thousig refererer de vigtigste nyheder fra Safety Fast. Vi fortsætter dette initiativ, hvor du finder Lars' ½ side på side 29.

Mere fra vores egen klubverden: Vi vil fra dette nummer kunne se de nye kontaktpersoner for MG registrene, da der forestår en justering af dette ansvar. Lars fortæller mere om dette i næste nummer af MG bladet.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Fokus i de bil– og klassikerblade undertegnede jævnligt læser, samt pressens sporadiske behandling af stof om biler og bilverdenen, fortæller historien om en kommende el-bil revolution, som i 2020 vil resultere i et boom af nye el-drevne biler. Selv vort eget hæderkronede MG mærke markerer sig med en el-drevet SUV model.

Årsagen er selvfølgelig hel åbenlys, da alle (måske lige undtaget en vis amerikansk præsident) efterhånden nok er klar over, at vi har en klimaudfordring, der skal løses, og her giver det sig selv, at en bilpark drevet af fossile brændstoffer er et fremtidigt NoGo scenario.

Det er selvfølgelig spændende at læse om alle disse el-drevne bilers formåen udi mulige antal kørte kilometer pr. opladning. Det der dog kan undre er fraværet af diskussionen om, hvordan vi i fremtiden skal kunne servicere måske 1-2 mio. el-biler, der alle kræver ladestandere, både offentlige som private. Her synes fraværet af politisk interesse for løsninger at mangle fuldstændig. Forhåbentlig får den kommende klimalov sat nogle tydelige aftryk her, da det virkelig er ved at haste.

Vi er nok alle indstillet på at imødekomme klimaudfordringerne med nødvendige tiltag, men når det er sagt så sidder der alligevel en lille djævel i mig og siger: Skal vi så f.eks. aldrig mere kunne nyde lyden af en potent motor ?

Djævelen blev forleden fodret med adrenalin for mig, da jeg så en cremegul Volvo 850 T-5R fra 1991. Den legendariske og potente stationcar, der gjorde sig godt på racerbanerne, og kun blev produceret i et mindre antal. Jeg mindedes i den anledning vores daværende genbo, der som Volvos Marketingschef havde taget et eksemplar af denne fantastiske bil med hjem. Jeg glemmer aldrig den dybe lyd fra den potente motor, og hertil det helt unikke udseende - og så i den farve ! -. Skal vi fremover måske kun nøjes med at huske sådan en lyd ?

Red.

ÅRSREGNSKAB FOR MGCC DANISH CENTRE 2019

	Regnskab 2019	Budget 2019	Regnskab 2018
INDTÆGTER			
Kontingent	kr. -301.035	-kr. 295.000	kr. -299.355
Indmeldelsesgebyr medlemspakke	kr. -6.800	-kr. 8.000	kr. -9.800
Salg af badges og regalia	kr. -5.120	-kr. 5.000	kr. -8.060
Annoncer	kr. -20.700	-kr. 21.300	kr. -21.300
Bankospil etc. - netto	kr. -	kr. 0	kr. 952
Diverse indtægter	kr. -		kr. -3
Indtægter i alt	**kr. -333.655**	**-kr. 329.300**	**kr. -337.565**
UDGIFTER			
Arrangementer			
Klubaftener Nærum	kr. 2.480	kr. 8.000	kr. 3.232
Fællesmøder og arrangementer	kr. 19.315	kr. 17.500	kr. 9.048
Lokalmøder Dalby	kr. 2.554	kr. 6.000	kr. 4.484
Lokalmøder Vestsjælland	kr. 1.761	kr. 6.000	kr. 4.954
Weekendtur 2019	kr. 3.334	kr. 0	-kr. 1.660
Bestyrelsesmøder	kr. 2.164	kr. 2.500	kr. 2.276
Uddannelse, prøvechefer	kr. 706	kr. 1.500	kr. 3.486
DASU licenser, netto	kr. 3.085	kr. 700	kr. 400
Krus og præmier	kr. 6.277	kr. 9.000	kr. 8.933
Manøvreprøver	kr. 871	kr. 2.500	kr. 2.430
Arrangementer i alt	**kr. 42.547**	**kr. 53.700**	**kr. 37.584**
Administration			
Kontingent moderklub	kr. 23	kr. 1.500	kr. 1.500
Kontingent Motorhistorisk Samråd	kr. 14.490	kr. 15.000	kr. 14.513
Husleje Nærum	kr. 5.400	kr. 6.300	kr. 6.300
Kontorartikler	kr. 2.767	kr. 2.200	kr. 2.184
Porto	kr. 12.089	kr. 16.000	kr. 14.018
Småanskaffelser	kr. 650	kr. 1.000	kr. 852
Trailer	kr. 1.450	kr. 3.000	kr. 1.416
Internet, webhotel, ny website	kr. 1.547	kr. 1.500	kr. 1.247
Diverse	kr. 0	kr. 0	kr. 0
Administration i alt	**kr. 38.416**	**kr. 46.500**	**kr. 42.029**
Kørsel og transport			
Kørselsgodtgørelse	kr. 2.280	kr. 2.500	kr. 2.346
Kørsel og transport i alt	**kr. 2.280**	**kr. 2.500**	**kr. 2.346**
Markedsføring			
Køb af regalia, vin mv.	kr. 38.765	kr. 28.000	kr. 31.434
Rejser, fortæring	kr. 2.108	kr. 0	kr. 4.003
Repræsentation Gaver, blomster mv.	kr. 1.230	kr. 500	kr. 0
Brochurer	kr. 0	kr. 1.000	kr. 2.110
Bogindkøb til bibliotek	kr. 579	kr. 500	kr. 477
Klubblad, transport	kr. 5.000	kr. 5.000	kr. 5.000
Klubblad, trykning	kr. 40.000	kr. 40.000	kr. 40.000
Kalender, trykning	kr. 4.000	kr. 4.000	kr. 4.000
Klubblad, distribution	kr. 139.718	kr. 150.000	kr. 146.778
Markedsføring i alt	**kr. 231.400**	**229.000**	**kr. 233.801**
Resultat før renter	**-kr. 19.012**	**kr. 2.400**	**-kr. 21.805**
Renteindtægter	kr. 0	-kr. 50	-kr. 46
Gebyr bank, Nets	kr. 5.726	kr. 6.000	kr. 5.745
Periodens resultat (minus er overskud)	**-kr. 13.286**	**kr. 8.350**	**-kr. 16.106**

Se indkaldelse til generalforsamling i MG blad nr. 1, side 5

BALANCE FOR MGCC DANISH CENTRE 2019

Aktiver	2019	2018
Driftsmidler og inventar	kr. 0	kr. 0
Varebeholdning	kr. 0	kr. 0
Debitorer, ubetalte fakturaer	kr. 1.000	kr. 2.000
Depositum, blad m.m.	kr. 4.000	kr. 4.000
Tilgodehavender i alt	kr. 5.000	kr. 6.000
Likvide beholdninger	kr. 0	kr. 0
Spar Nord Foreningskonto	kr. 277.621	kr. 265.985
Likvide beholdninger i alt	kr. 277.621	kr. 265.985
Aktiver i alt	**kr. 282.621**	**kr. 271.985**

Passiver	2019	2018
Egenkapital	0	0
Årets resultat	kr. 13.286	kr. 16.106
Overført fra tidligere år	kr. 268.875	kr. 252.769
Egenkapital i alt	kr. 282.161	kr. 268.875
Forudbetalt kontingent	kr. 460	-kr. 1.610
Kortfristet gæld	kr. 0	-kr. 1.500
Kreditorer i alt	kr. 460	-kr. 3.110
Passiver i alt	**kr. 282.621**	**kr. 271.985**

KORT NYT

CRB Bulletin

Fra moderklubben i England forlyder det, og som vi nævnte i sidste nummer af MG bladet, at året 2020 vil blive noget særligt, idet klubben fejrer sit 90 års jubilæum. Der vil i løbet af året blive orienteret om initiativer, hvoraf nogle involverer os alle som medlemmer, og andre opstilles som muligheder for deltagelse i forskellige arrangementer.

Det forlyder bl.a. at klubben for første gang vil gennemføre en undersøgelse blandt medlemmerne om deres holdning til forhold i klubben. Om det så alene sker overfor UK medlemmerne, eller blandt alle medlemmer i klubben vides ikke herfra.

Omkring klubbens motorsport aktiviteter, er der kommet et nyt ansigt på tapetet. Det er Mark Baulch der fremover vil stå for klubbens motorsport aktiviteter. Så har du noget på hjerte så kan han kontaktes på mail: motorsport@mgcc.co.uk.

MGLive vil atter i 2020 blive afholdt på Silverstone. Åbning af salg af billetter sker den 3.februar 2020. Kig ind på den engelske hjemmeside.

MGF - 25 år i 2020

Det er ganske vist. Det er allerede 25 år siden den ”nyeste” sportsvogn bærende vort ædle MG mærke, så dagens lys i 1995. Den blev produceret frem til 2005, og herefter forsøgte de nye kinesiske ejere at videreføre produktionen i mindre skala, men besluttede så endeligt at standse produktionen i 2011.

I 2009 forsøgte de nye ejere sig med en Coupé version af MG TF, men den blev aldrig sat i produktion.

Beslutningen om stop for produktionen var nok også præget af det forhold, at BMW i en kort periode var med ind over ejerskabet af MG, hvor de helst så deres egen samtidige sportsvogn BMW Z3 videreført på bekostning af MG TF, som ellers var en pæn succes.

MGF blev produceret i perioden 1995 - 2002, og MG TF i perioden 2002 - 2005. I perioden 2007 - 2011 blev der kun produceret et fåtal af MG TF.

MGF

Tre MG’er i Berlingske

Jens Clausen og hustru Linda Kronsted fik en særlig oplevelse, da Berlingske for nylig besøgte ægteparret for at høre nærmere om historien bag deres tre MG’ere.

Her fokuserer avisen bl.a. på det forhold, at MG’erne er en fælles interesse for ægteparret, hvilket i klassiker kredse vel næppe er helt normalt, da det oftest er manden der interesserer sig for biler.

F.eks. forlyder det fra Jens og Linda, at det fruen der måtte stå fast, for at de også fil anskaffet A’eren, som så blev den 3. MG i familien.

Berlingske havde givet artiklen: ”Mød ægteparret der deler tre britiske sportsvogne med hinanden”

MG SUV klar I februar

Foto: www.hvilkenbil.dk

Det forlyder fra sædvanligvis velunderrettet kilde, at den helt nye MG ZS EV kommer til Danmark allerede i 2020. I skrivende stund (den 3.februar 2020) har vi endnu ikke hørt nærmere om, hvor det vil ske, hvem der står som importør etc., men det bliver spændende at høre nærmere herom, og vi vil fra redaktionens side være på pletten når der er nyt.

Læs også fra side 6 i dette MG blad om de nye MG modeller, og herunder den nye el-drevne SUV, som vi også har kigget på i årets første MG blad.

Den nye el-drevne MG SUV lanceres i et år, hvor der forventes op mod 50 modeller af el-drevne bilmodeller, hvorfor man må forventes at konkurrencen forstærkes væsentligt.

Billigste MG SUV forventes sat til salg i Danmark for kr. 225.000. Det skal blive spændende at læse de første prøvetest af bilen.

MG i det 21. århundrede

Tekst Allan Christensen
Citater og inspiration Torben Arent, FDM.
Bragt med tilladelse af FDM
Foto og inspiration: Se faktaboks sidst i artikel

Foto af Flemming Haslund, Motor Magasinet

Alle med bare den mindste smule interesse for biler kender til den klassiske MG sportsvogn. Derimod er det nok de færreste, der kender til skæbnen for MG mærket i det nye årtusinde. Skiftende ejere gjorde livet grumset for MG mærket, og i 2005 udgik den seneste MG sportsvogn, MGTF, delvis af produktion. Under nye ejere blev dog en mindre produktion opretholdt frem til 2011, hvor MG mærkets omtumlede tilværelse havde taget endnu en ny retning.

I denne artikel prøver vi at dykke ned i MG historien fra millennium skiftet og frem til i dag, en periode med store forandringer for det ædle MG mærke.

MG historiens vingesus

MG YA 1950

MG6 2010

Old Nmmber One
1925

MGA 1957

MG E-Motion 2020
(El-bil)

MG Lola EX-257 (2001
på LeMans)

MGB til race 1962

MG3 2016
BTCC på Rockingham

MG op til millennium skiftet.

Vi kender MG mærket helt tilbage fra 1930, hvor Cecil Kimber lykkedes med at starte sin fabrik, efter han siden 1924 havde arbejdet med bil kreationer under navnet Morris Garage. Den første egentlige MG model regnes for at være "Old Number One" fra 1925.

MG er som bekendt verdensberømt for sine smarte sportsvogne, med gademodeller der var til at betale, sammenlignet med andre af datidens populære britiske sportsvogne. MGs storhedstid var med modellerne: T-type, Y-type, MGA og MGB, en periode der strakte sig fra 1936 - 1980.

På racesiden gjorde MG sig også bemærket med en række biler, der klarede sig flot på racerbanerne. Ikke mindst indenfor hastighedsrekorder gjorde MG sig bemærket med sin testbil MG EX181, der i 1959 med en fart på 410,24 km/t slog hastighedsrekorden på land.

(Læs mere herom i MG bladet nr. 9 - 2019).

Tilbage til nutiden. I perioden 1980 - 1995 var der meget stille omkring MG mærket, da skiftende ejere, og evindelige strejker indenfor den britiske bilindustri lammede al form for bilproduktion, udvikling og innovation, hvilket fik fatale konsekvenser for adskillige af datidens populære britiske bilmærker.

MG prøvede under Rover Groups ejerskab op gennem 80'erne og 90'erne, at skabe fornyet interesse omkring MG mærket, da de inden den vellykkede periode med MGF og MGTF i perioden 1993 - 1995 producerede en lille serie af MGB i en luksusforklædning tilsat Rovers populære V8 motor, kaldet MGB RV8.

Herudover satte de MG mærket på køleren af en lang række Rover modeller, hvor MG mærket normalt markerede en lidt mere luksuøs Rover model. (Bl.a. Rover 200, Rover 400, Rover 600, Rover 75 etc.).

Den sidste (næsten) rigtige MG

Mange MG entusiaster vil stadig hævde, ar MGB var den sidste ægte MG. Modsat tiltaler efterfølgeren fra 1995, MGF, rigtig mange yngre entusiaster, og ikke mindst kvinderne viser interesse for denne MG model.

MGF markerer på en måde overgangen fra den klassiske MG til de nye tider, selvom den identiske efterfølger MG TF blev den foreløbig sidste MG sportsvogn, da de nye kinesiske ejere (NAC som del af SAIC) ville noget andet.

MG Rover, som stod bag MGF / MG TF havde pæn succes med deres design af den lille baghjulstrukne sportsvogn med centermotor, som segmentmæssigt lå i direkte konkurrence med Mazda MX-5, BMW Z3 og Audi TT. I 1995 blev MGF introduceret i tre varianter:

MG EX181 (1959)

- 1.6 i på 1.589 cc og 110 hk
- 1.8 i på 1.796 cc og 120 hk
- 1.8 i VVC på 1.796 cc og 145 hk

Måske stillede BMW for mange spørgsmål til MGF i deres ejerskabsperiode fra midten af 90'erne og frem til 2000, da de havde deres egen BMW Z3 på hylderne. Og to næsten ens sportsvogne var måske én for meget. Trods dette fortsatte MG Rover produktionen af MGF / MGTF med stor succes, da den samlede produktion af modellerne nåede op på næsten 120.000 stk., inden produktionen blev stoppet.

I levetiden for MGF / MGTF blev der produceret et hav af varianter. I alt fandtes 18 varianter, hvor den potente og gult lakerede MGF Trophy med 160 hk og hækspoiler nok er den mest potente. En Steptronic model kom også på markedet i 2000 - 2002, med "F1-paddel" på rattet. Endelig blev der til det franske marked produceret en lille serie "Vintage Racing SE" i 2004 med de let genkendelige dobbelte blå striber hen over den hvide bil. Et meget populært samlerobjekt i dag.

MG blev igen et selvstændigt bilmærke, da SAIC, via sit datterselskab NAC, overtog mærket i slutningen af 2005, hvor de i 2008 etablerede MG Motor som selvstændig virksomhed med hovedsæde i Longbridge, England, med det formål alene at producere MG'ere.

De prøvede at videreudvikle MGTF modellen ved forsøg med flere prototyper, men det blev den eksisterende MGTF model, der i mindre serier blev videreført indtil 2011, hvor produktionen stoppede helt.

MG Rover satsning efter 2000

Rover ønskede at holde liv i MG mærket, men havde ikke pengene til at udvikle nye modeller. Så i stedet trak de nogle af deres egne modeller frem og satte et MG logo på køleren, dog i en mere luksuriøs udgave sammenlignet med de eksisterende Rover modeller. Af denne øvelse opstod modellerne: MG ZR, MG ZS og MG ZT, som var i produktion i perioden 2000-2005. Modellerne var baseret på Rovers modeller: Rover 25 (MG ZR), Rover 45 (MG ZS) og Rover 75 (MG ZT),

MG TF (2002)

MG ZR (Rover 25)

MG ZS (Rover 45)

MG ZT (Rover 75)

MG X Power SV

MG ZR var en lille 3-dørs kompakt bil, som blev en af Storbritanniens mest populære kompakt biler på den tid. Den blev produceret i tre motor varianter:

- 1.4 på 1.396 cc og 103 hk
- 1.8 på 1.796 cc og 117 hk (også som Steptronic)
- 1.8 VVC på 1.796 cc og 160 hk

Modellen blev også produceret til race, hvor den klarede sig glimrende ved British Touring Cars Championship (BTCC) i bl.a. 2007.

MG ZS var baseret på Rover 45, som igen var en faceliftet udgave af Rover 400 fra 1995. Det var en 5-dørs familie bil, hvor komfort var sat i højsædet.

MG ZS 180 var det absolutte flagskib blandt de i alt syv modeller bilen blev produceret i. Den kunne fås i en mindre 1.4 liters model med 102 hk og i den største med en 2.5 liters 6-cylindret motor med 195 hk. Motorerne fik megen ros af tidens bil kritikere.

ZS modellen blev også bygget til racing i BTCC i perioden 2001-2008.

MG ZT svarer til en Rover 75 og blev produceret i perioden 2001-2005. V6 versionen blev den mest populære, og den mere voldsomme storebror med en V8 motor gjorde sig fint med sine potente Ford Mustang motor. Bilen var en stor limousine præget model med masses af plads.

MG ZT blev herudover produceret i flere versioner, lige fra en 4-cylindret model på 1.798 cc med 120 hk til den potente V8 model på 4.601 cc med 260 hk. V6 modellen var på 2.496 cc med 177 / 190 hk.

Et sidste power pift.

Vi er i 2001, hvor Rover fortsat leder med lys og lygte efter succes med MG i en for mærket naturlig sportsvogn udgave. Det amerikanske marked er sigtekornet for Rover, som godt vil se en kommende potent MG overthere.

Men pengene er små og der skal tænkes kreativt, hvilket får dem til at starte projekt MG X80, hvor Rover høster en del erfaringer. Hjælp er hentet fra design studier i Modena, Italien, hvor platformen fra Qvale Mangusta (Se faktaboks til højre) endte med at danne grundlag for MG X80 projektet.

Set med datidens konservative britiske øjne, var der meget på spil, da målet for projektet var at få skabt en muskelsvulmende bil, der kunne konkurrere på det amerikanske marked.

Resultatet af MG X80 projektet blev i 2003 superbilen "**MG XPower SV**", som bl.a. var opbygget ved hjælp af carbon fibre, hvilket så også gjorde bilen forholdsvis dyr at producere, grundet en temmelig kompliceret produktionsproces. Forløbet omkring produktionen og de øgede omkostninger gjorde, at bilen i sine tre varianter: X Power SV, X Power SV-R og X Power WR desværre kun blev produceret i 82 stk. Motoren var ellers en potent sag på 4.601 cc - 4.997 på 320 - 385 hk.

(Der skulle angiveligt findes et eksemplar i Sverige / Red.).

Enden for Rover som ejere af MG mærket kunne skimtes i horisonten: Hjælpen kom i 2005, hvor kinesiske NAC, ejet af Forbes Fortune 100 virksomheden SAIC købte alle rettigheder til MG mærket.

Qvale Mangusten

En sportsvogn, der er produceret i begrænset antal af den italienske bilproducent Qvale mellem 1999 og 2002. Under udviklingen og meget tidligt i produktionen blev den udviklet fra De Tomaso Biguá konceptbilen, der blev vist for offentligheden på Genève Motor Show i 1996. Da produktionen startede, blev den omdøbt til De Tomaso Mangusta, opkaldt efter den bil, der oprindeligt blev bygget mellem 1967 og 1971, før De Tomaso blev fjernet fra projektet og alle efterfølgende biler alene bar Qvale navnet.

Mangusta er baghjulstrukken og drives af en 4,6 L DOHC Ford modulær V8-motor. Den kunne fås enten med en BorgWarner T45 5-trins manuel gearkasse eller en 4-trins automatisk gearkasse.

MG 7 (Baseret på Rover 75 og MG ZT)

MG 3

MG TF Coupé (Projektbil fra 2009)

Nanjing Automobile (NAC).

I en periode fra 2005 - 2008 var MG ejet af det kinesiske firma NAC, som datterselskab af virksomheden Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), som i 2009 helt overtog ansvaret for MG mærket, under det nyetablerede selskabsnavn MG Motor med hovedsæde i Longbridge, England.

Det syntes på daværende tidspunkt som om kineserne virkelig ville noget med MG mærket, siden de etablerede sig i England igen. Mange MG entusiaster så frem til nye spændende muligheder, og ikke mindst på sportsvogns fronten.

NAC forsøgte sig i første omgang med en videreførelse af MG TF produktionen, og herunder også med et facelift. Man så endda et forsøg på en Coupé lignende MG TF, selvom det ligger hen i det uvisse om det var under NAC ejerskabet at denne afart blev fanget af en spionfotograf, eller om det først skete under MG Motor ejerskabet i 2009 (jeg hælder mest til det sidste, grundet spion billedet som er fra 2009. (Se to foto til venstre / Red.).

I den korte periode med NAC som ejere så modellerne MG 7 og MG 3 SW dagens lys.

MG 7 var reelt en videreførelse af MG ZT, som igen var baseret på Rover 75. Med navnet MG 7 på køleren holdt NAC, og senere MG Motor liv i denne Rover baserede model helt frem til 2013.

MG 3 SW var i sin første aftapning baseret på Rovers platform til Rover 25. Bilen så dagens lys i 2008 og var kun tilgængelig på det kinesiske marked frem til 2011.

Rover slippes (næsten) helt.

Da SAIC (MG Motor) overtager ansvaret for MG udviklingen fra NAC i begyndelsen af 2008, er det med det formål, at få skabt liv i MG mærket igen. Samtidig med de helt aktuelle planer om en helt ny MG 6, som ser dagens lys i 2009, produceres fortsat modellerne: MG TF frem til 2011, MG 7 frem til 2013 og MG 3 SW frem til 2011.

Hertil har de et gammelt hængeparti med modellerne MG 550 (ROEWE 550) og MG 750 (ROEWE 750), som primært sælges på oversøiske markeder, og som delvis går ud af produktion i 2014, men først endeligt i 2016. De er baseret på platformen for Rover 75.

MG klar til comeback.

MG Motor ville tilsyneladende noget med MG mærket, hvilket planerne om etablering af hovedsæde i Longbridge, England også tydede på. Hertil sås konkrete planer om helt nye MG modeller fra fabrikken, modeller der for første gang i adskillige år, ikke var baseret på Rover modeller. MG Motors planer gik på, at ville kunne præsentere syv nye MG modeller på det europæiske marked indenfor få år.

Selvom fabrikken fortsatte en mindre produktion af enkelte Rover baserede modeller (se forrige kapitel), var fokus nu rettet mod nye modeller, og ikke mindst modeller der skulle indtage det europæiske marked.

Allerede i 2009 så **MG 6** dagens lys som en 5-dørs fastback model. Den kom året efter også i en 4-dørs sedan udgave, og i 2011 i skikkelse af en GT udgave, efterfulgt af en MG 6 Magnette. Selvom MG 6 blev samlet i Longbridge var det fortsat med kinesisk produceret karosseridele, motor og drivline.

MG Motor satsede hårdt på at få solgt deres biler i primært UK, hvor det skønnede produktionstal for MG 6 blev sat til 5.000 stk. om året. Søstermodellen til MG 6, som udelukkende var tænkt til det kinesiske marked blev solgt under navnet ROEWE 550.

Kineserne kæmpede dog fortsat med et generelt dårligt ry omkring bilernes samlekvalitet, sikkerhedsudstyr etc., hvilket MG Motor havde en plan om at få ændret på. Dårlige erfaringer med tidligere kinesiske bilmærker, havde båret véd til den europæiske opfattelse om, at kinesisk producerede biler var elendige og måske endda farlige at køre i, hvilket flere gennemførte Euro NCAP crashtests på kinesisk producerede biler havde bekræftet. En situation kineserne nok kunne se ville tage meget lang tid at komme ud af, og ikke mindst ud af forbrugernes bevidsthed.

MG Motor fortsatte imidlertid med gennemførelse af deres planer om, at få indtaget det europæiske marked med deres nye MG modeller.

MG 3, som var blevet introduceret i 2007 som MG 3 SW fik et større facelift med et utal af forbedringer, hvorefter den blev præsenteret i efteråret 2010. Fra 2013 kunne den tillige fås i UK, nu også i en MG X-Cross version. I 2016 fik den endnu et større facelift med mange forbedringer, hvilket gentog sig i 2018. Bilen blev efter facelift primært leveret med en 1.5 liters motor med 106 hk, men også med en mindre motor med 93 hk. Bilen var i 2011 den mest populære bil i Kina.

En ny **MG 5,** som præsenteres i 2011**,** ser MG Motor som deres store satsning i Europa. Modellen er tænkt som en konkurrent til VW Golf, Kia Ceed og Mazda 3.

(Foto Torben Arent, FDM)

MG 6
(ROEWE 550)

MG 6
(Foto Torben Arent, FDM)

MG 5
(Foto Torben Arent, FDM)

Allerede i 2010 gik MG Motor med planer om en kommende MG el-bil under navnet "ROEWE E1". Her ni år efter ved vi, at disse planer blev ændret, og i stedet erstattet af langt mere spændende bud på kommende el-biler. Planerne sagde, at der I 2014 ville komme et bud på en helt ny MG SUV, hvilket vi i dag kan se også blev tilfældet i mere end én forstand.

I satsningen på at genskabe MG mærket i Europa, og opdyrke det i Kina, vælger MG Motor at markedsføre MG i Kina som noget arketypisk britisk, hvor de bl.a. anvender MG navnet skrevet helt ud: "***Morris Garages***".

Af andre modeller, som dengang blev planlagt for 2014, forventedes en afløser for MG 7 / Roewe 750 / Rover 75. Den vil ifølge SAIC blive delvist bygget på General Motors Epsilon II-platform, den samme som blev brugt til Opel Insignia og Saab 9.5, hvilket blev gjort muligt via MG Motors samarbejde med, og medejerskab af Generel Motors.

En ny udgave af roadsteren MG TF var planlagt til at skulle komme i 2016. Dette ved vi nu ikke blev virkelighed, da MG Motor frem til for ganske nylig helt havde lagt roadstere på hylden, til ærgrelse for alle nuværende MG ejere.

Ud af de syv modeller, som blev annoncerede er det kun MG 6, der samles i Europa. Resten skal komme fra Kina.

Fuld styrke hos MG Motor.

MG Motor har sat alt ind på at gøre MG til en succes både på hjemmemarkedet og uden for Kina, og her ikke mindst i Europa. Som Fortune Global 100 virksomhed, med aktiviteter indenfor mange områder, og ikke mindst indenfor bilindustrien har virksomheden SAIC stor erfaring med at få deres produkter på markedet. Bl.a. har SAIC indenfor bilindustri indgået joint venture samarbejde med Volkswagen, og har siden 1998 ejet 40% af General Motors. Jfr. kilder sendte SAIC i 2014 i alt 4.5 mio. producerede biler ud på det kinesiske marked. Så vi håber de forstår at passe på udviklingen af vores kære MG mærke, og ikke mindst de bilmodeller de sender på markedet. Udover den fortsatte produktion af ROEWE modellerne til det kinesiske marked, ser nye MG modeller dagens lys. Biler der præsenteres som SUV modeller, hvor vi ser **MG GS** på UK markedet i foråret 2016. Den leveres med henholdsvis en 1.495 cc motor og en 1.998 cc motor.

I 2017 ses endnu en MG SUV på markedet, da **MG ZS** præsenteres. Dog går den under navnet MG XS i UK. Men det er en helt anden og ny MG model der tager alle overskrifter, da MG Motor for første gang præsenterer en el-dreven bil i form af den gudesmukke **MG E-Motion** på årets (2017) Shanghai Motor Show. Og hvilken drøm af en bil - og så udelukkende med el som drivmiddel.

Bilen forventes i produktion i 2020, og hertil at blive en seriøs konkurrent til Tesla S. Der forventes også en rækkevidde på mere end 400 km på en opladning. Denne model er vel det nærmeste man kommer et forsøg på at bygge en sportscoupé. Det lover godt for eventuelt kommende MG Roadsters. Det skal også blive spændende om denne smukke MG E Motion reelt kommer i produktion.

Som SAICs Europa chef Pieter Gabriels udtalte ved Shanghai Motor Show i 2017: *"MG er som Alfa Romeo. Det er svært at ødelægge brandet. Det er svært at glemme de gode tider."*

MG GS

MG ZS

MG skal sælges i Danmark.

Siden 2009 har de kinesiske ejere vist evne og vilje til, at gentænke MG mærket med et stort antal nye modeller. Ganske vidst er det ikke sportsvogne vi præsenteres for, men det er dog biler med MG logoet på front og hæk.

Siden 2018 har MG Motor været repræsenteret ved officielt salgskontor i London, hvor MG modellerne tænkes at skulle præsenteres og sælges fra. Hertil er der planer om at vælge tre centrale byer på det europæiske fastland for oprettelse af slags– og servicekontorer, hvor et nyligt rygte vil vide, at København måske er med i spillet om etablering af sådan et MG kontor (?)

Men lad os nu se, kineserne har før skuffet en undrende verden, som ikke forstår, hvorfor man ikke holder liv i så ædelt et sportsvognsmærke som MG. Men SAIC ser ud til, via sit MG Motor selskab, at ville ændre på dette, også selvom der ikke lige står sportsvogne aller øverst på deres kommende produktionsplaner.

At Danmark skulle opnå den hæder, igen at få adgang til at købe biler med MG logoet på front og hæk, lyder aldeles spændende, også selvom det så er en kinesisk produceret bil. Tidligere erfaringer med kinesisk producerede biler er som tidligere nævnt ikke gode, tænk blot på tidligere forsøg med de kinesiske bilmærker: BYD, Qoros, Great Wall, Ladn Wind og Lynk & Co. Puha, det er et dårligt udgangspunkt, men vi må så håbe at SAIC har lært lektien, så vi kan komme til at se MG modeller høste topkarakterer ved EuroNCAP crashtest.

Bilen vi kommer til at se i Danmark er den nyeste el-bil MG ZS EV. (Bilen ses på forsiden og af artiklens forside. Hertil har vi omtalt bilen af flere omgange i MG bladet i slutningen af 2019 / Red.). Den sælges udelukkende som el-bil i Europa, og hertil kan den kun købes over Internet med en rækkevidde på ca. 300 km pr. opladning. Ikke meget når man sammenligner med andre SUV modeller, men når man tager den forventede pris i betragtning på ca. kr. 230.000 lyder det spændende.

MG E Motion
(Pressefotos fra
Shanghai Motor Show)

Vi kan henvise til bilbladet Bil Magasinet som havde en kort vurdering af bilens køreegenskaber, interiør og eksteriør foretaget p.b.a en kort testkørsel i deres blad for november 2019. (Vi kommer i MG ladet senere tilbage til denne spændende SUV MG).

Årsagen til at bilen kun kan handles over Internettet forklares af Pieter Gabriels, som er europæisk chef for SAIC således: *"Da teamet udviklede den nye distributionsstrategi for Europa, indså de, hvor meget Europa har udviklet sig i løbet af det seneste årti, hvor udviklingen i høj grad er gået fra fysiske butikker mod mere online-shopping. Online var allerede den mest brugte informationskanal og bliver også det mest almindelige sted at købe mobilitet - på alle måder" spår Pieter Gabriëls og fortsætter:*

"Vi ved, at vores tilgang kan opfattes som disruptiv, men forbrugeradfærden tyder klart på, at der er et marked for en stor digital brandoplevelse. Og det er netop det, vi tilbyder europæerne, når vi lancerer den nye MG", forklarer Pieter Gabriëls. (Citat hentet fra Motor Magasinet, 2019).

Fremtiden……..

Nogle vil mene at fremtiden for MG på papiret ser lovende ud, og andre vil fortsat efterspørge en ægte MG Roadster. Vi ved ikke hvad fremtiden vil vise, men indtil da kan vi vel glædes over, atter at skulle opleve biler på de danske veje, der bære MG oktagonet på køler og hæk.

♦

MG ZS EV (2019)

MG ZS EV (2019)
(Foto Flemming Haslund, Motor Magasinet)

Artikelnoter:

Fokus har primært været rettet mod MG modeller fra 1995 og frem til i dag. Perioden har jeg døbt til at repræsentere "Den "moderne MG".

Specielt i perioden hvor både Rover og BMW var inde over MG ejerskabet fandtes der et utal af primært Rover modeller, som fik smækket et MG logo på køleren.

Hvad BMW ejerskabet, med deres lille BMW Z3 , som lå i direkte konkurrence med MGF; betød, fortaber sig lidt i glemslen. Men spekulationer på direktionsgangene om dette konkurrencemæssige forhold har helt sikkert skabt panderynker.

De mange ROEWE modeller, som primært blev lanceret på det kinesiske, og på de oversøiske markeder, har jeg ikke haft fokus på i denne artikel., ej heller de mange faceliftede modeller af Rover / MG klonerne lige omkring ejerskiftet fra Rover til NAC / SAIC.

Tak for en stor hjælp fra specielt Torben Arent, FDM, samt tak for lån af foto.

Kilder:

Citater og inspiration fra følgende artikler skrevet af Torben Arent, FDM:

- "MG klar til comeback - fra Kina", 30.maj 2011
- "MG på vej til genopstandelse", 26.april 2017.
- "Kina-bil med engelske rødder til Danmark", 19.juli 2019.

——- o O o ——-

Foto:

- Torben Arent, FDM
- Flemming Haslund, Motor Magasinet
- SAIC / MG Motor pressefoto
- MG klubbens arkiv
- Wikipedia foto (oprindelse ukendt)

MG TB 80 år

I 2019

Tekst og foto Berndt Aulin
Bragt med tilladelse af Bulletinen
Oversættelse Allan Christensen

Da den første T-type model blev døbt TA, ved introduktionen i juli 1936, blev den mødt af en del forfærdelse af datidens MG entusiaster. Selvom modellens linjer blev accepteret, var den traditionelle MG motor med overliggende knastaksel blevet droppet til fordel for en temmelig ordinær stødstangsmotor. Årsagen var den, at Nuffield gruppens (Morris, Wolseley og MG) ambitiøse rationaliserings bestræbelser skulle føres ud i livet, hvilket var besluttet af William R. Morris (Lord Nuffield) og gruppens administrerende direktør Leonard Lord.

Meget af designarbejdet på den nye model var udført på Morris' tegnestue i Cowley og ikke i Abingdon. Cecil Kimber holdt dog et vågent øje med udviklingen for at sikre den høje standard, som blev forventet af en sand MG sportsvogn.

TA blev mod alle odds en strålende succes, hvilket medførte at den stort set uden forandringer blev produceret i 3.003 eksemplarer, flere end nogen anden tidligere model.

I tiden hvor produktionen stod på, viste der sig dog en svaghed på TA modellen, nemlig motoren, benævnt MPJG, som mange mente ikke passede modellen. Motoren var ikke tilstrækkelig robust, ikke engang i standardudførelsen, og hertil slet ikke i forbindelse med tuning af motoren. Folk begyndte at se bilen som dårlig, så i juli 1939 ophørte produktionen af TA.

TB gør sin entré

Ved introduktionen af MG TB havde man valgt en ny motor, kaldet XPAG, der var en videreudvikling af den oprindelige motor til Morris 10, designet af Claude Bailey, som dengang var ansat hos Morris Design Office.

Motoren kom til at betyde stor fremgang, ikke bare for MG, som anvendte denne motortype helt frem til og med MGTF i 1955, men også Claude Bailey, som efter sin tid hos Morris blev ansat hos Jaguar efter krigen. Hos Jaguar var han medvirkende til udviklingen af XK-seriens fantastiske motor, der blev endnu en motor i X-serien.

Alt som MPJG motoren i TA modellen manglede havde TB modellens XPAG motor: Større boring, kortere slaglængde og et lettere svinghjul, som tilsammen gjorde at bilen var mindre tilbageholdende og reagerede hurtigere på gassen.

Motoren havde lidt mindre cylindervolumen, men modsat ydede den en lidt højere effekt.

XPAG motoren havde dog et mindre og dårligere drejningsmoment, hvilket blev kompenseret af den lavere bagakseludveksling på TB. Koblingen var nu en moderne "Borg and Beck" til forskel fra en TA's korkkobling i oliebad.

TA / TB modellens chassis, U-profil med et antal tværstivere var forandrede sammenlignet med tidligere modeller.

Imidlertid blev den forreste tredjedel af rammen ekstra afstivet på indersiden. Fjedrene var halveliptiske bladfjedre med bagakslen oven over chassis rammen. Ligesom tidligere løb bagfjedrene ud i en "sliding trunnion" som indeholder en bronze bøsning. Arrangementet gjorde bilen mere stabil i sving sammenlignet med løsningen med en almindelig laske, som blev anvendt på senere modeller.

Efter 379 producerede eksemplarer af TB heraf 85 Tickford, ophørte produktionen. Årsagen var, at den 3. september 1939 erklærede Frankrig og Storbritannien krig mod Tyskland. Det var derfor åbenbart at fabrikken ikke kunne fortsætte produktionen af sportsvogne.

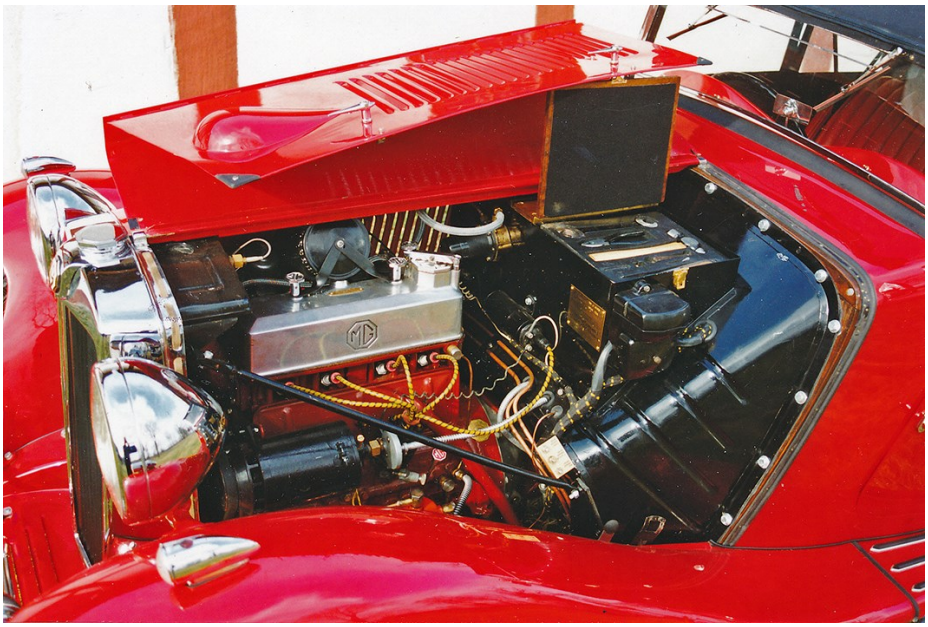
Den engelske regering behøvede nu fabrikskapacitet til krigsproduktion. Dog kan det konstateres, at T-modellen i sin korte produktionsperiode 1936-39, blev MG modellen med det højeste produktionstal på i alt 3.382 stk. Efter krigen skulle produktionstallet for T-modellen blive endnu højere trods manglen på overliggende knastaksler

Hvor mange TB'ere findes?

I begyndelsen af 2019 modtog jeg en mail fra Mike Inglehearn i England. Mike søgte informationer, der skulle føre frem til at afdække antallet af eksisterende TB'ere. Herudover var han i gang med planlægningen af "TB80, the 80th Anniversary Event for MG TB Owners 1939-2019".

Arrangementet blev gennemført i foråret 2019 med deltagelse af ni MG TB. Én yderligere bil var ventet, men var løbet ind i problemer, hvorfor den ikke kunne møde op.

Desværre havde jeg ikke mulighed for at deltage, men kunne i stedet sende informationer om min egen TB samt om de TB'ere der findes i Sverige. Jeg havde tidligere modtaget en liste indeholdende 250 TB'ere, som man mere eller mindre kendte skæbnen for. Tæt på 200 biler findes fortsat på listen, så de har i hvert fald ikke lidt skrotnings skæbnen.



TB'ere i Sverige.

Opgaven med at finde ud af hvor mange TB'ere, der findes i Sverige og hvor mange der er fundet varierer. Ifølge Mikes liste findes der seks TB'ere i Sverige, men ifølge Jergels / Christer Alkmens / Tom Lubrans liste findes her ti. Ifølge MG Car Club of Swedens nyudkomne oversigt findes for nærværende kun seks TB, hvor fire fremstår renoverede og to TB er under renovering. Hertil er der formentlig også nogle udenfor klubben.

Chassisnr. "TB0485" - min TB.

Da jeg var næsten 11 år bestemte jeg mig for, at jeg engang skulle have en MG. Årene gik og beslutningen stod fast. En søndag morgen i 1973 fik jeg næsten morgenmaden galt i halsen, da jeg under "Sælges" i avisen Sydsvenskan så en annonce "Sportvagnsklassiker MG TC 1947".

Jeg var en fattig student uden penge, så hvad gør man?

Min forlovede, senere og stadig min hustru tilbød mig et lån på SEK 5.000. Jeg troede ikke mine egne ører!

Med dirrende hænder ringede jeg sælgeren op. Han kunne berette, at bilen var renoveret, sort og til salg for det astronomiske beløb på SEK 14.500 ! - Øv!

Jeg trøstede mig ved at bygge en plastmodel og få anskaffet mig en værkstedshåndbog i den hensigt at lære et og andet om modellen.

Ved et biltræf nogle år senere sker der det, at jeg havner ved siden af Per Mauritzson, som tilfældigvis havde just min drømmebil stående, en MG TC. Jeg blev inviteret hjem til Per, hvor jeg kunne nyde synet af hans grønne TC i hans garage i Kristianstad.

Efter nogle år, i 1981, ringede Per til mig for at høre, om jeg fortsat var interesseret i en TC, da han i så fald havde et tip til mig.

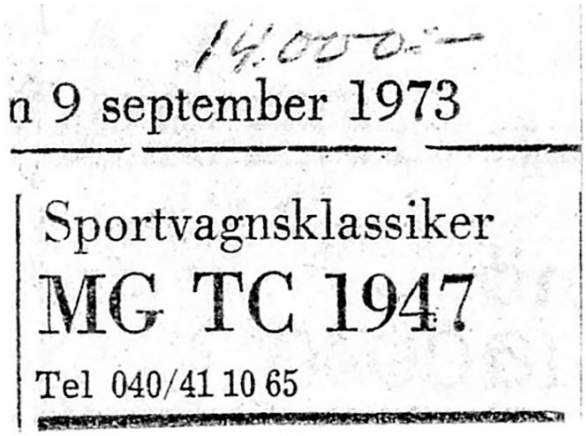
Jeg var hurtig fremme og fulgte op på tipset, som viste sig at dreje sig om en TC, der muligvis var til salg. Så jeg påbegyndte bearbejdningen af den mulige sælger, hvor det til sidst endte med at være næsten daglige henvendelser med smalltalk. Men uanset dette, så ville han ikke sælge sin TC, men han havde jo en MG TB - ja, altså delene til en TB, og den kunne jeg da godt købe. En TB !!!

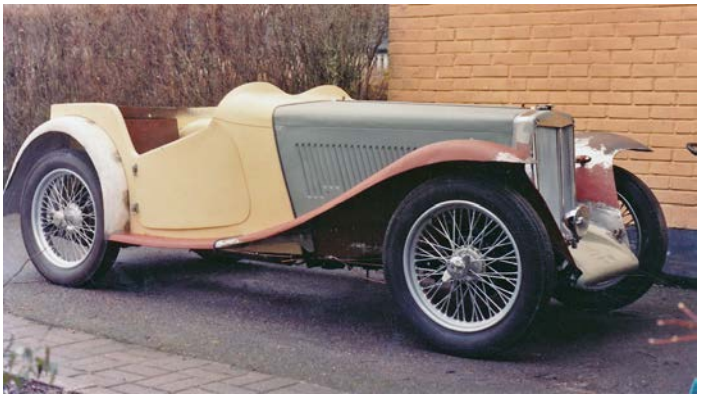
Ville jeg i virkelig have en TB ? - Det var jo en TC jeg ville have! - Et idiotisk spørgsmål, for der var jo tale om en førkrigsmodel, den sidste MG model, da den blev udviklet under Cecil Kimbers tid på MG i Abingdon, altså en ægte MG !

Jeg kom på bedre tanker og tog toget op til Linköping, hvor jeg blev hentet af en Morgan !! - Nuvel, jeg fik lov til at køre den fra stationen og til gården hvor hans MG stod. Jeg blev præsenteret for "a pile of junk", men takket være mine studier og erfaringer fra byggeriet af min plastmodel, kunne jeg konstatere, at dette kunne være interessant.

Weekenden efter drog en god ven og jeg afsted med traileren på krogen, for at læsse "elendighederne" på traileren og erlægge SEK 10.000. Hjemturen blev en op-og nedtur af følelser. Hvad pokker var det jeg havde kastet mig ud i? - Smidt så mange penge efter en masse skrot!

Det sluttede dog med, at jeg var lykkelig da jeg kom hjem. Min hustru, som var så villig til at finansiere mit tidligere køb, der så ikke blev til noget, udbrød da hun så vraget: "Du er ikke rigtig klog!. Har du



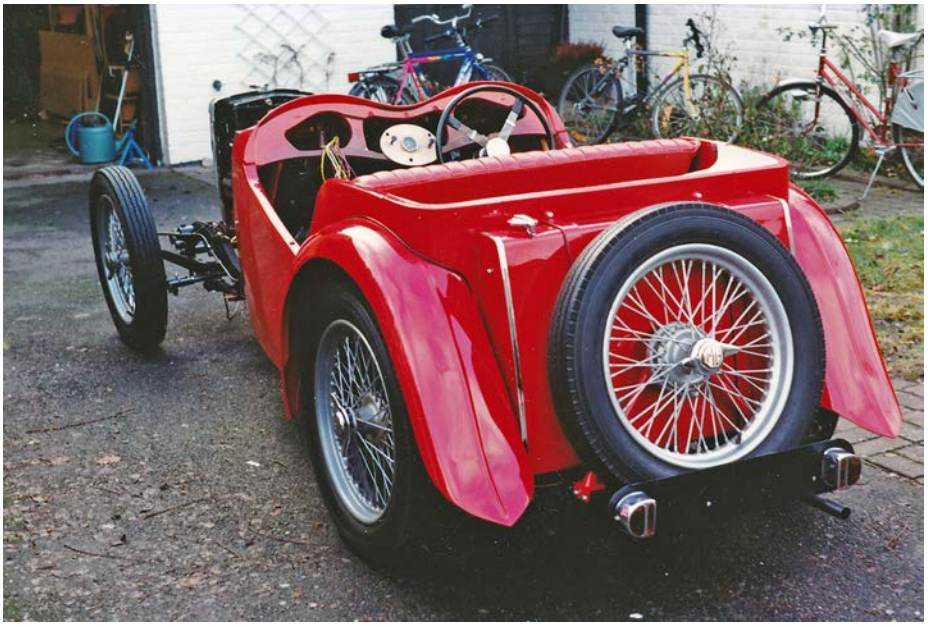


smidt 10.000 ud på dette? - Du burde skulle betale 10.000 for at køre skrotbunken væk!". Hun kom dog senere på andre tanker.

Straks efter købet talte jeg med Bjarne Bergengren, som er tandlæge i Helsingborg og samtidig en del af min familie, hvor jeg fortalte om mit bilkøb, eller noget der kunne blive til en bil.

Bjarne kørte på den tid sin egen TB (TB 0528), som han havde renoveret til en fantastisk bil. Det tog ikke lang tid, før Bjarne dukkede op hos mig, hvor vi sammen kunne gennemgå bilen for mangler.

Nogen tid senere ringede Bjarne til mig for at bede mig komme på besøg, da han havde samlet nogle MG entusiaster. Hjemme hos Bjarne mødte jeg Hans Sjöberg i TA 0940, Jan Radefält i TA 1754 og Bjarne selv i sin TB 0528. Anledningen til træffet var Lennart Gustafsson, som havde meldt sin ankomst i sin TB 0311. Han havde netop afsluttet et renoverings forløb, som i øvrigt var gengivet i bladet "MG Gazetten".



Efter frokost og lykønskninger til mig og mit forestående renoveringsprojekt kørte vi ud på en lille tur i de køreklare TB'ere. Det blev så min første køretur i en T-type, nemlig i en TA. Desværre løb vi ind i lidt logistiske problemer på hjemturen, da vi måtte presse tre personer sammen i Bjarnes TB. På trods af Bjarnes ikke helt lette speederfod kom vi trygt tilbage.

Efter 13 år i garagen blev det tid til forhandlinger med "Vägverket" for registrering af bilen. Teknikeren hos registreringsmyndighederne kunne i første omgang ikke nøjes med den dokumentation jeg havde med, som var en kvittering for købet. Efter en længere diskussion konstaterede teknikeren at "det virker så ærligt at jeg godkender dokumentationen".

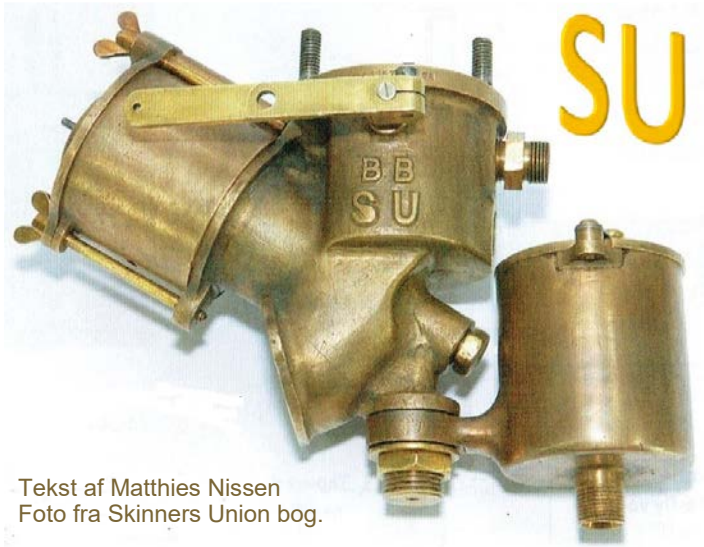
Nogle dage senere blev bilen godkendt hos Svensk Bilprovning med registreringsnummer GKK052. Lykken var med mig!

13 års arbejde er nu resulteret i en MG TB stående i garagen, med lidt patina og 7.000 mil (70.000 km /red.) på tælleren. Det er blevet til flere ture i Sverige, Danmark og Tyskland og ikke mindst en rejse til Italien og Verona.

Det virker, her 28 år efter, som en ægte MG T-type.

"Giv aldrig op overfor en 80 årig!"

♦



SU karburatoren

SU karburatoren har navn efter '**S**kinners **U**nion', som var den virksomhed, der producerede denne karburatortype, mest kendt for en karburator af horisontaltypen, men stig- og faldstrøms typer blev også brugt på nogle førkrigsbiler.

T.v.:Tidlig udgave af en SU karburator

Tekst af Matthies Nissen
Foto fra Skinners Union bog.

I stigstrøms typerne suges luften ind i karburatoren nedefra og tilsvarende suges luften ind ovenfra i faldstrøms typerne. Bortset fra de allertidligste MG'er så er alle MG'er udstyret med en SU karburator af horisontal typen.

Karburatorer var meget udbredte i engelske (Austin, Morris, Jaguar, Triumph, MG) og svenske (Volvo, Saab 99) biler i det tyvende århundrede. De var oprindeligt designet og patenteret af George Herbert Skinner i 1905, og blev produceret frem til 1999.

Den første SU karburator

George Herbert Skinners yngre bror, Thomas Carlyle Skinner (kendt som Carl) afprøvede sin brors koncept på en 'Star Motorcar', som han selv ejede. Ideen var at placere en brændstofdyse i en luftkanal, som kunne varieres i størrelse i takt med motorens behov for benzin-/luftblanding.

Herbert fik patent (nr. 3257) på denne enhed i januar 1906. På dette tidspunkt var det endnu ikke overvejet at anvende en konisk nål for at variere mængden af benzin. De to brødre fortsatte samarbejdet og deres første karburatorer blev fremstillet hos George Wailes & Co i London, hvor Carl blev partner med George Wailes' søn.

I 1908 havde Herbert fået endnu et patent (nr. 26.178) for en karburator med et variabelt kammer med en brændstof nåleventil, anbragt i en justerbar blok. Herbert's opfindsomme geni havde hermed udviklet de grundlæggende principper i den senere kendte vacuumstyrede SU karburator. I august 1910 dannedes S.U. Company Ltd. I 1913 viste selskabets regnskaber, at man leverede karburatorer til Wolseley Motors og Rover Co.

Karburatoren til disse biler var skråtstillet - luftindsugning og brændstofnåleventil var placeret i en vinkel fra lodret - for at reducere udsving i kammeret, når man kørte på datidens meget ujævne veje

Første Verdenskrig

Under første verdenskrig fremstillede man SU karburatorer til flymotorer. Der var under krigen omkring 250 ansatte. Den normale produktion blev genoptaget efter krigen, men man kørte med underskud i 1919 og 1920 på grund af for få kunder. Selv om den vacuumstyrede SU karburator havde det store fortrin, at den automatisk tilpassede benzin-/luftblandingen til motorens aktuelle belastning, var den dyr at fremstille, og den havde problemer med at levere en tilstrækkelig fed benzin-/luftblanding for koldstart.

Denne mangel blev løst ved at Wolseley Motors Ltd. tilføjede endnu et dyse og en mekanisk aktiveret nål. Wolseleys patenterede deres modifikation (nr. 119.187) i 1918, for hvilken de modtog royalties fra SU.

Mellemkrigsårene

Under den generelle depression i 1920'erne måtte virksomheden fastholde de allerede afprøvede konstruktioner, men en vis udvikling fortsatte, og den af en aluminiumslegering

SU HV2: MG M-type årgang 1930

SU H1: Morris Minor, bemærk fastgørelse vha. banjobolt

med tilhørende vacuumstempel blev erstattet af læderbælge, der også var blevet anvendt i tidligere typer. Bælgene blev fremstillet i hånden af Herbert's kone Mabel helt frem til 1928 - formentlig på dette tidspunkt til reservedele og ikke til egentlig produktion.

De finansielle spørgsmål blev udslagsgivende, da George Herbert Skinner i 1926 trak sig ud af selskabet. Carl Skinner var nu i en vanskelig situation, hvilket medførte at W.R. Morris (senere Lord Nuffield) efter forhandlinger med SU selskabet købt dette for £ 100.000. Dette var et betydelig beløb for en tabsgivende virksomhed, men W.R. Morris så naturligvis et potentiale i produktet, og han fastholdt Carl som virksomhedsleder.

Hurtigt efter købet, blev SU fabrikationen flyttet til en del af den gamle Wolseley Plant i Adderley Park i Birmingham. Carl fik £ 17.000 til anlæg og nødvendigt udstyr til at forberede masseproduktion af karburatorer, samt til at imødekomme efterspørgslen på 1.000 enheder om ugen til Morris Ltd. alene.

Fra dette tidspunkt accelererede vækst og udvikling af nye produkter, såsom SU Petrolift i 1929, en Aero karburator i 1932 og i 1934 den nu så velkendte SU Electric fuelpump sammen med forbedringer og tilføjelser til eksisterende karburatorversioner. I 1936 blev SU Carburetter Company Ltd. etableret med Carl Skinner som administrerende direktør.

Anden verdenskrig

Efter Anden verdenskrigs udbrud i 1939 omstillede SU selskabet endnu engang karburatorproduktion til brug for krigsindsatsen. Den blev påbegyndt i Riley Plant i Coventry ved at duplikere eksisterende produktion. SU fremstillede karburatorer for Rolls-Royce Merlin motorer monteret i Hurricanes, Spitfire og mange andre fly.

Da fabrikken blev beskadiget af to luftangreb på Birmingham i 1940, besluttede Krigsministeriet at flytte fabrikationen til en anden fabrik i Highlands Road, Shirley.

I 1941 erhvervede SU Company en filialfabrik i Wharfedale, Yorkshire, og i disse år blev der udviklet en egentlig brændstofindsprøjtningspumpe til brug for Merlin flymotorer.

Vækst og nedgang

I 1945 blev produktionen af karburatorer og benzinpumper til biler genoptaget, og virksomheden flyttede tilbage til Birmingham i juli 1947. I december samme år lod virksomhedens grundlægger T.C. Skinner (Carl) sig pensionere.

Med afslutningen af den militære produktion blev selskabets viden om brændstofindsprøjtningssystemer solgt til Stirling Company of America. Virksomhedens marked for karburatorer og brændstofpumper voksede betragteligt, da Morris Motors Ltd. fusionerer med Austin Motor Co. Ltd. i 1952, og dannede British Motor Corporation (BMC). Tilsvarende da British Motor Holdings blev dannet ved associering af Jaguar, Guy og Coventry Climax i 1965.

denne periode og de følgende år nåede produktionen op på over 30.000 karburatorer pr. uge af typerne 'H', 'HD' og 'HS'.

Herudover udvidede virksomheden sit I sortiment med en mekanisk benzinpumpe og en automatisk koldstartanordning.

I slutningen af 1960'erne begyndte produktionen af en ny model: HIF karburator (Horisontal Integral Float), hvilket medførte behov for at udvide fabriksanlægget. Grundet forskellige sammenlægninger og omstrukturering af moderselskabet i løbet af de næste par år, ændredes selskabets navn i 1976 til SU Fuel Systems, som en del af SU Butec division, og i 1983 til Austin Rover Fuel Systems, som igen var en afdeling af British Leyland Cars.

SU HS4: MGB, bemærk det fleksible rør mellem svømmerhus og karburator

Herunder: HS hovedstrålerør komplet med fleksibelt rør. Nr.19 omløber, nr. 20 messing bøsning, nr. 21 skive og nr. 22 den omtalte o-ring.

I 1984 blev afdelingen for Design og Udvikling overført til Longbridge og SU blev hermed dybest set kun en produktionsenhed/-fabrik. Produktudviklingen fortsatte og nye finesser tilføjedes til de allerede udviklede karburatorer, bl.a. elektrisk styret koldstartsystem for HIF typen.

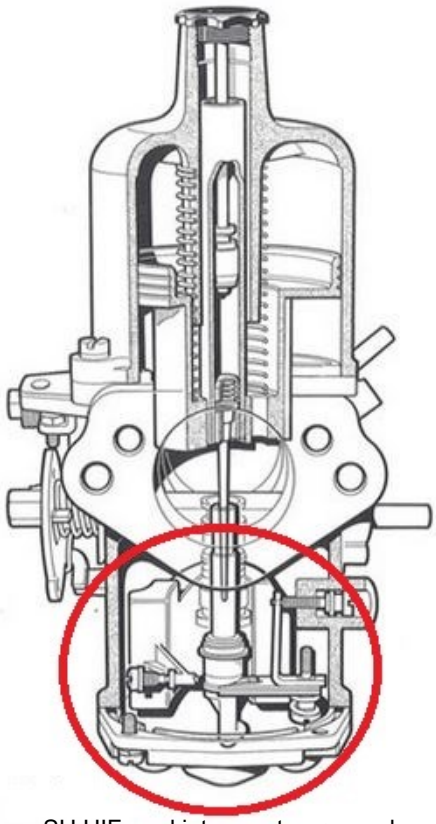
Karburatorproduktionen faldt med indførelsen af benzinindsprøjtningssystemer, og SU startede en produktion af både Single Point og Multi Point systemer.

Som for britisk bilindustri i øvrigt blev perioden fra 1976 til 1986 præget af nedgang. De eneste yderligere produkter der tilføjedes i denne periode, var dele til Rolls Royce og Lotus, dele som blev fremstillet på bestilling og efter kundens eget design.

Efter omstruktureringen af Austin Rover i 1988 blev SU solgt til Hobourn gruppen og firmanavnet ændredes til Hobourn SU. I september 1989 blev Hobourn koncernen overtages af Echlin Inc. i USA.

Indførelse af benzinindsprøjtningssystemer fik den egentlige karburatorproduktion til at falde til meget små mængder, hvilket førte til at SU forhandlede med Burlen Fuel Systems Ltd. om at overtage ansvaret for fremstilling og levering af alle SU karburatorer, pumper og reserdele.

I maj 1999 - efter 94 år med fremstilling af karburatorer – blev det oprindelige SU selskab lukket som produktionsvirksomhed. I 2002 overtog Burlen Fuel Systems Ltd. alle rettighederne til fremstilling af alle SU karburatortyper, benzinpumper og andre relaterede produkter, samt rettighederne til SU som varemærke.



SU HIF med integreret svømmerhus

Burlen er nu verdens eneste producent af 'ægte', nye SU produkter, og man er leveringsdygtig i nye karburatorer, benzinpumper og reservedele til næsten alle modeller fra 1930 til i dag.

Virksomheden har investeret i nye værktøjer, hvor udskiftning var nødvendig, og man har genindført modeller, som ikke har været tilgængelig i mange år. Burlen har en politik om at fremstille nye, 'ægte' SU produkter efter de oprindelige specifikationer eller evt. bedre, hvor ny fremstillingsteknik og nye materialer giver mulighed herfor.

SU karburator typer

SU karburatortyper identificeres ved et eller to bogstaver efterfulgt af et nummer, eksempelvis HS4. Her er en oversigt over de fire hovedinddelinger/typer der forekommer på MG'erne, idet der ses bort fra de meget tidlige MG typer.

Type HV og H. Her er svømmerhus og selve karburatoren fast forbundet vha. en banjobolt. Benzinen løber igennem banjobolten og den hule arm hen til hovedstrålerøret. De to specielle gummipakninger på banjobolten er karburatorens svage punkt, idet pakningerne med tiden - alt efter gummikvalitet - bliver stive eller mørnet af især ethanolholdig benzin.

HV2 sidder på M-typer m.fl. Gasspjældets diameter og dermed indsugningshullet er 1 1/8" i diameter.

HV3 sidder på TA modellerne. Her er gasspjældsdiameteren 1¼".

H2 og H3 forekommer på TB, TC, TD, Y og ZA typerne. Gasspjældsdiameter på H2 er 1¼" medens den tilsvarende er 1 3/8" på H3.

H4 finder man på ZB og MGA med en gasspjældsdiameter på 1½".

Type HS er kendetegnet ved at svømmerhus og karburator er fastgjort til hinanden med en bolt. Benzintilførsel sker gennem et fleksibelt rør fra bunden af svømmerhuset og direkte til hovedstrålerøret. Det svage punkt er fastgørelsen af det fleksible rør til svømmerhuset. Ofte selvforskyldt, idet man ved adskillelse er tilbøjelig til at glemme den lille O-ring i bunden af svømmerhuset. Hvis man gør det og bare skruer røret på igen, så har man et problem, idet den lille O-ring dermed er ødelagt og utæt.

HS2 sidder på Midget og MG 1100. Gasspjældsdiameter er 1¼".

HS4 er nok den mest udbredte idet den sidder på MGB indtil 1973 og Midget 1500. Gasspjældsdiameteren er 1½".

HS6 sidder på alle MGC og på de første MGB V8. Gasspjældsdiameteren er 1¾".

Type HIF er sidste skud på stammen. Her er svømmerhus og hovedstrålerør bygget sammen i bunden af karburatoren.

HIF4 er monteret på MGB efter 1973 og har en gasspjældsdiameter på 1½".

HIF6 sidder på de sidste MGB V8. Gasspjældsdiameteren er 1¾"

Type HD medtages for fuldstændighedens skyld idet den kun sidder på de sidste Magnette Mk III og Mk IV modeller. Svømmerhus med arm er fastgjort direkte under karburatoren koncentrisk med hovedstrålerøret. Armen har en flange der er fæstnet med fire skruer i bunden af karburatoren og forseglet med en gummimembran. HD4 karburatoren har en gasspjældsdiameter på 1 ½". Karburatortypen anvendes også på RR og Bentley m.fl., så vi er kommet i fint selskab!

Specifikationer

Ovennævnte dækker kun over hovedtyperne. Selv om det kan synes, at der er mange, så husk på at gennemgangen dækker over ca. 50 års udvikling.

Inden for hovedtyperne er der mange specifikationer, der dækker over små men dog vigtige afvigelser. Hvis man har behov for at gå i detaljer, så er vigtigt at kende sine karburatorers specifikations nummer. Siden 1952 har nummeret været fastgjort på en lille metalplade oven på karburatorens svømmerhus. På HIF typerne er pladen fastgjort på en af de skruer, der fastholder 'klokken'.

Nummeret består af tre bogstaver efterfulgt af tre eller flere tal. Eksempelvis AUC 728 (TF karburator) eller AUD 135 F eller R (forreste eller bageste karburator på MGB). Når disse numre er kendte så kan man i Burlens reservedelskatalog finde alle de dele, der indgår i en given karburatortype, eksempelvis nummeret på den korrekte dæmperfjeder, hoveddyse, nåleventil, svømmer, gasspjæld og -aksel, mm. Tilsvarende gør sig i øvrigt også gældende vedr. de elektriske SU pumper.

Som det måske fremgår, så er det en god idé at passe på det lille skilt samt at sætte det på den rigtige karburator når denne har været adskilt - husk at forreste og bageste karburator ikke er identiske. Der er mange der har haft fingrene i maskinrummet, så derfor: Tag intet for givet!

Efterskrift

Denne gennemgang dækker originalt monterede SU karburatortyper. Der kan sagtens være afvigelser. Eksempelvis kører mange MGA med en HS4 karburator idet den er bedre end den originalt monterede H4.

Jeg har ikke nævnt den enlige Stromberg karburator, der sidder på de sidste MGB US modeller. Dette af miljø hensyn for at nedsætte udledningen af giftige udstødningsgasser. Der er også nogle MGB m.fl. der kører med Weber karburator i håb om at få større effekt, men den er aldeles uoriginalt!

♦

Tekst af Allan Christensen
Foto MG klubbens arkiv og internet.
Kilder: Bil Magasinet

Smiling Tom

For de af os der oplevede Tom Belsø på racerbanerne tilbage i 60'ene, 70'erne og ja - helt frem til Copenhagen Classic Car Cup i 1996, kom beskden om hans død den 11.januar 2020 som en sørgerlig nyhed. Men han nåede dog at blive 77 år.

Tom Belsø var i mine unge dage den absolut foretrukne danske racer kører, og jeg fulgte ham med stor interesse i datidens motorblade og aviser, da jeg dengang ikke opnåede at opleve ham på racerbanen. Og da han samtidig opnåede at blive Danmarks første Formel 1 kører, nåede hans popularitet nye højder.

En medvirkende årsag til hans popularitet var nok også hans, efter datidens normer, moderne udseende med bl.a. langt hår. Hertil var jeg meget begejstret over hans skifte fra en Volvo P544 til en Ford Escort Mk I, som efter mine daværende begreber var bilen for alle racerinteresserede drenge.

Han høstede store succeser i begge bil modeller, da han bl.a. vandt sit debutrace i 1964 i en Volvo P544, og senere standardvognsmesterskabet i en Ford Escort.

Via Formel Ford, Formel 2 og Formel 5000 nåede budskabet om hans meritter Williams F1 team, hvor han herefter var klar til start i Sveriges Grand Prix i 1973. Men problemer medførte at han aldrig kom til start trods det faktum at han havde kvalificeret sig til start.

Sydafrikas Grand Prix i 1974 skulle så blive hans debut i Formel 1. Men problemer medførte at han måtte udgår. Herefter stillede han op i Sveriges Grand Prix og endte på en godkendt 8.plads.

Kort efter disse oplevelser sluttede hans racer karriere, efter at have kørt nogle løb i laver rangerende klasser, hvorefter han koncentrere sig om sin virksomhed med produktion af Müsli, hvilket endte med at blive en kæmpe succes og gøre ham til en velhavende mand. Han solgte firmaet i 2005.

——- o O o ——-

For nysgerrige omkring hans müsli produkter kan I spørge Lars Thousig, da hen efter sigende skulle have god erfaring med disse produkter !

——- o O o ——-

Jeg oplevede først Tom Belsø ved hans lille come back ved Copenhagen Classic Car Cup (som det hed dengang), og som i 1996-1998 blev afviklet på Christiansborg Slotsplads på en ca. 1.000 meter lang bane, der på den ene "langside" bød på toppede brosten.

Her oplevede jeg ham fra første parket kæmpe som en gal i en rød Volvo Amazon mod, så vidt jeg husker John Nielsen og Karsten Ree. I pitten efter løbet, hvor jeg ilede ned til hans servicetelt, stod han med et kæmpe smil på læben (som vi kendte ham), med sveden haglende ned over hovedet, og tørrede sig med en klud over den nu sparsomme hårpragt. Man var ikke i tvivl: det var et race han virkelig havde nydt.

——- o O o ——-

Fra vores egen MG klub verden

En lille MG anekdote fra løbene på Christiansborg Slotsplads:

"Under 2.heat i klassen for biler op til 1947 (ja, sådan en klasse var der dengang) deltog salig Henrik Høgsbro i sin MG TC. Den meget lille bane havde nogle skarpe 90º sving, som drillede Henrik temmelig meget idet hans dør i højre side sprang op, hver gang han kom ind i et venstre sving. Heldigvis var hans TC'er højrestyret, så Henrik greb i sin helt rolige stil fat i dørrammen og smækkede døren i. Det ville have gentaget sig, hvis ikke Henrik på de næste omgange havde fat i døren, mens han sad og skulle styre gennem svinget med ned-gearing og hurtig op-gearing i svingudgangen. Fantastisk."

♦

En koncentreret Henrik Høgsbro før udkald til start under Copenhagen Classic Car Cup

Pas på! Ny benzin kan skade din motor

Foto: Newsbreak

Tekst af Thomas Schiermacher

ThistedForsikring

Fra januar kom der ny benzin i pumperne på landets tankstationer. Hidtil har benzinen været af typen E5. Nu hedder benzinen E10. Og du skal sørge for at tanke rigtigt.

Det syner som en lille ændring, men faktisk kan det have stor betydning for dig, som kører i en klassisk bil eller på en veteranmotorcykel, for din forsikring dækker ikke, hvis du tanker forkert og skader bilen. Her fortæller vi dig hvorfor.

E10. Hvad betyder det? 10- tallet er et udtryk for, hvor meget bioethanol benzinen indeholder. 10 står for 10 procent. Tidligere med E5 var det 5 procent. At der kommer mere bioethanol i brændstoffet skyldes nye regler, der skal gøre bilparken grønnere og forureningen mindre. Reglerne kommer fra EU. Her har man stillet krav om, at der minimum skal være 10 procents vedvarende energi i transporten i 2020. I Danmark klarer vi den sag ved at gå fra E5 til E10 som standard for benzinen.

Heldigvis er det ikke et problem. Mange tankstationer vil stadig have en tankpistol med E5 benzin i, som Classic Carfolket kan tanke fra. Det er højoktanbenzinen, Oktan 100, og den skader ikke motoren.

Hvad betyder det for dig?

For langt de fleste af de benzinbiler, der kører rundt på vejene i Danmark, betyder det ingenting. De er godkendt og egnede til at køre på E10. Men der, hvor det har betydning er på de omtrent 5 procent af bilerne, der ikke er godkendt til E10. Og det er blandt de fem procent din bil befinder sig. For det er nemlig typisk ældre biler fra 90'erne eller før og nogle af de allerførste biler med turbo.

På hjemmesiden DrivkraftDanmark.dk kan du finde en komplet liste over biler, der er godkendt til at køre på E10. Hvis din bil ikke er på listen, så skal du holde dig fra at tanke den type og sørge for at finde standeren med oktan 100 og E5.

Hvad kan der ske ved at tanke forkert?

Gud forbyde det: Du tanker forkert og hælder E10 på i stedet for E5. I allerværste tilfælde kan motoren tage skade. Opdager man det hurtigt, kan man få tømt tanken på et værksted. Men man må selv til lommerne.

"Fejltanker man sin bil, så er det som regel for egen regning. Både at få tømt tanken, hvis man opdager det i tide, og hvis man ikke opdager det og kører motoren i stykker på grund af det forkerte brændstof," siger Steen List, der er assurandør i Veteranforsikring Danmark. Der er dog enkelte forsikringer, der dækker den slags menneskelige fejl, men det er ikke sædvanen.

Har man kørt med den forkerte benzin, er der især tre områder, der vækker bekymring hos eksperterne.

Det første bekymring er rust. Enhver Classic Car-entusiasts værste skræk. Når klassiske biler og veteranmotorcykler skal stå stille, typisk hen over vinteren, kan biobenzinen tiltrække vand. Det kan få den konsekvens, at benzintanken og brændstofsystemet ruster.

Den anden er motorens pakninger. Biobenzinen bliver beskyldt for at nedbryde gummipakninger i motoren. Det giver utætheder og andre følgeskader.

Til sidst er der forbrænding og udstødning. Moderne benzin er udviklet til moderne biler med elektronisk indsprøjtning og avanceret motorstyring overvåget af computere. Og samtidig er den benzin, man tanker nu om stunder, anderledes sammensat, end benzin var i f.eks. 1960'erne og 1970'erne. Det har konsekvenser for biler med karburatorer, fordi benzinen ganske enkelt antænder og brænder på en anden måde, end da den rullede af samlebåndet. Det kan gøre det vanskeligt at få en jævn og god motorgang og den helt rigtige forbrænding.

Hvis du er i tvivl, har Drivkraft Danmark, der er brancheorganisation for selskaber, der leverer benzin og diesel mm. som medlemmer, lavet en liste over alle E10-godkendte biler. Den kan man finde på hjemmesiden drivkraftdanmark.dk. Kig efter tjekliste E10.

Hvis du er i tvivl om, hvad der kommer ud af hanen, når du tanker, så står det på alle landets benzinstandere. Hold øje med mærket på tankpistolen og standeren. Det er mærket som på billedet her. Kører du i dieselbil har du intet at frygte.

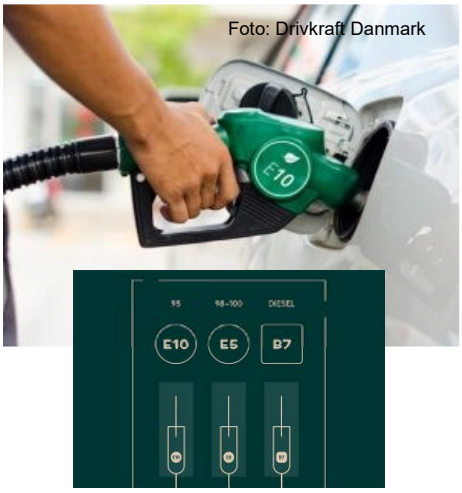


Foto: Drivkraft Danmark

Kilde: Autobutler

FAKTA:

Hvorfor højt oktantal?

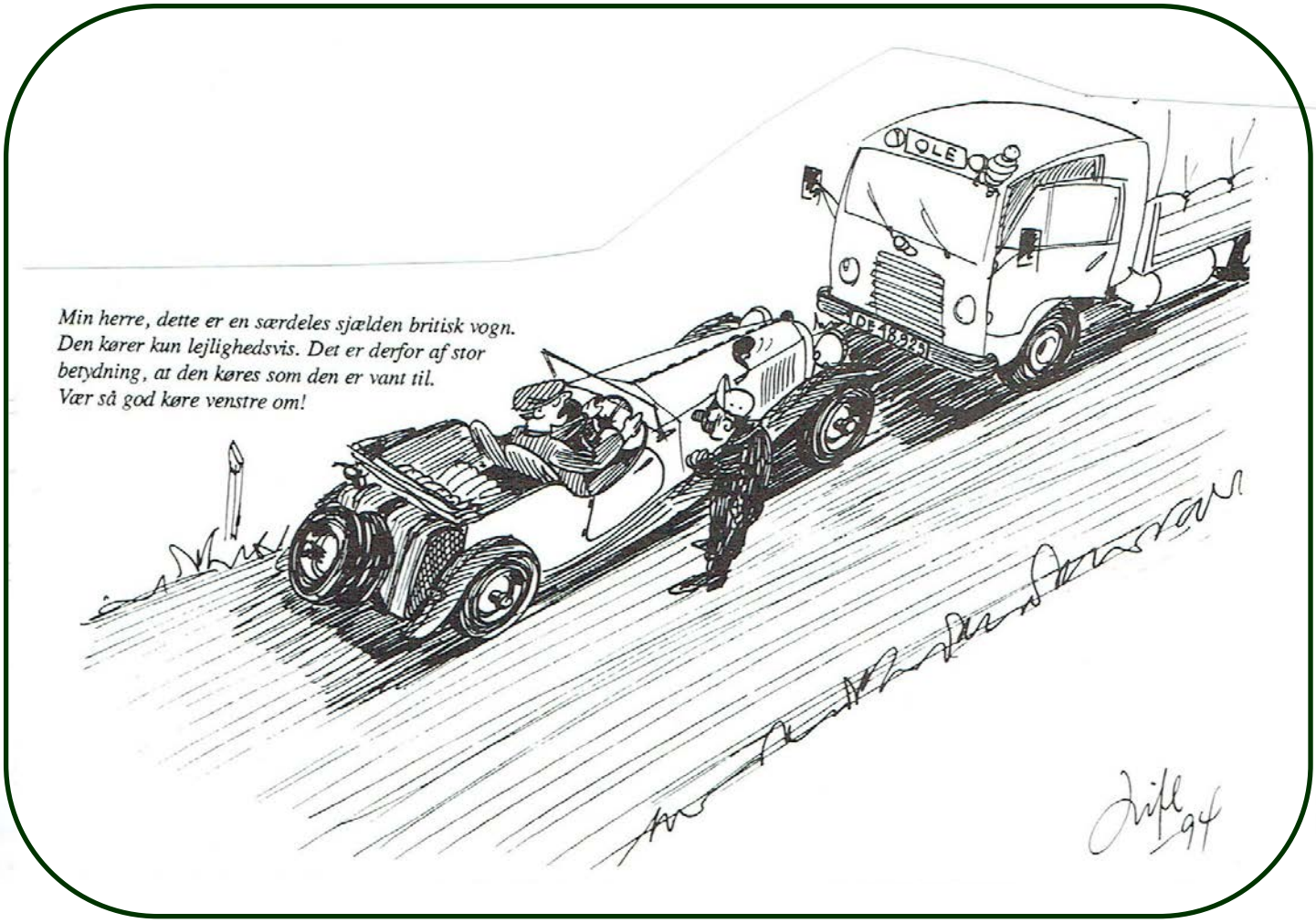
Oktantallet er en målestok for benzinens tilbøjelighed til bankning i motoren. Bankning skyldes en eksplosionsagtig selvantændelse af benzin-luftblandingen i motoren, der finder sted, før den tænd-rørsstyrede forbrænding.

Den benzin, der kommer ud af destillationsmekanismen på raffinaderiet, har generelt et oktantal på omkring 60. En forbrændingsmotors effektivitet stiger med kompressionsforholdet. Derfor forhøjer man oktantallet, men med stigende kompressionsforhold kommer også tendensen til selvantændelse og deraf følgende motorbanken.

Kilde: Drivkraft Danmark

Drivkraft Danmark

https://www.drivkraftdanmark.dk/



MOTORHISTORISK SAMRÅD
GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

Nyheder

Nyhedsbrev februar 2020

Af sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen

Fra håndsving til selvsving

På trods af udsigt til flere positive tiltag for veteranbevægelsen hen mod foråret, så er man på de sociale medier nærmest gået i selvsving over udmeldinger fra den statslige Motorstyrelse.

Motorhistorisk Samråd skal her give dig et konkret og kortfattet overblik omkring de aktuelle emner:

Informations og vejledningstiltag fra Motorstyrelsen

Du er helt sikkert ikke den eneste der har spørgsmål til konsekvenserne vedrørende dit veterankøretøj omkring det såkaldte originalitetskrav. Har det krav betydning for mig, hvad må jeg og hvad koster det?

Motorhistorisk Samråd har lovet, på vegne af veteranbevægelsen, at bidrage til at Motorstyrelsen får sat gang i at informere bedre på veterankøretøjsområdet. Reglerne kan være ganske komplekse, og grænserne for hvad man må, kan synes meget små.

Motorstyrelsens informationsmateriale kommer til at give svar på hvilke veterankøretøjer der er omfattet, og hvad regelgrundlaget er, altså hvad der specifikt står i lovgivningen. Der kommer en komplet beskrivelse af processen ved import. Der vil være svar på hvad man må ombygge eller udskifte, og hvordan man dokumenterer dette. Der vil dertil komme svar på hvordan du får oplysninger om dit ejet køretøj, gennem anmodning om et bindende svar, eller ved at søge aktindsigt. Endelig kommer der også information der vedrører Motorstyrelsens arbejdsprocesser, herunder hvad der er processen for kontrollerne, hvad er sagsbehandlingstiderne og hvilke muligheder er der for kontakt og dialog med Motorstyrelsen.

Arbejdet med informationsmaterialet er netop igangsat, og Motorhistorisk Samråd har bedt om at materialet også kommer til at svare på hvordan nuværende registrerede veterankøretøjer håndteres, en beskrivelse af regler i forbindelse med toldsyn, montering af tidstypisk ekstraudstyr, teknisk årgangsbestemmelse af ombyggede køretøjer, og en lang række andre detaljer.

Kort før jul kunne Motorstyrelsen informere borgerne om at arbejdet er sat i gang. Et arbejde som Motorhistorisk Samråd og de andre organisationer vil deltage i, så vi sikrer os at der kommer konkret svar på de mange spørgsmål der florerer blandt køretøjsejerne.

Skatteministeren er klar til at ændre originalitetskravet

I svar til politikerne Rene Christensen og Kristian Pihl Lorentzen, der åbner Skatteministeren op for at ændre på originalitetskravet. Denne åbning er kommunikeret ud til organisationerne der nu har bedt Skatteminister Morten Bødskov om at finde en plads i kalenderen til at mødes med organisationerne på området.

Motorhistorisk Samråd tog initiativ til at samle alle organisationerne på området i april 2018. Det har ført til at hobbyen står samlet ved henvendelserne til både ministeriet og til Motorstyrelsen. Skatteministeren modtog kort før jul, den 17. december, vores fælles henvendelse. Vi afventer derfor lige nu responsen fra departementet, hvorefter vi kan tage det næste skridt.

Hobbykøretøjsnetværket indkaldt til nyt møde

Med udsigt til et møde med Skatteministeren, hvor originalitetskravet skal på bordet, der har Motorhistorisk Samråd taget initiativ til at indkalde alle organisationerne, for en fælles drøftelse af rammerne for mødet med ministeren.

Rammerne, eller måske nærmere succeskriteriet, for et møde med Skatteministeren handler om vores minimumskrav, hvis man politisk ikke ønsker at fjerne originalitetskravet helt. Vi skal også have en snak om hvilke restriktioner for brugen af køretøjerne, vi klar til at tage på os, hvis der altså skal være nogen restriktioner overhovedet.

De historiske nummerplader kommer som lovet.

Som vi kunne oplyse i seneste nyhedsbrev, så skal det offentlige udbud af produktion af nummerplader nu til at gå om. Motorstyrelsen har dog netop besluttet at den lovede dato for hvornår de nye historiske nummerpladetyper kommer til salg, fastholdes til den 1. april 2020.

Motorhistorisk Samråd har arbejdet hårdt for, at denne udvidelse af ordningen med flere typer historiske nummerplader kommer til at ske. Men vi skal ikke bare have de resterende nummerpladetyper med i ordningen, men alle historiske nummerplader skal fremadrettet være historisk korrekte.

Fra Motorhistorisk Samråds side er leveret et årelangt researcharbejde til Motorstyrelsen. Det har resulteret i at Statens udbudsmateriale for produktionen af disse emaljeplader, bliver baseret på de tekniske specifikationer MhS har leveret.

Ordningen vil blive udvidet med nummerplader til varebiler, lastbiler, busser og motorcykler på gule plader og papegøjeplader. Samt med hele paletten af nummerplader til trailere og campingvogne fra før 1. april 1976

Motorhistorisk Samråd og Motorstyrelsen gør klar til foråret

For at promovere introduktionen af de nye historiske nummerplader, så har Motorhistorisk Samråd inviteret Motorstyrelsen til at deltage på en stor stand på forårets messe i Fredericia den 21-22. marts. Den invitation har de gladelig taget imod, og her vil der derfor også være mulighed for at stille spørgsmål til afgiftsreglerne og andre relevante spørgsmål til Motorstyrelsens arbejde.

Der følges op på dette med en række arrangementer på de fire Motorcentre, i Aalborg, Århus, Odense og Høje Taastrup den 4. april. Her er det Motorstyrelsen der er vært, og de har inviteret Motorhistorisk Samråd til at tage del i deres arrangement. Der vil komme meget mere information ud om denne spændende dag, som måske kan blive en tilbagevendende begivenhed i veteranfolkets kalender.

Færdselsstyrelsen etablerer Tekniske Tjenester til efteråret.

Etableringen af disse tekniske tjenester er baseret på en EU-forordning, der umiddelbart ser ud til at have til hensigt at harmonisere godkendelsesområdet.

Motorhistorisk Samråd er bekymrede for, om dette kan få betydning for de historiske køretøjer. Selv om det ikke umiddelbart ser sådan ud, så har vi alligevel bedt Færdselsstyrelsen om et møde hvor vi forhåbentlig kan blive klogere på konsekvenserne for ejere af veterankøretøjerne i Danmark, og om disse konsekvenser af harmoniseringen muligvis gør ejerskabet af et veterankøretøj nemmere.

Spørg din organisation, det er det vi er her for

Det er i dag meget nemt at søge råd og vejledning via de sociale medier, det er dog langt fra altid man der får de bedste råd og den rigtige vejledning der. Er man i tvivl om hvad den aktuelle situation er, så er vores sekretariat åben for et telefonisk svar hverdage mellem 9-14, eller man kan sende os en mail på mhs@motorhistorisk.dk, så vil vi svare snarest muligt med aktuel opdateret information.

♦

DANMARKS BILMAGASIN NR 1

PRØV 3 NUMRE FOR 99 KR.

BENZIN TIL ALLE DANMARKS BIL-ENTHUSIASTER

- Hurtige nyheder og bilhistorier, skrevet så man kan mærke læderet knage i sportssæderne
- Store, flotte billedeserier af bilernes supermodeller, der tager pusten fra dig
- Den største og mest udførlige testsektion guider dig til de bedste køb

WWW.BILMAGASINET.DK/99

Bil Magasinet, Bonnier Publications International AS, kundeservice, postboks 413, 0900 København C, tlf. 39 10 30 01.

421

Matthies' Garage

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

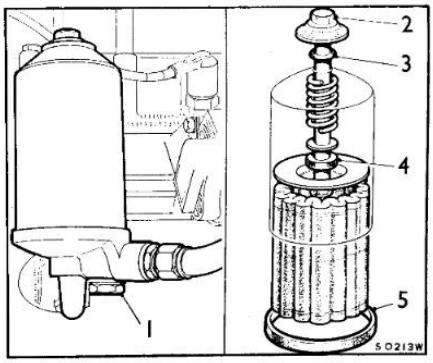
af Matthies Nissen
moganissen@youmail.dk

Så er det ved at være sidste frist for forårsklargøringen, herunder olieskift og motorjustering samt udestående reparationer. Sidste gang skrev jeg om strømfordeleren. Denne gang vil jeg koncentrere mig om oliefilteret og om skift af bremsevæske.

Oliefilterskift

Jeg kan bedst lide at videregive mine egne erfaringer med de gamle biler, men det er også nyttigt at læse om andres erfaringer. Nogle af disse viderebringer jeg gerne på disse sider, særligt når de stammer fra en pålidelig kilde som f.eks. fra Morris Minor klubbens blad 'Norminor'. I et af deres blade skriver deres tekniske redaktør, som også har et Morris værksted - Pejrup Auto på Fyn - om erfaringer, som han har gjort med oliefiltre. Som for de fleste britiske biler, så er der flere dele, der er identiske på BMC biler. Filtrene på MG og Morris bilerne er næsten identiske. Måske er der en forskel i størrelsen, men opbygningen er den samme.

Han skriver, at han med jævne mellemrum støder på oliefiltre på Morris motorer, hvor metalpladen i bunden af filterskålen mangler, således at selve filterelementet står i bunden af filterhuset, uden at det når op og bliver klemt fast mod toppen.



Early type filter (renewable element)

1. Drain plug.
2. Bolt.
3. Sealing ring.
4. Rubber washer.
5. Sealing ring.

Hængende oliefilter. Det er pladen nr. 18 der af vital betydning, men mangler nogen gange. Nr. 14 er filterindsats og nr. 17 er låseclip, der også kan mangle. Gummipakningen nr. 16 bør udskiftes ved hvert filterskift mens pakningen nr. 13 kun skal skiftes hvis den er gået løs i fm. et filterskifte. Husk også at udskifte den lille gummipakning nr. 23.

Pladen, der ligger an mod filterelementet kan hænge fast på dette, sådan at man ved filterskift nemt kommer til at smide den ud sammen med det brugte filterelement. Hvis filteret samles med det nye element, men uden den pågældende plade, så er det fuldstændigt virkningsløst, idet olien strømmer uden om filtret og direkte ind i motoren igen.

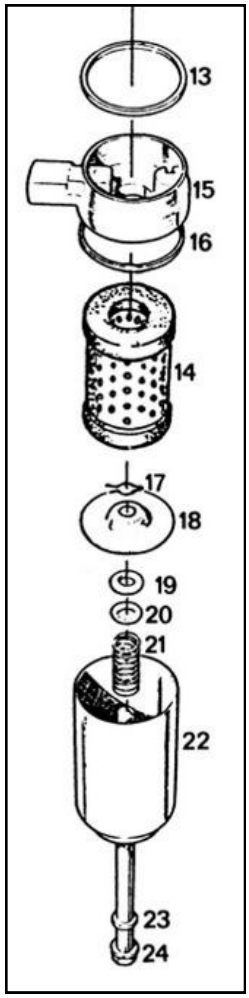
Ovennævnte gælder for den gamle hængende filtertype med filterindsats/-element. Indsatsen kan være et papirfilter eller et bomuldsfilter, men jeg tror ikke at sidstnævnte kan fås mere. Oliefilteret kan også være stående, og her gælder det samme bare med 'omvendt fortegn', idet filterelementet her trykkes ned mod bunden.

En årsag til at det kan gå galt er, at den lille låseclip ('circlip'), der skal sidde på den lange bolt, mangler. Låsen sidder mellem filterelement og plade og skulle således forhindre, at pladen bliver hængende på elementet. Låsen kan også være en O-ring, som tjener det samme formål. Filterfunktionen kan i øvrigt godt virke uden at låseclip eller O-ring er monteret

Ved filterskift er det endvidere vigtigt at skifte pakningen - den store O-ring - mellem filterhus og filterbund. Der følger tre størrelser pakninger med filterelementet, man skal kun bruge én eller to. Pakningerne har en firkantet profil, den er ikke rund som en almindelig O-ring. Den ene pakning skal sidde mellem filterskål og bunden, den anden skal sidde øverst i mellemstykket, hvor det ligger an mod motorblokken. Sidstnævnte behøver kun at blive skiftet, hvis mellemstykket går løs, når filtret afmonteres. Hvis ikke så kan pakningen holde i årevis uden at blive utæt.

Det skal understreges, at det er vigtigt at bruge den rigtige pakning samt at fjerne den gamle pakning inden den nye monteres. Til afmontering af den gamle pakning kan man med fordel bruge en stor nål for at få den frigjort. Den nye pakning monteres, så man er sikker på, at den ligger an og ikke bliver vredet/snoet. Det største problem er tilgængelighed og synlighed - brug et spejl og en god arbejdslampe.

Den store bolt er udvendig ved bolthovedet forsynet med en pakning. Den følger ikke med filteret - det burde den gøre, så husk at bestille den separat.

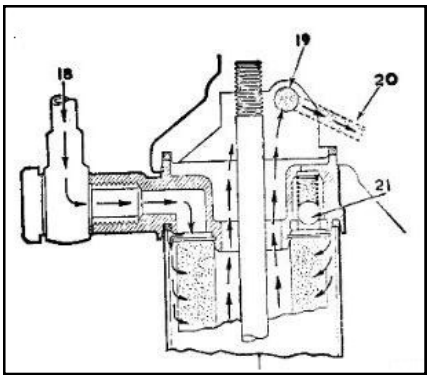


Stående oliefilter. Læg mærke til aftapningsproppen nr. 1 i bundpladen, den sparer én for meget griseri. Nr. 3 er pakningen der også bør skiftes. Den lille O-ring nr. 4 erstatter låseclipsen.

Spin-on oliefilter

Det er besværligt og noget værre griseri at skifte det gammeldags oliefilter. Det er derfor forståeligt at flere har monteret et 'spin-on conversion kit', så der kan anvendes en almindelig filterpatron. Så er det nemt og hurtigt at skifte oliefilter. Det nye hus indeholder, lige som det gamle hus, en 'by-pass' ventil. Det er en fjederpåvirket kugle, der ligger an mod et sæde. Under normale omstændigheder er det tæt, men hvis oliefilteret stopper til, så åbner ventilen og tillader olien at passere uden om filteret, men med et bety-

deligt lavere olietryk - ca. 20 psi - men nok til at man ikke ødelægger motoren ved normal kørsel.

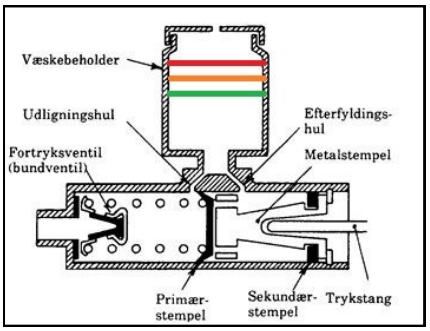


Hvis oliefilteret skulle forstoppe, ledes olien uden om filteret og igennem den lille fjederbelastede kugleventil nr. 21. Nr. 18 er olietilgang og nr. 19 og 20 er olieafgang.

Desværre er der nogle af disse kits, der er af en dårlig kvalitet. I værste fald løsner kuglen sig og falder ned i oliesumpen. Hvad der sker, såfremt motoren kører, ved jeg ikke, men i Minor klubbens blad fortælles, at kuglen fulgte med ud, da den gamle olie blev aftappet i fm. olieskift. Hvis kuglen ikke er der, er det det samme som at køre uden oliefilter. Det kan man godt, men det er ikke klogt!

Spin-on conversion kit gør livet lettere.

Skift af bremsevæske - hvorfor?
Som jeg tidligere har skrevet på disse sider så er det tilstrækkeligt at skifte bremsevæsken på vores sommerkørte klassikere hvert 4. år. Det kan gøres på forskellige måder. Men først lidt om hvordan bremsevæske optager fugt/vand fra omgivelserne.



Den røde streg på tegningen angiver bremsevæskestanden når bremse eller kobling ikke er aktiveret. Den gule streg viser væskestanden når bremsepedalen påvirkes ved en hård opbremsning. Tilsvarende markerer den grønne streg væskestanden i koblingens hovedcy-

Oven på bremsevæskebeholderen er der et påfyldningsdæksel, som er forsynet med et næsten usynligt lille hul. Hullet tillader atmosfærisk luft at komme ind og ud. Det er nødvendigt for at bremserne og koblingen kan fungere. Når der trædes på bremsen eller på koblingen, så presses der bremsevæske ud i slanger og rør. Herved 'bruges' der bremsevæske fra beholderen (væskestanden synker). Når bremsen eller koblingen igen slippes så presses bremsevæsken tilbage i beholderen og væskestanden stiger til normalt niveau. Det er den pumpevirkning af luft ind og ud, der gør at bremsevæsken optager fugt fra luften og som sænker væskens kogepunkt.

Skift af bremsevæske - hvordan?
Jeg synes selv, at jeg har fundet på en smart måde til hvordan man let kan udskifte bremsevæsken. Man skal bruge en stor engangssprøjte (60 ml), som kan købes på apoteket. Sprøjten påsættes en passende slange (plastic eller gummi), 8 - 10 cm lang. Ved hjælp af sprøjten suges al bremsevæske op af beholderen. På sprøjten kan man aflæse hvor meget, der er suget op af beholderen. Den mængde der suges op er lig med den væske der igen skal påfyldes beholderen, forudsat at den har været fyldt helt op til ca. ½ tomme fra overkant af beholderen.

Den gamle væske fyldes på et rent klart glas og vurderes. Hvis væsken er meget mørk/sort, så er det tegn på at gummistemplerne i hovedcylinderen er slidte og det er ved at være tid til at udskifte dem. Jeg anbefaler udskiftning hvert 8. år.

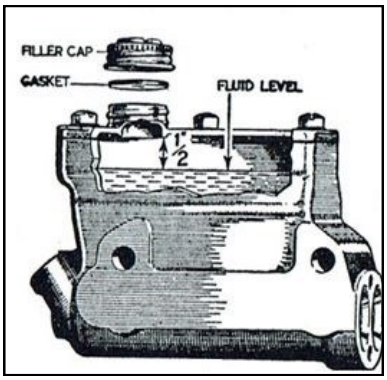
Herefter suges ny frisk bremsevæske op i sprøjten. Væsken påfyldes bremsevæskebeholderen. Tilbage er kun at udskifte den resterende bremsevæske i slanger, rør og i bremsecylindre. Det gøres på den normale måde enten ved brug af en hjælper, der træder på pedalen eller ved brug af en bremseudlufter.

Ovennævnte metode har to fordele: Man undgår spild af bremsevæske i forbindelse med påfyldning og man er sikker på ikke at overfylde bremsevæskebeholderen. Til orientering kan det oplyses at bremsevæskebeholderen på en MGB rummer ca. 110 ml. Koblingens væskebeholder rummer ca. 45 ml.

De helt igennem uigennemsigtige bremsevæskebeholder på MGB! Nyere MGB kan være udstyret med beholdere af gennemsigtig plastic.

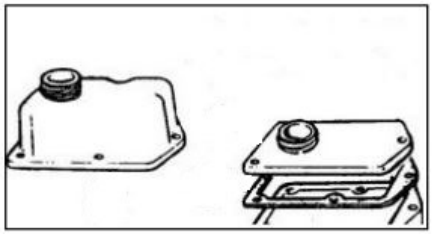
Desværre er det umuligt at finde oplysninger om, hvor stor den samlede bremsevæskemængde er i hele bremse- eller koblingssystemet.

MGA m.fl. har en fælles bremsevæskebeholder for bremse og kobling. Da koblingen bruges oftere end bremsen og da 'bremsevæskeforbruget' er større i forbindelse med udkobling, så optages der også mere fugt i koblingens bremsevæske. Da de to systemers bremsevæske blandes i den fælles bremsevæskebeholder, så er behovet for udskiftning af bremsevæske på MGA m.fl. der har denne type hovedcylinder endnu vigtigere.



MGA m.fl. hovedcylinder. Heller ikke denne er gennemsigtig! Tilmed er den gemt godt væk i motorrummet.

Jeg har målt bremsevæskebeholderens rumfang til ca. 180 ml for både bremse og kobling. Der er en adskillelse mellem bremse og kobling, der sikrer fuld bremse- eller koblingsfunktion, hvis et af systemerne bliver utæt, men så er der kun ca. 40 ml tilbage til den ikke-utætte del af systemet. Det burde række i en nødsituation.



Hovedcylinderen på MGA med skivebremser har et større dæksel - dækslet til venstre. Det giver et større rumfang og dermed mere bremsevæske til rådighed, men der er stadigvæk kun ca. 40 ml tilbage hvis et af systemerne bliver utæt.

Til sidst: Flasken med bremsevæske skal opbevares med skruelåget påsat. Der bør endvidere anføres en dato på flasken, der viser hvornår den er taget i brug. Hvis bremsevæsken har stået i mere end fire år efter ibrugtagning, så bør den kasseres.

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Motorstyrelsens veteranbil arrangementer

Lørdag den 4. april 2020 kl.10.00-14.00

Motorstyrelsen holder arrangementer for veteranbilejere på de fire motorekspeditioner i henholdsvis Høje Taastrup, Odense, Aarhus og Aalborg.

Gæsterne kan bl.a. få informationer om historiske nummerplader og vejledning om værdifastsættelse af veterankøretøjer samt stille spørgsmål til vejledningsmedarbejdere fra Motorstyrelsen.

Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia,

den 21. og 22. marts 2020:

Motorstyrelsen vil også være til stede på Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia. Her kan gæsterne på standen se historiske nummerplader, høre om kravene til veteranbiler og stille spørgsmål til Motorstyrelsens vejledningsmedarbejdere.

Med venlig hilsen / Best regards / Freundliche Grüsse

Rikke Urbansen Nissen

Rådhusvej 14

4300 Holbæk

En ferieoplevelse…..

Når MG'en er sat i vinterhi og for nogle måneder er skiftet ud med en cykel på de thailandske landeveje, er det godt at have MG som sponsor i / på ryggen. Når man så møder en vejspærring sponsoreret af den lokale MG-forhandler, ja så længes men helt efter foråret - selvom det er "kineserne" der står bag.

M.v.h.

Erik Danielsen

Safety Fast!

Af Lars Thousig

Januar 2020 highlights

Formandens note

Bill Silcock indleder med at minde om at 2020 er 90 året for den engelske klubs stiftelse. I den anledning vil forsiden af Safety Fast få skiftende udseende i jubilæumsåret. Denne gang som det første klubblad så ud i maj 1933, dog med et aktuelt billede af en MG Metro racer.

En oplevelse rigere blev Bill, da han kørte sin TD til et frivilligt syn. Her opdagede man, at den ene bremsecylinder hang på et baghjul. En farlig fejl som man først opdager når der skal bremses hårdt op. Bill skriver, at det er en let og billig måde for dem som ikke har så stor teknisk indsigt, at få sin MG gennemgået inden sommerens ture. (I Danmark kan du gøre det samme ved at få foretaget et såkaldt "forsyn" i en synshal. Ingen risiko, let og ikke særlig dyrt.)

Safety Fast er den engelske moderklubs blade, som udkommer 12 gange årligt. Du kan abonnere på bladet ved at melde dig ind i moderklubben på:***www.mgcc.co.uk***

The Classic Motor Show Young Members stand

På den store bilmesse for klassiske biler i Birmingham havde MG klubbens sektion for Young Members egen stand. De samarbejdede med andre klubbers Young Members afdelinger, og etablerede en flot stand med bl.a. en MG A coupe og MG B GT. Et godt initiativ som blev præmieret, og godt må spredes til kontinentet. Måske noget for vores yngre medlemmer. Sig til så klarer vi det praktiske.

Feature

I bladet er der flere featureartikler. Den ene omhandler MG Metro sat op til race. Siden 1992 har MG klubben stået for to løbsserier for Metros med hhv. A-serie motorer og K-serie Metro/ Rover 100 motorer. Artiklen handler om to familier som har været med i mange år, og der er en beskrivelse af deres biler og fine fotos. Se forsidefotoet. Artiklen slutter med gode råd hvis man vil i gang med at køre Metro på lidt højere plan

Biograffilmen "Le Mans '66" satte stor fokus på den berømte engelske racerkører Ken Miles. Artiklen beskriver Kens Miles racerhistorie, som begyndte i 1952 med en MG TD. Han vandt, og blev ved med at vinde i forskellige løb og biler, ganske enkelt fordi han havde et stort talent.

I Le Mans 1955 besatte han 12. pladsen i EX 182, som den bedste af de fire MG A prototyper. Ulykken på banen med mange dræbte tilskuere medførte at MG fabrikken indstillede samtlige raceraktiviteter.

I Shelby's ny Ford GT40 vandt han i 1966 Daytona 24 timer, Sebring 12 timer og kunne have vundet Le Mans, men blev tvunget af Ford til at køre de tre vindende GT 40 ind på stribe. Se filmen og find ud af hvad der skete! Artiklen er illustreret med mange interessante fotos om Ken Miles, hans MG biler og resultater.

JANUAR MÅNEDS VINDER FOTO

Indsendt af Linda Kronsted: "MG A-B-C klar til at møde foråret."

GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN…….

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

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Nyhed – Glæd dig !

Klub week-end på Als

Fredag den 21. - søndag den 23.august 2020

Indlogering:	Scandic i Sønderborg.
Tilmelding:	Information kommer senere – det bliver som sædvanlig efter først til mølle princippet.
Indhold:	Fælleskørsel i mindre grupper rundt på Als og omegn efter kort, samt god tid til egne ture.
Inklusiv:	Aftensmad fredag, Scandics velkendte morgenmads buffet både lørdag og søndag, 3-retters menu lørdag, samt frokost lørdag og søndag.

Renovering af din klassiske bil

Vi tager imod alle dine dele til bilen, fælge, skærme, rammer, foruden motorcykeldele med meget mere.

Vi tilbyder:

sandblæsning, slibning, pulverlakering, sprøjtelakering, metallisering og polering.

Kontakt os for et godt tilbud

cuwilak

Email: cuwilak@cuwilak.dk

Telefon: 46 15 31 99

Adresse: Notgangen 5C, 2690 Karlslunde

KOMMENDE MG KLUB ARRANGEMENT I 2020

T-Type tur 2020
Fredag den 29.— Søndag den 31.maj

T-Type turen går i 2020 til Sverige

Med denne tidligere offentliggørelse af næste års T-Type tur, håber vi du får sat X i kalenderen ?

Vi har planlagt næste års T-Type tur til at gå til Østerlen i Simrishamn, hvor vi har fået plads på et hotel, der ligger tæt ved havet, hvor der er mulighed for udflugter i det omkringliggende smukke landskab, samt muligheder for besøg på områdets forskellige attraktioner. Vi håber derfor det vil dække enhver smag.

Invitationer til arrangementet udsendes i februar måned 2020.

Vi glæder os til at se Jer i Sverige på T-type turen.

MG Car Club of Sweden / South Centre

Hans-Åke Nilsson og Max Jacobson

E-post: south-centre@mgcc.se

MGA tur
Lørdag den 29. august 2020 kl.09.30 - 20.30

Besøg nationalpark Kongernes Nordsjælland

Sted:

Jens og Linda

Brådebæksvej 4, 2970 Hørsholm

Program

Nordsjælland har utrolig meget historie og det skal vi ud og se på i vores dejlige biler. Vi starter med morgenmad i garagen, hvorefter vi begiver os ud på en tur tilbage i tiden fra ca 1700 tallet.

Vi kan anbefale at læse mere på nettet – søg på kongernes Nordsjælland.

Forplejning:

Frokost med medbragt mad og drikke indtages undervejs og fælles grill hos Jens og Linda inden afslutning. Tag noget med til grillen så klarer vi salat og drikkevarer.

Tilmelding:

Meld til inden den 22.august 2020 til:

jc@altecmedico.com,

Ring / SMS 31220120

Vi gentager annoncen til juni

Pigetur
Lørdag den 13. juni 2020

”Hej, køreglade quinder!”

Så er det tid til at få datoen for årets pigetur i kalenderen

Vi planlægger en smuk køretur ud i den danske natur krydret med lidt kulturelt input. Der vil også være tid til socialt samvær, bl.a. under en god frokost.

De nærmere detaljer angående mødetid og sted, samt et mere detaljeret program kommer senere.

Bedste MG-hilsner

Pernille og Linda”

Se annnonce i blad nr. 5 som udkommer ultimo maj.

ed –
dig !

KOMMENDE MG KLUB ARRANGEMENT I 2020

MG for begyndere
Søndag den 19. april 2020

Arrangementet afholdes hos Lars Madsen

Glæd dig, men vær parat når tilmeldingen åbnes, da det er "først til mølle-princippet" der gælder.

Forårsmønstring
Søndag den 26. spril 2020

Kastellet venter atter i år.

Traditionen tro mødes vi til dette arrangement, der indleder klassiker sæsonen.

Sørg for at få pudset MG'en, så du er klar til dagen, hvor det altidig er godt vejr.

F. TOLSTRUP & CO.
v/ Henrik Jensen

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

DOMI

Vi har mere end 25 års erfaring med at vedligeholde og servicere ældre engelske biler som de klassiske "DOMI-mærker": MG, Austin, Morris, Rover mv.

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

Se mere her: WWW.FTCO.DK
Åben: Man.-tors.:7.30-16.00, Fre. 7.30-12.00

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

Meguiar's

- ✓ 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 den 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

Meguiar's

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM
Søndag den 1. marts 2020 kl. 14.00

Mødested:

Sommers Automobilmuseum, 1.sal

Nærum Hovedgade 3, Nærum

Generalforsamling

Bemærk ugedag for Generalforsamlingen !!!

Vi starter kl.14.00. Efter generalforsamlingen kårer vi mesterskabsvinderne fra 2019 med videre.

Har du vundet en flaske rødvin for månedens billede i MG bladet i løbet af 2019, så er det her du kan hente præmien.

I anledning af tidspunktet på en søndag eftermiddag byder klubben på kaffe og kage.

Se indkaldelse i MG blad nr. 1 - 2020.

VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 17. marts 2020 kl.19.00

Mødested:

Aarhus Universitet

Flakkebjerg, Forsøgsvej 1, 4200 Slagelse

Rejseforedrag

Tag med til MG European Event of the Year i Schweiz 2018. Rikke U. Nissen fortæller og viser billeder i Flakkebjerg.

På gensyn

Bo

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 10. marts 2020 kl.19.00

Mødested:

Henrik Pedersen
Levetoftevej 2, 4690 Haslev

Få din MG forårsklar

Køresæsonen står for døren, og det er på tide at få gjort MG'-en klar til årets første tur.

Er din MG's bremser f.eks. blevet serviceret?

Matthies Nissen vil med udgangspunkt i MGA og MGB fortælle om vedligeholdelse af dine bremser, hvordan du får din håndbremse til at virke ordentligtog, herunder hvad du selv kan lave, hvordan du gør og endelig, hvad du bør overlade til en fagmand.

.

På gensyn
Bent

KOMMENDE KLUBMØDER
April 2020

NÆRUM
Tirsdag den 7. april 2020
kl. 19.00

SYDSJ., LOLLAND & FALSTER
Tirsdag den 14. april 2020
kl. 19.00

VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 21. april 2020
kl. 19.00

HUSK:

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

SERVICE • REPARATION • RESTAURERING
RESERVEDELE • MILLERS OIL • MERCHANDISE
KØB • SALG • KOMMISSION
MG
British Sportscars
Hejreskovvej 26A - 3490 Kvistgård - Tlf + 45 40 72 31 35 - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk

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

KØB & SALG

SÆLGES

MGA 1960

Der er tale om en særdeles velholdt MGA 1600, årgang 1960. Bilen holder syn til 2026, og det seneste vedligehold har omfattet: Nyt topstykke for blyfri. Renovering af kaburator. Nye hovedcylindre. 2 nye bremsecylindre bag. Ny slavecylindre til kobling. Pris kr. 155.000,-.

Jørgen Jensen
E-mail: jorgen.maga@gmail.com

Glasblokke med MG biler

Små glasblokke 90 mm x 50 mm x 50 mm med MGTC, MGTD, MGA og MGB fint detaljeret. Sælges pr. styk til en pris af 670,- danske kroner inklusive forsendelse. Belysning er ikke inkluderet, men kan fås. Betaling via PayPal.

Max Jacobson
Svedala, Sverige
Tlf.: +46 708 938401
E-mail: max.b.jacobson@telia.com

GRATIS: "Safety Fast"

Fra juni 2005 til juli 2019 – der mangler 4 eksemplarer. "MG ENTUSIAST" Fra december 2005 til maj 2016 – der mangler 5 eksemplarer. Kan afhentes i Hillerød.

Erik Quist
Tlf.: 4013 7938
E-mail: equist@post.tele.dk

SÆLGES

MGA Coupe 1961 "FIA Homologation 51"

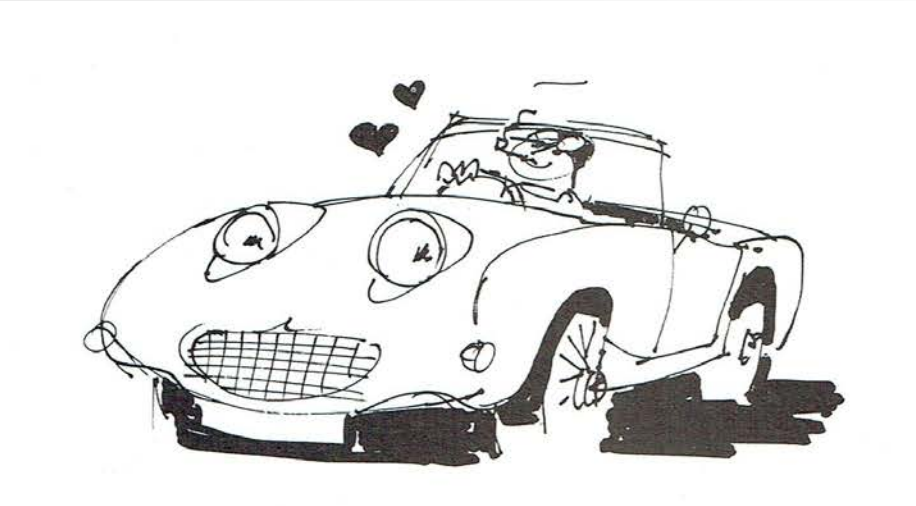
Renoveret bil i farven Old English White. Fuldt renoveret BMC 1622cc motor med nye Flat Top smedet stempler, fuldt balanceret, slebet krumtap, nye lejer og pakninger. Oselli modificeret full race topstykke, dobbelte SU karburatorer, bundkar med skvulpeplader, Maniflow bananmanifold. Renoveret 3 Syncro Gearkasse. 3:9 diff med spær. Krængningsstabilisator for. Sorte trådhjul med Dunlop Racing L type dæk. Opgraderet undervogn i form af renoverede skivebremser for, stålarmerede bremseslanger, Mintex bremseklodser, nylon bøsninger i hele undervognen, 400 punds forfjedre, opgraderet støddæmpere. Alu forklap, bagklap og døre. Bilen er synet og registreret på DK plader og har herudover National Vognbog til 65 klassen. Bilen passer glimrende ind i Hill Climb, Sprints, MG Klub arrangementer eller banerace i 65 klassen. Har deltaget i den prestigefyldte Sixtyfivers klasse under CHGP 2019. Bilen er rustfri og er prissat med henblik på hurtigt salg. Pris - kr. 139.000,-.

Nikolaj E. Mortensen
Tlf.: 5090 6710
E-mail: chinacrash8@hotmail.com

MGB 1966 projekt

Meget rusten med tilhørende mange nye indkøbte reservedele. Danske papirer på bilen. Prisidé 15.000 kr.

Ebbe Ditzel
Tlf.:
42802760/20270845
E-mail: 170170abc@gmail.com



Veteranforsikring Danmark

Vi sætter pris på originalerne

Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1990
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	641	237
75.000	934	237
125.000	1.151	237
175.000	1.365	237
200.000	1.468	237
250.000	1.657	237
300.000	1.938	237
350.000	2.214	237
400.000	2.492	237
450.000	2.775	237
500.000	3.051	237
Osv.		
Selvrisiko	1.586	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 30 år. Ud over forsikringens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

Klassiske køretøjer 1991-1995
1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.577	539
75.000	2.297	539
125.000	2.830	539
175.000	3.358	539
200.000	3.612	539
250.000	4.075	539
300.000	4.766	539
350.000	5.447	539
400.000	6.131	539
450.000	6.826	539
500.000	7.505	539
Osv.		
Selvrisiko	3.172	

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

Hvem er vi?

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

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

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

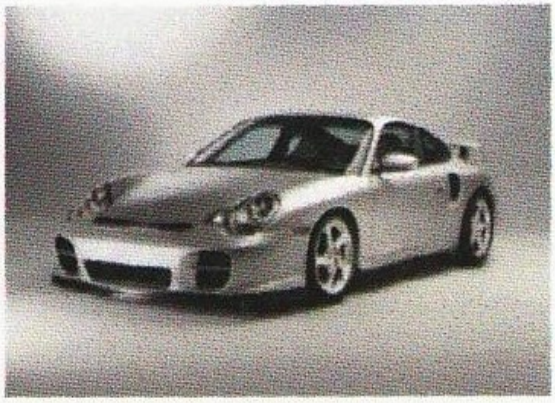
75 91 21 92
veteran@thistedforsikring.dk
veteranforsikringdanmark.dk

En del af ThistedForsikring

M.P.Autolakering

Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B
3490 Kvistgård
Tlf. 49138309



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

KONTAKTOPLYSNINGER

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

MG REGISTRE

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

MGA
Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: *poul.olsen6@gmail.com*

MGB / MGC / MG GT / MGB V8
Jens Clausen,
Brådebæksvej 4, 2970 Hørsholm
Tlf. 31 33 01 20
E-mail: jc@altecmedico.com

SPRIDGET
Dirch Glad,
Fuglebakken 33, 4291 Ruds Vedby
Tlf. 20 84 89 40
E-mail: dirchglad@gmail.com

MGF / TF / MG Z-Typer
Michael Madsen,
Lærkebakken 21, 3460 Birkerød
Tlf. 22 54 18 54
E-mail: madsen@dreijer.io

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

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.

Veteran smeden.dk

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, smøremidler, benzintilsætning, tilbehør m.m.

Klargøring og fremstilling til syn.
Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal.

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

Se eksempler på www.facebook.com/Cirasvintageshop/

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one

Classic CENTER

www.classic-center.dk

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

*Særlige regler gælder

e-mærket

Beklædning & udstyr
Reservedele
Biltilbehør
Skilte
Olier

Fjelshøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190 - info@classic-center.dk