MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Marts-April 2022 - Nr.2



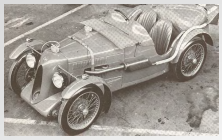
Generalforsamlingen 2022

Med omkring 50 fremmødte kunne vi atter afholde en normal generalforsamling her i 2022. Og igen kunne vi glædes over, at alle pokaler kunne overrækkes dygtige og aktive vindere, da næsten alle klub arrangementer blev gennemført i 2021. Bestyrelsen fik et nyt medlem, og den tidligere takkede af. Hertil en stor tak til vores kasserer Wiggo Madsen efter mange år i klubbens "tal"-stol.



MGB 60 år "MG på vejen"

I denne anden artikel i forbindelse med jubilæet skriver Tage Schmidt om sine oplevelser, tilbage i 1965, med MGB på vejen. Kig ind på side 16-18

Historien  **om MG**

Vi er nu nået frem til MGs racerår 1930-35, hvor Matthies Nissen kigger nærmere på de hurtige MGere. Kig ind på side 10-15

Rally anekdoter 

Vi er nået til 1976 i Jan Glads Rally anekdoter fra et langt og succesrigt liv i rally sporten. Kig ind på side 22-23

Badge Engineering

Kender du AA og RAC emblemerne ? Bob Cobley kigger tilbage i tiden med de populære emblemer inde på side 24-25

Copyright

Vi skal alle overholde gældende copyright regler. Vi har derfor på side 27 kort beskrevet nogle mulige websider, hvor du gratis må brug foto fra.

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

BONNEVIE 25 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

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

NYT FRA BESTYRELSEN



På bestyrelsesmødet i februar fik vi lavet skitsen til årets arrangementskalender, men vi mangler stadig frivillige til at hjælpe med manøvreprøver, orienteringsløb og søndagsture. Kig på hjemmesiden for mere information om, hvor og hvornår de forskellige arrangementer afholdes.

Ved årsskiftet overlod Wiggo Madsen kasserer-'tjansen' til Jesper Eriksen, som i forvejen sidder i bestyrelsen. Sammen med Wiggo sagde vi farvel til vores bogføringsprogram 'SummaSumarum', som ikke overlevede en opdatering af Wiggos PC… I stedet har klubben valgt at abonnere på et cloud-baseret program, som Jesper fremover vil benytte til bogføring. Stor tak til Wiggo for mange års tro tjeneste for klubben. Kassererjobbet kan være usynligt for mange, men er en nøgleposition for klubben.

Bestyrelsen har holdt møde med registrene, og fem af de seks register-kontakter deltog. Vi var enige om, at 'register' lugter lidt af noget offentligt 'stads', så vi prøver at finde et bedre navn. Alle var også enige om, at registrenes opgave ligger på det tekniske område i form af vejledning i de respektive MG-modeller for kommende og nuværende ejere og medlemmer. Laver et register arrangementer, bør det være til den tekniske side. Sociale arrangementer varetages allerede i klubregi i form af centrenes månedsmøder, søndagsture, klubweekend m.v. Desuden skal registrenes kontaktpersoner synliggøres på hjemmesiden og i bladet med deres kompetencer og kontaktoplysninger. Dette starter vi med fra dette nummer af klubbladet.

Flere klubmedlemmer har kastet sig ud i at købe eller lease de nye kinesiske MG-modeller. Måske er der behov for et register for disse? Bestyrelsen er åben herfor, men ønsket skal komme fra medlemmerne selv, for så er der størst chance for, at et EV/EHS-register vil leve.

Personligt er jeg meget glad for min leasede MG ZS EV elbil, som jeg for nylig var forbi Nellemann i Roskilde for at få opdateret til 'intelligent opladning'. Mens jeg ventede, gik jeg en tur i salgslokalet og så bl.a. en brochureholder med vores klubs velkomstfolder i. Sådan!

2/3 af pladserne til årets klubweekend på Bornholm er allerede booket. Jeg har hørt, at flere (ligesom vi i familien Nissen) har booket ekstra dage i forlængelse og afholder sommerferien på Bornholm. Vi håber, at de lokalkendte bornholmske medlemmer også vil deltage – det er ikke nødvendigt at overnatte på hotellet. Det er OK at køre hjem og sove i egen køje. Tilmelding via klubbens hjemmeside. 'Først til mølle' også videre…

Julemødet i Nærum var det sidste arrangement vi fik afholdt, inden vi i bestyrelsen besluttede at 'pakke sammen' og lade corona-stormen rase af. Vi startede rækken af klubmøder igen 1. februar. Der var ikke mange deltagere, men vi var i gang. Nu håber vi, at normale tilstande kommer tilbage – 'for good'. Bak op om klubmøderne. De arrangeres for dig og din co-driver.

Når dette læses, er generalforsamlingen afholdt, og den nye bestyrelse er på plads. På generalforsamlingen fik vi også hyldet sidste års mestre. Nu starter en ny sæson. Reglementerne har fået små justeringer, og de kan findes på hjemmesiden.

Og så er det ellers bare afsted MG'en og ud i foråret.

God tur!

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



Fra registermødet 6. februar. Poul Olsen fra MGA-registret er med via videolink. Foto: Bent Hedegaard.



'Nogen' (det er formentlig MG Motors forhandleren?) har sat en lille holder med vores velkomstfolder op hos MG-forhandleren i Roskilde.



Fordelen ved en moderne MG er, at man kan komme den i vaskemaskinen uden at pyntelister rives af og vand fosser ind ad utætte samlinger ☺, men derfor skal det nu alligevel blive rart at komme ud og få luftet de gamle med forårets komme.

Medlemsblad for

MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:
mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer 8 gange i 2022:
Ultimo i månederne: Januar, Marts, April, Maj, Juli, August, September, November.
(Bladplan finder du i MG blad nr. 1 - 2022)

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 20. i måneden.
(F.eks.: Deadline for april blad er den 20.februar, og for maj blad er det den 20.marts)

Indlæg til MG bladet:
Vi modtager med glæde indlæg. Send din tekst i et af MS/Office formaterne. Foto skal sendes elektronisk, og med kildeangivelse.

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 gerne behjælpelig med eventuel opsætning.

Klubadresse og bankoplysninger:
Ved Gadekæret 16
3650 Ølstykke
Bankkonto: 9309-4572876123
CVR nr.: 35502777

Oplag:
700 stk.

Tryk:
Tarm Bogtryk A/S

FORSIDE:



Klubbens generalforsamling blev afholdt i Sommers Bilmuseum i Nærum den 1.marts 2022

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Foråret står heldigvis for døren, så vi endelig kan få MGen ud og blive luftet i sit rette element.

Når du så sidder og nyder køreturen med luft til håret lægger du måske mærke til, at der efterhånden er kommet en del moderne MGere på vejene i form af den el-drevne MG ZS EV og MG EHS Plug-in-Hybrid, som så dagens lys i henholdsvis foråret 2020 og foråret 2021. Begge har vi prøvekørt og beretet om i MG blad nr.6 - juli-august 2020 og MG blad nr. 2 - marts-april 2021.

I 2022 skal vi forvente at kunne se endnu flere moderne MG på vejene, idet der forventes hele fire nye modeller i løbet af året.. Fra starten af 2022 kommer den stærkt faceliftede MG ZS EV; der nu tilbydes med et større batteri med længere rækkevidde til følge. Den model har vi netop prøvekørt, og vil berette om i næste MG blad (Nr.3 - maj 2022). Samtidig vil den tidligere omtalte, større og endnu mere luksuriøse Marvel R, se dagens lys, en bil vi prøvekører i midten af marts, hvorefter vi præsenterer resultaterne i en artikel senere på sæsonen. Senere på året forlyder det, at Danmarks første elektriske stationcar i form af MG 5 lanceres. Sidst på året mener FDM i deres blad Motor, at MG Motors angiveligt præsenterer en femdørs hatchback, der indtil videre kun bærer kodenavnet "EH32". Bilen skulle være i stil med Renault Mégane E-Tech.

Ud over de nævnte MG el-drevne biler, er det nok ikke helt ukendt blandt klubbens medlemmer, at bilmarkedet for tiden i øvrigt dynges til med el-drevne bilmodeller. Alt dette i klimaets interesse, hvilket vi nok alle sammen er enige om er bindende nødvendigt.

I relation til dette erfarer vi fra bilblade som FDMs Motor og Bil Magasinet, at f.eks. Mercedes-Benz fra 2021 udelukkende vil benytte strøm, i produktionsprocessen på alle deres fabrikker, fra vedvarende energikilder.

Et andet af tidens hotte emner for bilfabrikkerne er selvkørende biler, hvor der angiveligt nu skulle være 13.000 km. af det tyske vejnet, som er forberedt til disse selvkørende biler. Her har Mercedes-Benz fået godkendt deres nye el-drevne og delvis selvkørende model EQS til et sikkerhedsniveau der gør, at den kan køre på disse veje. Det er så nok heller ikke verdens billigste bil !

Følger man med i motorpressen skulle man efterhånden tro, at der kun var el-drevne biler på de danske veje, og at de fossildrevne biler vil forsvinde "meget snart". Heldigvis er vi rigtig mange, der vedligeholder vores bilmæssige kulturarv, og sørger for, at vi kan nyde synet af rigtig flotte klassiske biler, og ikke mindst både mindet og synet af de mange populære MG modeller, der har glædet flere generationer gennem tiden.

En af disse smukke og meget populære modeller er selvfølgelig MGB, som blev produceret fra 1962 til 1980, og således kan fejre sit 60 års jubilæum i år. Du kan derfor finde anden del af vores føljeton fejring af dette jubilæum på side 16-18, hvor vi denne gang bringer artiklen "MG på vejen" af Tage Schmidt.

Hele MG historien kan du følge i Matthies Nissens store føljeton, hvor vi denne gang på side 10-15 bringer anden del af historien.

Er du til lidt dansk historie, set fra vinduerne i henholdsvis en MGTC fra 1947 og en MGTF fra 1954, kan du trygt følge Bjarne Møller Simonsens køreture - og oplevelser med MGerne - gennem hele 2021. Det er heldigvis en tilbagevendende begivenhed, at Bjarne med sine oplevelser bringer os tilbage i tiden.

Sidst men ikke mindst kan du i dette blad genbesøge vores generalforsamling den 1.marts 2022, hvor du finder både formandens beretning, referat af generalforsamlingen, regnskab og budget, samt klubmester, pokalvindere m.fl.

God læselyst

GENERALFORSAMLING

FORMANDENS ÅRSBERETNING FOR 2021



Året 2021 stod igen i Coronaen's tegn, men vi fik alligevel afholdt flere arrangementer. Heldigvis foregår mange af vores arrangementer jo udendørs, og har kunnet gennemføres helt eller delvis, eller med lidt tilpasninger. Blandt andet sidste års generalforsamling, som jo blev udskudt til juni, så altså kun ca. 9 måneder siden.

Som de fleste jo nok ved, blev jeg valgt til formand sidste år, hvilket selvsagt har givet mig lidt mere at se til, men heldigvis har vi en rigtig velfungerende klub, med en lige så godt fungerende bestyrelse, samt mange hjælpende hænder udenfor bestyrelsen.

Den 5. juni er det jo store køredag, hvor vi alle skal ud at vise vores biler på vejene. Der var 2 arrangementer på dagen, med en formiddags kørsel, som Flemming Jensen havde arrangeret fra Slagelse, ad små veje nord på med afslutning vest for Snertinge på Snoghøj rasteplads. Der var 15 biler som deltog. Om aftenen var der arrangeret fælles spisning af vores medbragte mad i Salvadparken, syd for Jyllinge, hvor vi var utroligt heldige med vejret med sol og 25 grader. Der kom 30 biler, så meget flot tilslutning til årets køre dag.

Den 6. juni havde Bent lavet en fin køretur til Stevns med afslutning i Præstø. Vi kom rigtig rundt på de små veje og fik set Stevns fra nogle sider, som man normalt ikke kommer igennem. Igen var vi heldige med vejret, og til denne tur var der også et flot fremmøde.

Den 12. juni var det tid til årets Pigetur, som var arrangeret af Rikke Nissen. Turen gik rundt i det østlige Odsherred. Vi prøvede at lægge turen vest på, for at få nogle andre med, så det ikke kun er piger fra Nord- og Østsjælland der deltager. Der deltog 10 biler på denne tur.

Dagen efter, den 13. juni, var det så tid til udstillingen på Gavnø. Denne gang havde vi taget en MGB-GT med, som Torben er i gang med at sætte i stand, og så havde Peter Frimann taget sin nye MG EHS-hybrid med. Begge biler var der stor opmærksomhed på fra de besøgene på standen. Vi blev kåret som den bedste klubstand af de besøgene gæster, hvilket jo altid er en ære, samt et skulderklap for det store arbejde, der bliver lagt i at få standen op at stå.

Den 22. juni var det så Vestsjællands tur til at lave en tur. Den blev arrangeret af Jens Petter Hermansen med start fra Skælskør og rundt i den Vestsjællandske natur. Turen sluttede i Jens Petters have, hvor den medbragte mad blev nydt. Der deltog 17 biler, så igen et flot fremmøde. En stor tak til Jens Petter for at lægge have til.

Det var en meget aktiv juni måned, men der var jo også meget vi skulle have indhentet efter nedlukning i foråret. Dog var der lige et enkelt arrangement, som stadig manglede, inden vi alle tog på sommerferie. Det var den årlige sommertur, som jo var udsat fra forrige år, men nu skulle det være, og med udsigt til en gratis frokost, mødte der ikke mindre en 73 biler op med sammenlagt 140 deltager, og det selvom vejret ikke var det bedste med udsigt til regn, som dog ikke kom. Lars Thousig stod for arrangementet og han havde lavet en flot tur med start fra Roskilde lufthavn og op gennem Skjoldungernes land med afslutning på Skævinge kro, hvor vi fik smørrebrød på klubbens regning. Et rigtig godt arrangement og med fantastik fremmøde, som bliver svært at slå.

I efteråret var der også en del arrangementer både på klubplan og ude i de 3 centre.

Nærum havde en køretur 3. august med start fra Roskilde og afslutning i Albertslund, som Jesper stod for. Der deltog 20 biler, så igen et godt fremmøde. Vi var selv på sommerferie, så vi var desværre forhindret i at deltage, men kan forstå at det var en fin tur.

Den 6.-8. august var det tid til det årlige Copenhagen Historic Grand Prix på Bellahøj, hvor vi som sædvanligt var repræsenteret. Torben havde fået stablet en fin stand på benene med et godt udvalg af biler. Samtidig blev vi spurgt af MG Motors, om vi ville stille en bil ovre hos dem, hvilket vi selvfølgelig ikke kunne sige nej til. Så vi var godt repræsenteret på udstillingen, som også blev godt besøgt i løbet af weekenden.

Vestsjælland havde en køretur, som Bo Damkjær stod for, med start i Jyderup og ad små veje til Holbæk, hvor picnickurven skulle indtages. Denne gang var vi ikke lige så heldige med vejret, eller det var så ikke så ringe endda, for det var kun øst og nord for Holbæk det regnede, men det satte sit præg på fremmødet, kun 9 biler deltog.

Sydsjælland havde en tur til Mjødgård i Dalby for at se på fremstillingen af Mjød.

Vi fik også afviklet årets MGA-tur, som i år var arrangeret af Poul Henning Olsen. Turen startede i Haslev og gik ad små veje med indlagte stop for til sidst at afslutte i Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk, hvor den medbragte frokost blev indtaget.

August sluttede med vores årlige Weekendtur, som gik til Rødvig på Stevns. Lars Thousig, Peter Frimann og Jan Carlsen havde lavet et fint arrangement, med nogle gode køreture lørdag og besøg på Gjorslev gods søndag. Vejret var typisk dansk sommervejr med lidt regn, men også sol. Der var tilmeldt 49 biler og 96 deltagere, så rigtig god tilslutning.

September er jo nok for de fleste, den sidste rigtige køremåned og vi startede med at afholde Årets MG i Nærum. Det blev i år holdt på den gamle flyvestation Værløse ved Museumshangaren, som i den anledning havde slået portene op, så vi kunne se, hvad de går og pusler med. Et fint besøgt arrangement med 49 fremmødte biler. Museet havde stillet en flytrappe til rådighed, så man kunne komme op i højden, og få nogle flotte fotos af alle bilerne.

Årets sidste søndagstur blev lavet af Rikke, og gik fra Jyderup, op gennem Odsherred med afslutning i Havneby på Sjællandsode. Vejret artede sig med enkelte sol-kik men tørt. Der var 20 biler med.

Derudover har der været mange gode møder i de 3 centre med foredrag og meget andet, inden Corona igen tog over og lukkede os ned.

Det var et kig på, hvad vi har haft af aktiviteter i løbet af 2021.

På sidste års generalforsamling blev der spurgt en del ind til prisen på bladet, og om man kunne finde en anden måde at omdele det på, eventuelt elektronisk. Vi har i løbet af efteråret undersøgt flere muligheder. I den forbindelse spurgte vi den jyske klub om deres aftale, da vi på deres regnskab kunne se, at deres omkostninger til blad var mindre end vores. De oplyste at de brugte Tarm Bogtryk. Tarm Bogtryk kunne også lave vores blad til en fordelagtig pris og vi har derved opnået en god besparelse, som vi kan bruge på aktiviteter i klubben. Vi undersøgte også, om vi kunne sende bladet ud elektronisk, men det ville kræve en del administrativt arbejde, da vores medlemskartotek ikke umiddelbart er klar til det. Så vi fortsætter med det trykte blad, så længe der er økonomi til det.

Rikke og undertegnede var i november en tur i Wien til Europæisk formandsmøde. Alle de europæiske klubber samles en gang hvert andet år for at udveksle erfaringer og planlægge fremtidige arrangementer, blandt andet European Event Of The Year, som i 2022 afholdes af den Belgiske klub, og næste år 2023 afholdes i Danmark af den jyske klub. Arrangementet i Belgien den 22. februar 2022 er blevet aflyst på grund af for få tilmeldinger.

Lidt om økonomien i klubben:

Klubben er fint stillet, dog har vi efter et par år med overskud, i 2021 et lille underskud på 9 tusind mod et forventet underskud på 18 tusind. Så lidt bedre ind forventet. Det gør så absolut ikke noget, da vi har rigeligt i egenkapital og ikke behøver at spare mere op. Så kom endelig med forslag til aktiviteter.

Hvis vi kigger lidt frem, så er der ikke de store ændringer. Vi prøver hele tiden på at tilpasse vores arrangementer til medlemmernes ønsker, og der er ikke planer om de store ændringer.

Claus Poulsen
Formand

Godkendt regnskab for 2021 og budget for 2022

Indtægter	Regnskab 2020	Budget 2021	Regnskab 2021	Budget 2022
Kontingent	-298.330	-295.000	-300.431	-300.000
Indmeldelsesgebyr medlemspakke	-7.400	-5.000	-8.800	-8.000
Salg af badges og regalia	-1.920	-2.500	-3.278	-3.000
Annoncer	-21.300	-20.000	-22.700	-24.300
Bankospil etc. - netto			0	
Diverse indtægter			-5.474	-4000
Indtægter i alt	**-328.950**	**-322.500**	**-340.682**	**-339.300**

Udgifter	Regnskab	Budget	Regnskab	Budget
Arrangementer	**2020**	**2021**	**2021**	**2022**
Klubaftener Nærum	5.492	6.000	3.301	7.000
Fællesmøder og arrangementer	5.527	26.000	22.450	15.000
Lokalmøder Haslev	2.132	4.000	6.246	7.000
Lokalmøder Vestsjælland	3.323	4.000	3.986	7.000
Weekendtur	-1688	0	-3.502	0
Bestyrelsesmøder	955	1.500	4.542	5.000
Uddannelse, prøvechefer	0	1.000	0	2.000
DASU licenser, netto	-415	1000	550	550
Krus og præmier	6.064	6.500	6.800	7.000
Manøvreprøver	0	3.000	1.831	3.000
Arrangementer i alt	**21.390**	**53.000**	**46.204**	**53.550**

Administration	Regnskab 2020	Budget 2021	Regnskab 2021	Budget 2022
Kontingent moderklub	1.653	500	476	1.700
Kontingent Motorhistorisk Samråd	14.559	17.000	14.444	16.000
Husleje Nærum	3.000	4.000	4.000	6.000
Kontorartikler	4.248	4.500	4.821	5.000
Porto	9.859	10.000	9.458	10.000
Småanskaffelser	2.506	1000	3.748	2000
Trailer	1.718	5.000	2.504	5.000
Internet, webhotel, ny website	986	1.000	1.636	1.700
Diverse	1565	0	0	2565
Administration i alt	**40.094**	**43.000**	**41.088**	**49.965**

Markedsføring	Regnskab 2020	Budget 2021	Regnskab 2021	Budget 2022
Køb af regalia, vin mv.	11.209	5.000	21.108	7.000
Rejser, transport, fortæring	7833	7.600	4.494	4.800
Repræsentation Gaver, blomster mv.	570	1000	0	1000
Brochurer	650	2.000	1.688	500
Bogindkøb til bibliotek	335	500	0	1000
Markedsføring Øvrigt	20.597	16.100	27.289	14.300
Klubblad, transport	5.000	0	0	0
Klubblad, trykning	40.000	84.000	89.770	111.375
Kalender, trykning	4.475	10.000	12.688	13.000
Klubblad, distribution	147.436	122.500	120.789	74.600
Klubblad i alt	196.911	216.500	223.247	198.975
Markedsføring i alt	**217.508**	**232.600**	**250.535**	**213.275**
Resultat før renter	**-49.958**	**6.100**	**-2.855**	**-22.510**
Renteindtægter/udgifter	0	0	4.318	4500
Gebyr bank, Nets	11.449	12.000	8.122	9.000
Periodens resultat (minus er overskud)	**-38.509**	**18.100**	**9.585**	**-9.010**

STATUS	Regnskab	Budget	Regnskab	Budget
Aktiver	**2020**	**2021**	**2021**	**2022**
Driftsmidler og inventar				
Varebeholdning				
Debitorer, ubetalte fakturaer	2.000		25.724	
Depositum, blad m.m.			0	
Tilgodehavender i alt	2.000	0	25.724	0
Likvide beholdninger	0	0	0	0
Spar Nord Foreningskonto	318.662	302.562	291.460	320.087
Likvide beholdninger i alt	318.662	302.562	291.460	320.087
Aktiver i alt	**320.662**	**302.562**	**317.183**	**320.087**

Passiver	2020	2021	2021	2022
Egenkapital				
Årets resultat	38.500	-18.100	-9.585	9.010
Overført fra tidligere år	282.162	320.662	320.662	311.077
Egenkapital i alt	**320.662**	**302.562**	**311.077**	**320.087**
Forudbetalt kontingent			-	
Kortfristet gæld			6.106	
Kreditorer i alt	0	0	6.106	0
Passiver i alt	**320.662**	**302.562**	**317.183**	**320.087**



Afgående kasserer Wiggo Madsen



Ny kasserer Jesper Dan Eriksen



Formand Claus T. Poulsen fremlagde årsregnskabet for generalforsamlingen i kassererens fravær p.g.a. corona



Referat af generalforsamlingen
MGCC Danish Centre, den 1.marts 2022

Afholdt i Sommers Automobilmuseum, Nærum. Ca. 50 fremmødte medlemmer og co-drivere

Ad 1: Valg af dirigent
Gorm Beck blev foreslået og valgt, og konstaterede herefter, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet og beslutningsdygtig.

Ad 2: Formanden aflægger beretning
Formand Claus Poulsens beretning kan læses i sin helhed i MG Bladet april 2022 og på mgklub.dk.

Der var ingen spørgsmål eller kommentarer, og formandens beretning blev godkendt.

Ad 3: Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab
Kasserer Wiggo Madsen stoppede med årsskiftet 2021/22, og ny kasserer er Jesper Eriksen, som dog måtte melde afbud pga. sygdom. Derfor gennemgik formand Claus Poulsen det udleverede regnskab. Der har været indtægter for i alt TDKK 341, heraf kontingent TDKK 300 (budget TDKK 295).

- Udgifter til arrangementer, møder og præmier TDKK 46 (budget TDKK 53).
- Administrationsomkostninger, herunder kontingent til Motorhistorisk Samråd TDKK 41 (budget TDKK 43). Kontingent til moderklubben ikke opkrævet, da der ikke har været rejseaktivitet i 2021. Derfor kun medlemskab af moderklubben.
- Markedsføring, regalier, klubblad og distribution TDKK 251 (budget TDKK 233).
- Efter renter og gebyrer var der et underskud på TDKK 10 (budget underskud DKK 18).
- Den likvide beholdning udgjorde 31/12/2021 TDKK 291.
- Egenkapitalen var ved udgangen af 2021 TDKK 311.

Regnskabet blev godkendt uden kommentarer.

Ad 4: Behandling af indkomne forslag
Der var ikke indkommet forslag.

Ad 5: Valg af næstformand (lige år)
Rikke U. Nissen genopstillede og blev valgt med applaus uden modkandidater.

Ad 6: Valg af to bestyrelsesmedlemmer
På valg: Torben Olesen (modtog genvalg). Bent Hedegaard havde valgt at stoppe og i stedet valgtes Wolfgang Rohleder (hermed udtrådt som suppleant).

Ad 7: Valg af to suppleanter
På valg: Wolfgang Rohleder er indtrådt i bestyrelsen, og Nils Christoffersen modtog ikke genvalg.
Tre kandidater opstillede: Wiggo Madsen, Henrik Pedersen og Linda Kronsted. Der var skriftlig afstemning (38 stemmer) med følgende resultat: Henrik Pedersen og Linda Kronsted blev valgt. Stemmetæller var dirigenten.

Ad 8: Valg af revisor og revisorsuppleant
Jørgen Bakka genopstillede og blev genvalgt som revisor uden modkandidat.
John Milland genopstillede og blev genvalgt som revisorsuppleant uden modkandidat.

Ad 9: Fremlæggelse af budget for indeværende periode, herunder fastlæggelse af indmeldelsesgebyr og kontingent.
Budgetoplæg blev gennemgået af formanden. Der budgetteres i 2022 med kontingentindtægter på TDKK 300 og indtægter i alt på TDKK 339. Udgifter budgetteres til TDKK 333, hvormed årsresultat TDKK 9.

Stig Bymark: Hvorfor er kontingent for Nærum steget? Svar: Vi betaler 1000 kr. pr. gang, og brugte kun lokalet tre gange i 2021 og forventer at bruge det til seks møder i 2022.

Kontingent og indmeldelsesgebyr foresloges uændret hhv. DKK 460 og DKK 200. Godkendt.

Ad 10: Eventuelt
I 2021 betalte 170 medlemmer deres kontingent via giro. Det er rigtig mange manuelle posteringer. Kassereren anmoder om, at alle benytter sig af Betalingsservice.

Helje Sørensen: Henning har skaffet baner i Skælskør, og nu mener man ikke at bestyrelsen behandler manøvreprøver godt nok. Helje mener ikke, at bestyrelsen ønsker at dække Hennings udgifter til manøvreprøver. Et andet medlem i Vestsjælland kunne ikke få lov til at være "bud" på en vingave på to flasker vin.

Svar fra formand Claus Poulsen: Klubben har hele tiden villet betale Hennings kursusudgifter og har også betalt hans DASU -licens. Claus har efterfølgende talt en del med Henning, og har ikke selv ressourcer til at stå for forplejning til manøvreprøver. Deltagelse i manøvreprøver i vores klub er p.t. gratis, mens det koster 400 kr. i den vestdanske klub. Der er ikke nogen modvilje i bestyrelsen mod manøvreprøver – tværtimod så har Claus netop investeret i en racer.

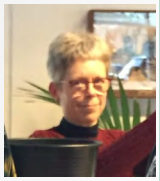
Allan Christensen: I 2021 måtte Allan desværre aflyse kørsel med cancerramte børn, men det arrangeres igen i 2022, og han opfordrer rigtig mange fra klubben til at deltage lørdag 3. sep. i år.

Formanden takkede afgående kasserer Wiggo Madsen, redaktør Allan Christensen, revisor Jørgen Bakka, afgående bestyrelsesmedlem Bent Hedegaard, afgående suppleant Nils Christoffersen, sekretær Anlis Nissen, dirigent Gorm Beck for deres indsats i 2021 hhv. til generalforsamlingen med en vingave.

Generalforsamlingen startede kl. 19.30 og sluttede kl. ca. 20.40.

Datoen for næste års generalforsamling blev fastsat til den 7/3 2023 kl. 19.00

Referent: Rikke U. Nissen



----- o 0 o ----

Præmieoverrækkelse efter generalforsamlingen:

Klubmesterskab 2021 - Ole Fredsgaards Pokalen:

- *Geert Borch-Jensen*

Hastighedspokalen:

- *Dirch Glad.*

Stifinderpokalen:

- *Geert Borch-Jensen*

Rookie pokalen::

- *Lars og Malene Hürtig*

Vilh. Nellemans ærespokal:

- *Henning Petersen: Afgående manøvreprøveansvarlig, som tak for sit virke med manøvreprøver inklusive kontakt til Slagelse Kommune vedr. banen ved Stigsnæs.*





Foto Rikke U. Nissen og Allan Christensen



Årets pokalvindere - 2021



Ved generalforsamlingen 1.marts 2022 overrakte formand Claus Poulsen pokaler til følgende:

Vilhelm Nellemanns Ærespokal, som er indstiftet i 1963 som vandrepokal og gives til en person, som har gjort en ekstraordinær indsats for klubben eller MG mærket. Pokalen er i rent sølv og har navnene på modtagerne indgraveret, så den er i dag klubbens absolutte klenodie nr. 1.

For 2021 går ærespokalen til **Henning Petersen**, der stopper som manøvreprøveansvarlig, og som tak for sit virke med manøvreprøver inklusive kontakt til Slagelse Kommune vedrørende banen ved Stigsnæs.

Modsat klubbens andre pokaler får modtageren af Ærespokalen ikke lov at få pokalen med hjem. Sølvpokalen bliver i udstillingsskabet i Nærum, men til gengæld får vinderen en lille pokal til eje



Rookie pokalen

Indstiftet i 2021. Pokalen gives til et begynderhold i orienteringsløb, hvor årets vindere blev:
Lars & Malene Hütig



Klubmesterskabspokalen

Alle deltagere skal have deltaget i både manøvreprøver og orienteringsløb. Året vinder blev:
Geert Borch-Jensen i MGC GT

2.plads: Claus Poulsen
3.plads: Lars Thousig



Ole Fredsgaards pokal

Årets vinder af Ole Fredsgaards Hastighedspokal:
Dirch Glad





Stifinderpokalen

I 2021 går den til:
Geert Borch-Jensen

Konkurrencen: Månedens foto i 2021

Otte vindere har gennem 2021 fået udstillet deres vinder foto i MG bladet.

Hver vinder modtager en flaske vin som vinder af månedens billede.

Følgende fik en særlig tak for stor indsats for klubben.

* Wiggo Madsen - Afgående kasserer
* Allan Christensen - Redaktør af klubbladet
* Jørgen Bakka - Revisor
* Gorm Beck - Dirigent på Generalforsamlingen
* Anlis Nissen - Medlems kontakt og "blæksprutte"
* Bent Hedegaard - Afgående bestyrelsesmedlem
* Niels Christoffersen . Afgående suppleant til bestyrelsen

KORT NYT

Kan det overraske?

I den evige jagt på relevant og spændende stof til Jer kære læsere af MG klubbladet, faldt den gamle redaktør over en god nyhed. Nå, ja, den er fra 2016, men alligevel.

Det er en nyhed af den type, der må betegnes som en "ikke nyhed".

Til sagen:

Jfr. ViaRetro henviser Søren Navntoft i en artikel fra 2016 til en undersøgelse i det britiske Auto Express, hvor bladets læsere spørges om, hvilken bil de helst så genoplivet i dag? - Se resultatet nederst !

Du skal forestille dig følgende:

"Skru tiden tilbage med 50 år og du befinder dig lige midt i guldalderen for Britisk design og ingeniørkunst. Mærker som Jaguar, MG, Triumph, Aston Martin og en række andre præsenterede nye sportsvogne som stjerneskud i øst og i vest."

I det fantastiske felt skal udpeges en vinder ?



Pressefoto af sidst MGB fra 1980 med sidste facelift

Resultatet på undersøgelsen var nok ikke overraskende: **MGB**.

EEOTY 2022 aflyst !



På grund af utilstrækkelige tilmeldinger og flere afbud i stedet for nye tilmeldinger efter den belgiske klubs nye kampagne, er der ikke nok deltagere tilbage til at dække omkostningerne.

Arrangørholdet ønsker ikke at MG Car Club Belgium får økonomiske tømmermænd og har derfor enstemmigt besluttet, at aflyse European Event Of The Year 2022

Alle deltagere vil få refunderet deres deltagelsesomkostninger.

Den belgiske klubs arrangements komité beklager.

Venlig hilsen

The organizing Team of the EEOTY 2022

Hør MGs egen podcast serie



Afsnit 73: Kunne plantning af træer virkelig holde vores MG'er på vejen?

Efter meddelelsen om, at MG Car Club skal tilbyde ejere af historiske MG'ere muligheden for at kulstofkompensere deres kilometertal, interviewer vi Tom Worthington fra Tree-V, som administrerer ordningen for MGCC og FBHVC, for at finde ud af mere om, hvordan ordningen fungerer og om det virkelig gør en forskel for den emissionsudfordring, vi alle står over for. Derudover samler vi det seneste fra MG-verdenen.



Afsnit 72: Alt hvad du behøver at vide om E10 og Fuels' fremtid

(Find flere podcast på hjemmeside: www.mgpodcast.uk

Benzin af vindenergi

Det er ganske vidst. Porsche er gået i samarbejde med SIEMENS om opførelse af et fabriksanlæg i Chiles ørken, som skal have til formål at omdanne energi fra vindkraft til syntetisk brændstof.

Hovedformålet er selvfølgelig at kunne fremstille CO2 neutral benzin, noget der vil glæde det ganske klassikerfolk, som fortsat - også efter 2030 - har brug for benzin til klassikeren.

Det forventes at CO2 udslippet ved brug af dette syntetiske benzin kan sænkes med hele 90%.

Lykkes forsøgene vil det vel betyde, at vi trygt kan køre videre i vores klassikere, da det anføres, at den nye syntetiske benzin vil kunne produceres, så den kan bruges i alle biltyper.

Tja, lad os nu se (?)



Kilde: Bil Magasinet, marts 2022.

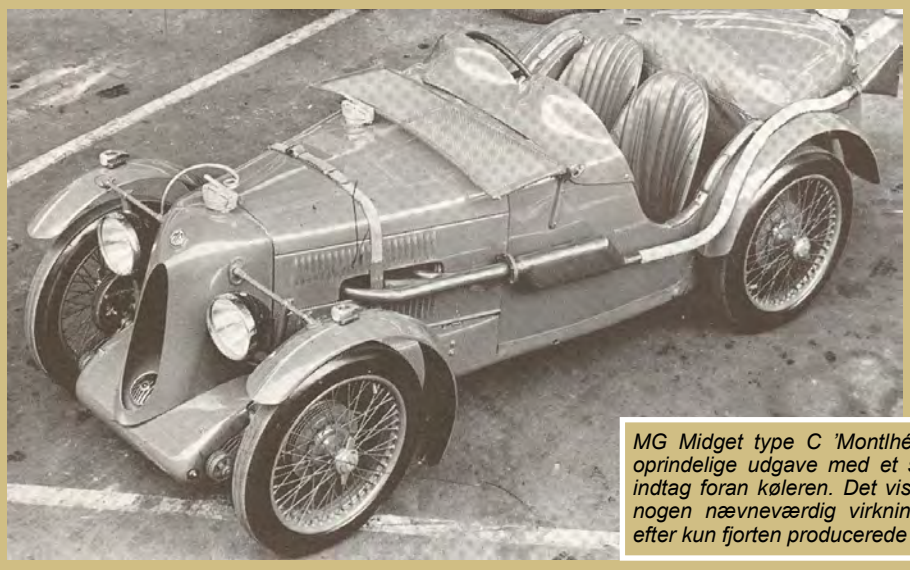
Fortællingen om

Del 2

...tilsat lidt teknik og holdninger

Tekst Matthies Nissen
Foto Rikke og Matthies Nissen (RM); Wikipeadia (W); MG Car Club UK (MGCC)

Hermed fortsætter fortællingen om MG. Min artikelserie er nok ikke på alle områder historisk korrekt, men det har heller ikke været formålet. Formålet har været at fortælle MG's fantastiske historie tilsat mine egne betragtninger. Vi er nu nået til det der må betegnes som MG's glansperiode, som desværre ender ret så brat.



MG Midget type C 'Montlhéry'. Her vist i den oprindelige udgave med et specielt luftkølingsindtag foran køleren. Det viste sig ikke at have nogen nævneværdig virkning og blev opgivet efter kun fjorten producerede C-typer. (W)

Racerårene 1930-1935

MGs første udviklingsperiode skete i skyggen af den verdensomspændende depression. Mange mindre fabrikker var tvunget til at standse deres produktion og dermed dreje nøglen om. Trods de ugunstige tider gav MG og dermed Kimber sig i kast med at realisere et egentligt racersportsprogram. Programmet blev styret af Kimber selv, og de indhøstede erfaringer blev brugt til at forbedre de serieproducerede sportsvogne.

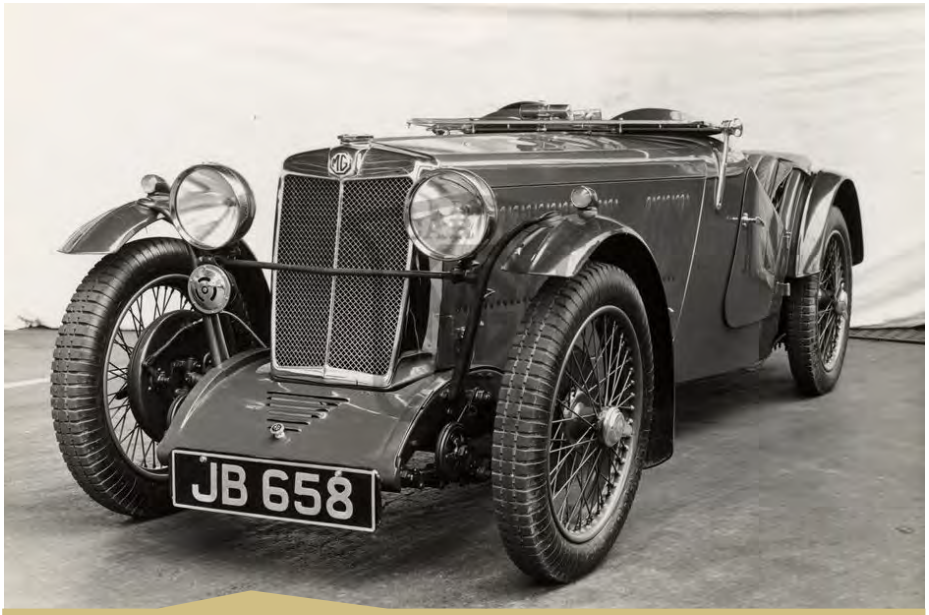
Kendetegnende for de racersportsvogne, som man udviklede i denne periode, var at de alle var udstyret med kompressor (Supercharger eller Blower). En kompressor er mekanisk koblet til motoren og drives af denne, modsat nutidens turboladere, der drives af udstødningsgasserne fra motoren, men formålet er det samme, nemlig under tryk at føde de enkelte cylindre. Det højere forbrændingstryk, og dermed tilførsel af en større gasblanding, gav motoren en højere ydelse. MG racersportsvogne var udstyret med specielle Rudge fælge, speciel knastaksel og større ventiler i motoren samt en forbedret undervogn. Alt sammen noget som var med til at gøre de øvrige serieproducerede gadesportsvogne bedre og dermed til at øge salget af MG som helhed.

Foruden den tidligere omtalte MG 18/80 Mk. III 'Tigress' blev der i 1931 bygget en hidsig udgave af M-typen, benævnt Midget type C 'Montlhéry'. Motoren var den kendte på 746 ccm, men nu med kompressor og en ydelse fra 37 hp til 52 hp. Med en egenvægt på 510 kg kunne bilen præstere 145 km/h. Ganske godt i 1931.

I årene 1931 – 32 vandt modellen en række løb bl.a. Double Twelve løbet, det Irske Grand Prix og Ulster Tourist Trophy.

Det blev til mange flere både almindelige sportsvogne og racersportsvogne, der sideløbende afløste hinanden. Så hurtigt at man kan undre sig over, at det kunne lade sig gøre med datidens teknologi. Men en forklaring kan være, at der - uden at udestående kunne se det - var tale om udstrakt genbrug af dele og hele komponenter.

I 1931 lanceredes MG Magna type F, der var en attraktiv to-personers åben sportsvogn. Cylindrene i Magnaen's motor havde samme størrelse/volumen som i Midget, men nu var der seks. Den samlede slagvolumen var dermed vokset til 1271 ccm. Effekten var forholdsvis be-



MG type F Magna. Smuk og velproportioneret, men ikke særlig hurtig. (MGCC)

beskeden, 37 hp ved 4200 rpm uden kompressor, da der var tale om en almindelig sportsvogn til gadebrug. Bilen kunne leveres som åben to-personers (tourer), åben fire-personers, salonette (lukket bil) og som chassis. Der blev i alt bygget 1251 stk. af alle udgaver i årene 1931 – 1933.

Midget J-type afløste i 1932 M-typen. J1 var en fire-personers åben eller lukket (salonette) sportsvogn. J2 modellen var en traditionel to-personers åben udgave, der hurtigt blev ret populær. Den var hvad man almindeligvis forbandt med begrebet en åben sportsvogn. Den var lav og efter datidens design strømlinet. Den havde en lang motorhjelm, holdt på plads af en læderrem og åbne skærme. Bagpartiet var nu en flad benzintank, hvorpå der var monteret et reservehjul. Lige som ved M-typen var der dybe udskæringer i dørene, hvilket var nødvendigt for at få plads til højre arm i den højrestyrede bil, da pladsen i cockpittet var meget trang. Motoren var den velkendte 847 ccm som nu ydede 36 hp ved 5000 rpm. Gearkassen var firetrins og vejbeliggenhed og tophastighed var forbedret betydeligt.

Der blev i alt bygget 2.061 eksemplarer af J2 i et tempo på 50 stykker om ugen. For at efterkomme efterspørgslen skulle det også gå stærkt, idet fabrikken kun var aktiv i sommerhalvåret. Der kunne ikke arbejdes om vinteren, da fabriksbygningerne var uopvarmede. Som konsekvens heraf blev hele arbejdsstyrken fyret!

Af J1 blev der i alt bygget 379 åbne og lukkede udgaver, samt 23 chassiser af alle J modellerne.

J3 og J4 modellerne var udprægede racerudgaver med kompressor og med en noget højere ydelse. Der blev kun produceret henholdsvis 22 og 9 eksemplarer.

De større racerudgaver

Mens de små Midgets fejrede triumfer på racerbanerne, havde MG fabrikken ikke ligget på den lade side. En ny serie biler så dagens lys i 1931. Det var de sekscylindrede Magnette og Magna modeller.

Som før nævnt startede serien med Magna type F. Den første Magnette kom i 1932 og fik modelbetegnelsen K. Den var en direkte videreudvikling af Magna'-en. Den kunne leveres i tre motorstørrelser, 1087 ccm, 1271 ccm og 1286 ccm. Samme boring, men med forskellig slaglængde. De første modeller var med tre SU-karburatorer, senere med to karburatorer. Motorydelsen var henholdsvis 39 hp, 41 hp og 48 hp ved 5.500 rpm.

Magnette K-typerne blev fremstillet i flere udgaver, både som fire-personers saloon (lukket) og tourer (åben) med langt chassis, samt i en åben to-personers med kort chassis. Produktionstallene var beskedne, 171 producerede K1, både lukkede og åbne, 20 sandsynligvis åbne K2 og 35 chassiser af forskellig længde.

Den berømte K3-type blev udviklet på det korte chassis. Motoren var på 1087 ccm med kompressor. Ydelsen var 120 hp ved 6.500 rpm. De første modeller havde flad hæk med benzintanken bagerst, mens 1934 modeller havde en spids bagende (boattail).

MG J2 1933. Læg mærke til emblemet mellem forlygterne, det viser at man er medlem af 'Triple M' sektionen under MGCC (den engelske moderklub). Triple M omfatter typerne J, F-type Magna og K-type Magnette – alle med 6 cylindrede motorer. (RM)



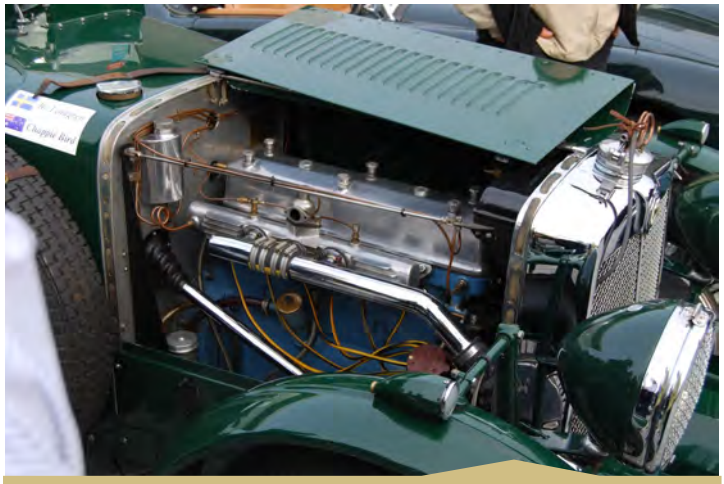
Mille Miglia triumf

Magnette K3 satte adskillige rekorder og vandt flere løb. Den største og mest fantastiske sejr var i løbet 'Mille Miglia' i 1933. George Eyston og grev Giovanni Lurani kørte en K3 til sejr. Tre Magnette K3 startede den 8. april sammen med 95 andre deltagere. Favoritter var Alfa Romeo bilerne med deres store 2300 ccm motorer, men i 1100 ccm klassen var MG'erne dominerede fra starten. Den forreste K3 brød desværre sammen midt i løbet, hvorefter de to resterende udkæmpede en kappestrid fra Rom til Brescia. Eyston og Lurani blev på strækningen Rom – Terni kun overgået i hastighed af italieneren Tazio Nuvolari, som førte den hurtigste af de tre deltagende Alfa'er.

De to andre Alfa'er med deres langt større motorer kørte således strækningen Rom – Terni langsommere end Eyston og Lurani i deres mindre K3. Kun Nuvolari, der jo deltog i en større klasse, kørte strækningen hurtigere. 1100 ccm klassen blev da også vundet med glans af



MG K3 1934 med kompressor og pre-selector gearkasse. Kompressoren sidder gemt under dækslet med det store MG logo.(RM)



K3 motor. Læg mærke til fraværet af karburatorer. Karburatoren sidder ude foran sammen med kompressoren.



Captain Geoge Eyston på et samtidigt foto. Eyston blev altid omtalt med sin militære titel 'Captain' og ikke med sin civile stillingsbetegnelse 'engineer'. Han var desuden den mest benyttede fører af MG's mange rekordforsøg biler.(W)

Eyston som kører og Lurani som navigatør, men som italiener var Lurani også på hjemmebane. Mussolini ønskede dem personligt tillykke, og Tazio Nuvolari udtrykte et ønske om engang at måtte køre en MG K3. Ønsket gik i opfyldelse samme år i Ulster, hvor Nuvolari vandt 'Ulster Tourist Trophy' i en Magnette K3.

Da Magnette K3 var en decidere landevejsracer var produktionstallene ret små, i alt 33 eksemplarer over to år (1933 og 1934).

Udviklingen fortsætter

I 1933 kom Magna type L som en videreudvikling af type F. Nu med den mindre 1087 ccm motor, den samme som i K3, men med 41 hp ved 5.500 rpm. L1 modellen blev produceret som to- og firepersoners åben eller lukket og en speciel to-personers Continental Coupe. L2 var en to-personers åben udgave. Produktionstallene over to år var 576 total inkl. 31 chassiser.

Type L efterfulgtes i 1934 af Magnette type N med den største af de sekscylindrede motorer på 1286 ccm. Den ydede nu 56 hp ved 5.500 rpm. Den blev produceret i et utal af modeller – i alt 11 modeller, både som åbne to- og firepersoners udgaver, samt som coupé og saloon modeller. Af de mange modeller var der en type NE som var en speciel to-sædet racerudgave som i 1934 vandt 'Ulster Tourist Trophy' løbet. Nævnes skal dog også de smukke Allingham (16 stk.) og Airline (6 stk.) modeller samt en speciel KN saloon (173 stk.). Da produktionen stoppede i 1936 var der produceret i alt 811 type L.

Midget får vokseværk

Efterfølgeren for den succesfulde Midget J-type blev introduceret januar 1934. Det var type PA, der blev en lige så stor succes målt i antal producerede enheder. Med denne model blev begrebet sportsvogn tilført noget helt nyt nemlig komfort, som indtil nu havde været helt fraværende. PA'eren havde lange flot svungne skærme, som udgjorde en del af karossen, modsat J-typens 'cykelskærme'. Motoren, der stadig var på 847 ccm og ydede 36 hp ved 5.500 rpm, havde nu fået tre hovedlejer, hvilket sikkert har været tiltrængt. Tophastigheden var i nærheden af 125 km/h. (Se foto af PA på næste side).

Allerede i september 1935 blev motoreffekten øget til 43 hp ved 5.500 rpm. Den forøgede effekt var fremkommet ved at øge boringen til 60 mm, hvilket gav en slagvolumen på 939 ccm. Modellen fik typebetegnelsen PB og blev produceret til maj 1936. Begge P typer kunne leveres i to- eller fire-personers åbne udgaver, samt med det smukke Airline karosseri. Der blev i alt produceret 2500 Midget P-typer, langt flest PA-typer.

Den ydre forskel på de to P-typer, er at PB har lodrette ribber i kølergrillen og ikke 'bi-celle' konstruktionen som PA. Det nye kølergrill design går igen på alle MG typer indtil 1970.

I 1934 byggede man med udgangspunkt i P-typen en racermodel med navnet MG Midget Q-type. Motoren var den kendte 4 cyl. 746 ccm med kompressor. Den ydede 113 hp ved 7.200 rpm. Ganske godt klaret af en motor med kun tre hovedlejer. Bilen var desuden udstyret med en firetrins 'preselector gearbox'* (se faktaboks på næste side).



Magna L2 1933 (RM)



MG Magnette type ND 1934.(RM)

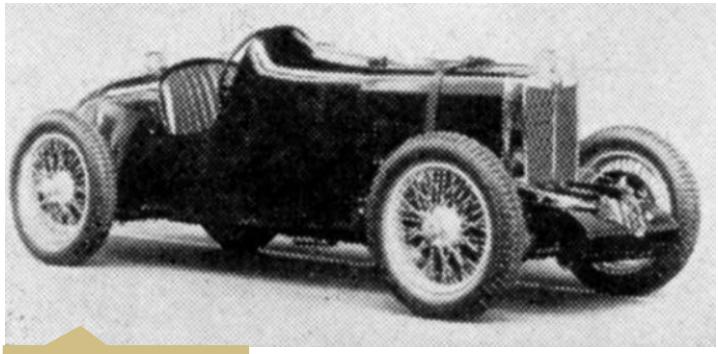


MG Magnette type NA med karosseri fra 'Allingham coach builders'.(RM)



MG Magnette KN saloon.(Foto MG Owners Club)





MG Midget Q-type. (mgaguru)

MG PA 1935 i 'racertrim'. Fra fabrikken var modellen udstyret med de svungne skærme som vi kender fra T-typerne. (RM)

Fakta boks

"Preselector gearbox" (forvalgs-gearkasse):

En sådan gør det muligt at indrykke det næste gear uden brug af kobling og uden at gearet aktiveres. Først når koblingen trædes ned, aktiveres det valgte gear.

Der blev bygget otte eksemplarer af modellen. Denne ret specielle racermodel satte ny omgangsrekord på Brooklands banen med en hastighed på knap 200 km/h.

Allerede i 1935 kom den næste egentlige racermodel MG Midget R-type. Chassiset var helt ny-konstrueret med fire uafhængigt affjedrede hjul. Motoren var identisk med Q-typen. Bilen vandt det franske Grand Prix i 750 ccm klassen samme år. Der blev bygget i alt 10 eksemplarer.

Racing Department nedlægges

Inden R-typen var helt færdigudviklet skete der desværre det beklagelige, at MG trak sig ud af al motorsport, nedlagde sit Racing Department og dermed produktionen af racersportsvogne. Årsagen hertil var, at MG Car Company, som indtil da havde været William Morris private ejendom, blev overdraget til et nyt selskab Morris Motors Ltd.

Rent forretningsmæssigt havde MG sejrene givet nyttige erfaringer og god reklame. Men en fortsættelse heraf vurderedes til at være alt for kostbart. Det var uden tvivl et hårdt slag for Cecil Kimber. Heldigvis fortsatte mange private kørere med at køre løb - ikke alene i England, men også ude i verden, indtil MG fabrikken igen officielt vendte tilbage til racerbanerne i 1955.

Det kan undre, at man i denne periode var i stand til at bygge så mange modeller i relativt begrænsede antal. Ingen tvivl om at det har været dyrt, men bilerne kunne jo sælges. En ting der må aftvinge respekt, er at man med datidens hjælpemidler, fra før der var tænkt på edb, var i stand til at styre produktionen. Billeder fra fabrikken viser, at der på to parallelle linjer blev samlet to forskellige typer.

I årene 1930 – 1935 blev der produceret 11 typer, hvilket er noget der ligner en ny model hvert halve år! Hertil skal lægges, at typerne som beskrevet fandtes i flere udgaver. I sandhed en stor logistisk opgave.

Færre og enklere modeller

Afslutningen af racerperioden fik Cecil Kimber til at kaste sig over et nyt projekt, en større og kraftigere motoriseret Midget.

Selv om den 4 cyl. Wolseley motor var blevet opgraderet med tre hovedlejer, så var den trods alt en aldrende sag. Motorens store problem var, at der fra knastakslens vinkeldrev drev olie ned i den lodret stående dynamo, som medførte at den som dynamo blev virkningsløs. En reparation var omstændig og krævede afmontering af køler og en større adskillelse af motoren.

Den nye motor var på papiret ikke særlig avanceret. En ganske ordinær topventilet stødstangsmotor på 1252 ccm og en ydelse på 50 hp ved 4200 rpm. Ikke noget at råbe 'hurra' for!

Motoren var den samme som i Morris 10 serie II, men med to SU karburatorer.

Til gengæld havde den nye Midget T-type andre forbedringer i forhold til sin forgænger type PB. Den havde større hjulafstand og mere indvendig plads. Gearkassens 3. og 4. gear var som noget nyt synkroniseret, affjedring var forbedret og bilen havde som den første MG fået hydrauliske bremser.

Det sidste kan nok undre. Allerede i 1917 opfandt Lockheed de hydrauliske bremser. Duesenberg var en af de første til at bruge teknologien på sin Model A i 1921. En af årsagerne til at MG (og Morris) fastholdt brugen af mekaniske bremser har sikkert været lige dele skepsis samt en konservativ holdning, som gik igen hos forbrugerne. Men ret skal være ret. De mekaniske bremser var bedre end deres omdømme. Dog forudsat at de mekaniske forbindelser var velsmurte og fri for slør. Konstruktionen af forbindelserne til forhjulsbremserne var også enkel, idet bilerne stadig havde en stiv foraksel. Der skulle derfor kun tages hensyn til, at hjulene skulle kunne dreje/svinge for at forhjulsbremserne kunne aktiveres. En løsning her kunne være de velkendte Bowden kabler, som vi kender dem fra håndbremsen på efterkrigstidens MG'ere. Men det er svært at opnå nøjagtig samme eller ingen friktion i kablerne. Derfor er stangtræk det bedste til mekaniske bremser.

De mekaniske bremser kunne justeres under kørsel ved at dreje et håndtag under instrumentbordet. Håndbremsen var koblet direkte til baghjulene og kunne derfor nemt anvendes, hvis man ønskede at fremprovokere en baghjulsudskridning. For at opnå den optimale bremsekraftfordeling krævede det, at grundjusteringen fra begyndelsen var udført med akkuratesse.

Mindre end seks måneder før anden verdenskrigs udbrud kom der en ny og forbedret udgave af den første T model, som nu benævnes TA (se foto næste side). Den nye Midget TB var næste uændret i designet, men den havde fået en bedre motor og en ny gearkasse og for første gang en tør enkeltpladet kobling, som vi kender det i dag. (Se foto næste side)

Motoren var den senere så velkendte XPAG motor på 1250 ccm med lidt højere ydelse og meget mere omdrejningsvillig. Ydelsen var 54 hp ved 5500 rpm. XPAG motoren blev standard motor i alle de firecylindrede MG i en lang årrække. Som altid var motoren ikke konstrueret af MG, men var den nye Morris 10 serie III motor, som også fandt plads i den nye Wolseley Ten. Som sædvanligt forbedrede MG dog motoren med en skrappere knastaksel og to SU karburatorer.

De store og luksuriøse MG

I 1936 så en ny serie store modeller dagens lys. Det var en serie af store saloon og cabriolet modeller, senere omtalt som SVW serien. De skulle tage kampen op med de langt dyrere modeller som Alvis, Lagonda, Jaguar m.fl. De var store, elegante og rummelige. Det var noget helt



MG TA fra 1937. Det er måske ikke så tydeligt, men bilen er meget smal, og der er derfor trangt i cockpittet.(RM)



Samtidig tegning af Midget TB. Ikke meget er ændret i det ydre i forhold til TA modellen, men nyt er XPAG motoren, samt en bedre gearkasse og kobling.(MGCC)

andet end det, som man hidtil havde forbundet med MG, der jo ikke havde bygget biler med store motorer siden 1931.

Cecil Kimber har næppe haft den store indflydelse på den første SA. Morris Motors Ltd udgjordes som tidlige omtalt af Morris, Wolseley og MG. De tre tegnestuer var nu slået sammen med henblik på at udnytte mulighederne for fælles design og produktion. Så spørgsmålet er hvem der har haft størst indflydelse på de nye store MG'er.

Wolseley havde tidligere været leverandør af motorer til MG og havde netop konstrueret en ny 6 cyl. 2 liters motor. Motoren var en traditionel topventilet stødstangsmotor med en sideliggende kædetrukken knastaksel. På MG motoren var de to SU karburatorer for første gang udstyret med et fælles støjdæmpende luftfilter. Koblingen var Morris oliebadskobling, som var kendt for sin bløde tilkobling. Gearkassen var fire-trins usynkroniseret, som kort efter introduktionen blev forsynet med synkromesh på 3. og 4. gear.

Karosseriet har sikkert været Cecil Kimbers værk ligesom konstruktionen af undervognen. Chassis var derfor en ren Abingdon konstruktion som ikke deltes med Morris og Wolseley bilerne. Fjedrene havde begrænset vandring og støddæmperne var dobbeltvirkende både for og bag. Fælgene var de kendte Rudge trådhjulsfælge, og bilen var udstyret med hydrauliske bremser, hvilket som før nævnt ikke var en selvfølgelighed i 1936. Som noget nyt var bilen udstyret med fire indbyggede hydrauliske donkrafte, der sammen med centermøtrikkerne gjorde et hjulskifte på landevejen relativt nemt.

Motoren på 2322 ccm ydede 78 hp ved beskedne 4200 rpm. Der blev i alt bygget 2921 eksemplarer i åbne og lukkede udgaver, heraf 696 Tickford Coupé.

Indvendig var kabinen meget luksuriøs med separate læderstole for og et bagsæde med nedfældeligt midter-armlæn. Det hele var selvfølgelig garneret med træpaneler samt et instrumentbord af ædle træsorter med alle de instrumenter som naturligt hørte sig til i en MG.

En kortere version af SA kom allerede i 1937 under typebetegnelsen VA. Motoren var nu kun 4 cyl. på 1549 ccm med en ydelse på 55 hp ved 5500 rpm. Altså en mere omdrejningsvillig sag end den store 6 cyl. motor. Hvilket tilsyneladende kunne mærkes, da bilen var lidt lettere end en SA. Prøvekørselsresultater bekræfter dette. Gearkassen er nu synkroniseret på 2., 3. og 4. gear og de seneste udgaver havde fået en enkelt tørpladet kobling, som vi kender på nutidens biler.

Bilen blev produceret i 2407 eksemplarer i lukket saloon og som åben firesædet tourer samt som Tickford Drophead coupé. (se foto næste side)

Nogle af datidens prøvekørsler skamroste på det nærmeste bilen. Tophastigheden måltes i praksis til 90 mph (ca.140 km/h). En journalist beretter om en tur fra London til Glasgow - 390 miles - i mørke og regn i februar måned tilbagelagt på 7:50 time. Det giver en gennemsnitsfart på lige ved 80 km/h. Ganske pænt i 1939 hvor denne prøvekørsel fandt sted!

I 1939 satte MG kronen på værket med den store WA model med en lidt større 6 cyl. motor på 2561 ccm. Ydelsen var på 95 hp ved 4400 rpm. Bortset fra at være større, smukkere og dyrere end sine forgængere var der ikke de helt store forskelle. Produktionstallene var da også beskedne hvilket skyldtes, at bilen kun blev produceret i et lille års tid indtil krigsudbruddet. Det blev derfor kun til 363 eksemplarer, heraf 63 Tickford Coupé.

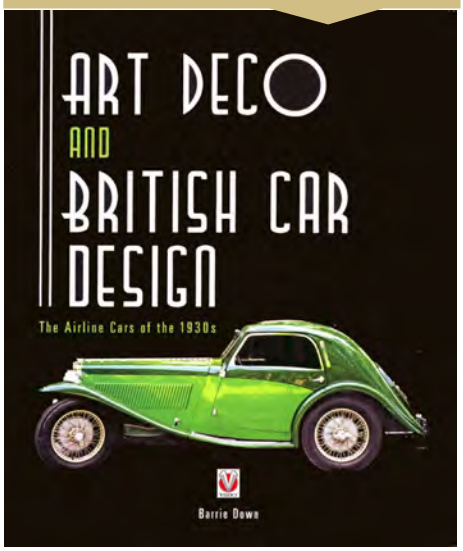
Tickford

Salmons and Sons, grundlagt i 1820, var en betydningsfuld karetmagervirksomhed. Deres produkter bar mærket Tickford. Efter bilens fremkomst byggede man karosserier så tidligt som i 1898. I 1925 annoncerede de deres Tickford 'All Weather' koncept. Dette koncept anvendtes på mange engelske biler og gik også under modelbetegnelsen 'Drophead coupe'.

I slutningen af 1930'erne var der 450 ansatte i firmaet. Der blev producerede 30 standardkatalogiserede Tickford drophead karosserier om ugen til bl.a. MG og Wolseley. Der blev bygget en del Tickford udgaver af T-typerne og SVW serien.

Kendetegnende for en Tickford model er, at vindspejlet (forruden) er bygget sam-

Forsiden af forlaget Veloces bog 'Art Deco an British car design' prydes af en MG med en Airline karosse. Kan det blive smukkere? Desværre var produktionstallet begrænset da prisen for en Airline var ca. 30% højere end for eksempelvis en almindelig MG PA. Der blev kun bygget i alt 48 biler fordelt med 27 PA, 14 PB, 6 NA og 1 TA.





MG VA 1938, Tickford Drop head coupé.(RM)



MG SA 1937 saloon med den lille 6 cyl. motor på 2,3 liter. (RM)

men med karosseriet og at rammen har samme farve som dette. Vindspejlet kan derfor ikke lægges ned, men forruden kan vippes op, således at der kan komme frisk luft ind i kabinen. Dørene har rudehejs (vinduerne kan rulles op og ned), og kalechen kan åbnes halvt (som i en moderne targa bil) eller slås helt ned. Kvaliteten af kalechen var væsentlig bedre end i de andre åbne MG, hvor kalechen ofte kun var en nødløsning.

Tickford-bilernes interiør var præget af komfort og luksus. Forsæderne var separate sæder af Bucket typen, og der var dørlommer og tykke tæpper på gulvet og masser af ædle træsorter i kabinen. Tickfords mange muligheder for at køre lukket, halv- eller helåben var med til at lukke produktionen af den smukke Airline coupé. Tickford modellen er også smuk, men ved siden af en Airline fremstår den lidt mere konservativ i sin fremtoning.

Mørket sænker sig

September 1939 invaderede Tyskland Polen og 2. verdenskrig var en realitet. Krigen ændrede alt for MG og satte en stopper for produktion af sportsvogne. Det betød, at MG fabrikken i Abingdon, som resten af UK's virksomheder blev pålagt produktion eller reparation af krigsmateriel. I Abingdon blev der bl.a. bygget kampvogne, samt reparation af andet krigsmateriel.

I 1941 havde Cecil Kimber en diskussion med William Morris om forskellige produktionsomlægninger. Det udartede sig til en decideret konflikt og endte med at Kimber sagde op og forlod fabrikken i Abingdon. *'The Father of the MG'* forlod sit livsværk efter 20 år med en række uforglemmelige sportsvogne.

Fire år senere omkom Kimber ved en togulykke. Kort før denne tragedie skrev Kimber i et brev:

Jeg føler mig pessimistisk med hensyn til fremtiden for den virkelige entusiasts sportsvogn. Før eller senere vil storfinansen overtage den og dræbe dens sjæl.

Efter krigen så verden anderledes ud. MG overlevede krigen og det skulle vise sig, at mærket skulle vokse sig til at blive 'verdens mest solgte sportsvogn'. Mere om det i næste nummer.



Nærstudie af VA'ens forlygter – der var virkelig kælet for detaljen.(RM)

Glæd dig !

Vi bringer del 3 af "Fortællingen om MG" i næste nummer af MG bladet……

♦

Baggrund

Inspirationen til denne artikelserie fik jeg fra en pamflet med titlen 'Historien om MG' udgivet af DOMI i 1976 i anledningen af MG's 50 års jubilæum. Pamfletten gennemgår kortfattet MG's historie men med visse mangler og uden ret mange tekniske specifikationer. Det begyndte med at jeg kopierede og rettede lidt i det oprindelige indhold samt tilføjede lidt hist og pist. Men ting har med at udvikle sig og nu er det blevet til mere end 30 siders 'brødtekst' og en noget anderledes omfangsrig gennemgang end jeg havde forudset!

Foruden nævnte pamflet har jeg suppleret min viden fra opslag på nettet, bl.a. Wikipedia, men ikke mindst fra Mike Allisons bog 'Magic of the Marque'. Hertil en del andre bøger fra min bogsamling. Min artikelserie er nok ikke på alle områder historisk korrekt, men det har heller ikke været formålet. Formålet har været at fortælle MG's fantastiske historie tilsat mine egne betragtninger.

God læselyst.
Matthies Nissen

MGB på vejen

Tekst og foto Tage Schmidt

60 års Jubilæum
(1962 - 2022)
MGB

Fem hovedlejer giver blød motorgang



Prøvekørselsrapport bragt i Jyllands-Posten den 9. juni 1965

Herunder bringer vi anden del af artikelserien om MGBs 60 års jubilæum. Artiklen i dette nummer af MG bladet indeholder oplevelsen med at prøvekøre en helt ny MGB. Udover selve prøvekørslen får vi også et indblik i, hvordan datidens prøvekørsler blev gennemført, og ikke mindst i forhold til muligheden for fri hastighed på de danske veje. Artiklen blev første gang bragt i Jyllands Posten i 1965.

Kort sagt:

Der fås sedaner, som er næsten lige så hurtige til omtrent samme pris, men MGB'ens køreegenskaber giver stadig fordele, når det gælder om at udnytte hestekræfterne, selv om den til dels er gjort komfortabel på bekostning af det rent sportslige. Den nye motor med fem hovedlejer er en betydelig forbedring, og alt taget i betragtning giver næppe nogen anden 2-sædet så god værdi for pengene.

Prøveeksemplar:

MGB med trådhjul og Dunlop RS5 Road Speed dæk (pladefælge og Gold Seal C 41 dæk er standard). Pris kr. 36.802 (standardpris kr. 35.376).

Vigtigste nyt:

I forhold til tidligere prøvekørt MGB: fem hovedlejer i stedet for tre i ellers uændret motor med samme effekt-specifikation som hidtil. RS5 dæk (tidligere prøvet med standarddæk).

Prøvebetingelser:

Normale med konstant blæst og tørre veje. Ca. 500 km tilbagelagt.

Motoren:

Indførelsen af fem hovedlejer har – hvis man kan dømme ud fra de to prøvekørte eksemplarer – medført en betydelig blødere motorgang, ikke mindst ved høje omdrejningstal, hvor man må støtte sig til omdrejningstælleren for ikke at risikere at overskride de tilladte 6000 o/m.

Den har dog mere til fælles med almindelige, kraftige sedanmotorer end med egentligt sportsmaskineri, blandt andet fordi den har en ganske normal knastaksel og en tilsvarende tam drejningsmoment-kurve med maksimum ved 3000 o/m.

Til gengæld trækker den pænt magtfuldt helt ned til 1500 o/m i topgear, skønt totalgearingen ikke kan beskyldes for at være særlig lav, og man har udmærket acceleration fra 2000-2500 o/m, så man kan køre temmelig friskt uden at skulle bruge gearstangen ustandseligt.

Tophastigheden er 170 km/t ifølge pålidelig engelsk rapport, praktisk taget svarende til de maksimale 6000 o/m, men det er en forudsætning, at kalechen er oppe, og selv da kræves langt tilløb. Det er dog altid let at holde omdrejningstælleren mellem 5000 og 5500 o/m svarende til 140-153 km/t, men hvis man ofte vil holde så store konstante hastigheder, vil et elektrisk overgear nok være en klog anskaffelse.

Jeg målte accelerationstiderne 11,8 sek. for 0-200 meter og 18,2 for 0-400 meter, og i den engelske rapport opgives følgende tider: 9,0 sek. for 0-80 km/t, 12,6 for 0-96 km/t, 21,2 for 0-129 km/t, 30,9 for 0-145 km/t og 18,8 sek. for 0-400 meter. Til sammenligning accelererer den 6-cylindrede Opel Rekord og Ford Taunus 20 M TS fra 0 til 100 km/t på 14 sek.

Støjniveauet:

Det bestemmes, både med kalechen nede og oppe, hovedsageligt af vindstøjen, dog undtagen ved by- og promenadekørsel. Ved nogle hastigheder gør motoren sig knapt bemærket, og selv ved hurtig landevejskørsel høres den kun som en sund undertone. Udblæsningsstøjen er meget moderat, også under kraftig acceleration. Under langsom kørsel hører man derimod tydeligt ventiler og andre bevægelige motordele arbejde, og når vindstøjen tillader det, forekommer der en del transmissionsstøj.

Gearskiftet:

Arbejder efter veletableret MG-tradition lidt stramt, men til gengæld meget præcist og positivt med korte bevægelser (skønt gearstangen er meget kort og placeret, som det sømmer sig i en ægte sportsvogn, kommer den op direkte fra gearkassen, hvilket naturligvis giver ualmindelig fin føling med skiftet).

Der er betydelig større trin mellem udvekslingsforholdene, end man normalt anser for ideelt for egentlige sportsvogne, men de fleste almindelige købere vil sikkert finde aftrapningen praktisk til hverdagskørsel. Ved 1000 o/m er hastigheden 7,9 km/t i første gear, 13 i andet, 21 i tredje og 28,8 i fjerde. (Close-ratio gearkasse fås ved bestilling mod ekstra betaling).



Det går ret hurtigt med at sætte kalechen op, men det tager mange minutter at folde den rigtig ned, så plastruderne ikke krølles



Cockpitdækken med lynlås i midten giver god beskyttelse mod vindsus ned om benene, når man er alene i bilen. Her vist på en modificeret MGB med andet rat, forkortet gearstang og flere instrumenter.



Cockpit med lædersæder i den prøvekørte MGB 1965.

Indretningen:

Den er komfortabel som i en sedan i samme prisklasse, hvad sæder, pladsforhold og udstyr angår, hvis man ikke har noget imod at sidde lavt og har den fornødne smidighed til at komme ind og ud. Kalechen er rimelig vindtæt helt op til tophastighed, men det tager nogle minutter at sætte den op og lægge den ned. Der er lavt til loftet med kalechen oppe, og jeg stødte flere gange hovedet mod en stiver på ujævn vej.

Det er svært at lære at skelne kontakterne på midten af forpanelet fra hinanden uden at kigge, men ellers er kontakt- og instrumentarrangementet hensigtsmæssigt. Der er lavt til loftet med kalechen oppe, og jeg stødte flere gange hovedet mod en stiver på ujævn vej. Det er især gennem *styreegenskaberne*, at MGB udmærker sig frem for tilsvarende hurtige sedaner i samme prisklasse, selv om de knapt tåler sammenligning med visse mere rene – men dog også betydeligt dyrere – sportsvogne. Man har langt bedre føling med styringen end i de fleste sedaner, blandt andet fordi den er mere direkte og præcis. Under langsom manøvrering kan den være tung til det besværlige, men den bliver lettere og lettere, jo hurtigere man kører.

RS5 dækkene giver betydelig større sideføringskraft end de standardmæssige C41, og skridgrænsen er dermed højere end for de fleste sedaner, men alligevel på den anden side lavere end for visse, særligt velkonstruerede familiebiler, herunder nogle af BMC's egne (radialdæk vil dog muligvis kunne sætte den i vejret, især sammen med en krængningsstabilisator).

Ved almindelig hurtig svingkørsel er styringen nærmest neutral, og på skridgrænsen sætter en mild, let kontrollabel overstyring gradvis ind. Meget hurtig kørsel i snævre sving medfører ret stor krængning og kan aflaste det inderste baghjul, så det spinner, men normalt kan man give meget kraftig gas i lavt gear uden at fremkalde spin. Retningsstabiliteten er altid meget fin i kraftig sidevind, men forbedres sammen med styreegenskaberne i sving – herunder skridsikkerheden – mærkbart ved at øge trykket i dækkene fra de foreskrevne 18 psi. til 24.

Affjedringen:

Er behagelig på de fleste veje, og man mærker normalt ikke meget til, at baghjulsophængningen er stærkt konservativ. Men selv med det foreskrevne, ret lave dæktryk kan affjedringen føles meget stiv over visse, småbølgede belægninger, og den forringes mærkbart ved forøgelse af dæktrykket (RS5 er ifølge sin opbygning under alle omstændigheder et stift dæk at køre på, og der er næppe tvivl om, at komforten kan forbedres væsentligt med radialdæk). Tværbølger i betonbelægning kan give karakteristiske smånik

Bremserne:

De tager blødt med god gradvis virkning, stopkraften svarer udmærket til motorydeevnen, og retningsstabiliteten under katastrofebremsning er meget fin. Almindelig hastighedsnedsættelse kræver kun små pedaltryk, men der skal trædes godt til for at standse vognen fra tophastighed.

Indretning:

Forholdsvis veldimensioneret bagagerum. Standardudstyret omfatter blandt andet:

- Indstillelige ryglæn (ved brug af værktøj).
- Olietryksmåler.
- Triptæller.
- Variabelt instrumentlys.
- Højdeindstilleligt bagspejl.
- Skindbetræk.
- Kortlæsningslampe.

Mangler:

- Instruktionsbog på dansk.
- Udvendig lås i højre side:
- Startsving.

♦

Prøvekørsler foretaget tilbage i en tid med fri hastighed

Prøvekørslerne

Tage Schmidts prøvekørselsrapporter var normalt baseret på mindst 500 kilometers kørsel på hjemlige veje fordelt over en uge, hvor der altid – for systematisk sammenligning af bilernes køreegenskaber – indgik faste stræk af motorvej, landevej og småveje med rig variation af sving og ujævnheder.

Prøvekørslerne i udlandet foregik tit på krævende bjergveje og på Grand Prix racerbaner. Som medlem af den internationale Årets Bil jury var han regelmæssigt inviteret til at prøve nye modeller på afsides steder, før de kom på markedet, og i en del tilfældesomme før de blev sat i serieproduktion.

Tage Schmidt fokuserede altid hovedsagelig på styre- og bremseegenskaber, affjedring og vejgreb samt på, hvor godt eller mindre godt indretningen hjalp til med håndteringen af bilen. Specielt udforskede han altid så vidt muligt bilernes opførsel på skridgrænsen i sving med henblik på både sikkerhed og sporty kørsel.

Farten var fri

Det er væsentligt at bemærke, at de år, da han prøvekørte nye 1950-70'er biler, er præcis de eneste år i bilhistorien, da farten var fri på motorvej, landevej og snoet bivej. Man kunne køre bilerne med fuld brug af deres ydeevne både lige ud og i sving. Den fri hastighed indførtes i 1954 og sluttede med oliekrisen omkring årsskiftet 1973-74, da farten blev begrænset til 80 km/t på almindelig vej og 110 på motorvej for at spare brændstof.

Derfor kan prøvekørselsrapporterne fra dengang fortælle meget mere om bilernes køreegenskaber end de fleste af de rapporter, der findes i nutidige bilblade om, hvordan de nu gamle biler – i meget forskellig vedligeholdelsesstand – er at køre i dag.

For læsere, som overvejer at anskaffe en bil fra den periode og søger en særligt velkørende autentisk model, kan hans rapporter således måske være nyttige, fordi vurderingen af køreegenskaberne skete på baggrund af umiddelbar sammenligning af den aktuelle bil med alle relevante samtidige modeller.

MGB fakta:



Mål:

- Vægt 910 kg.
- Vendediameter 9,75 m, 2¾ ratomdrejning fra side til side.
- Dækdimension 5,90x14.

Konstruktion

- 4 cylindre i række. 1798 cc.
- Kompressionsforhold 8,8:1.
- To SU-karburatorer.
- 95 SAE-hk ved 5500 o/m.
- Drejningsmoment 15,2 kgm.
- Selvbærende karrosseri.
- Skivebremser foran, tromlebremser bag.
- Håndbremse af vægtarmtype mellem sæderne.
- Tandstangstyretøj.

Tekst og foto Bjarne Møller Simonsen



Oplevelser med MG'en i 2021

"I denne artikel beskriver vi vores dejlige ture rundt Danmark i sommeren 2021. Turene blev gennemført i vores to MG'ere: MGTC 1947 og MGFT 1954. Vi kørte i alt 7.566 km gennem Danmark."

Årets første tur.

Påskelørdag den 3. april blev dagen, hvor vi ville på årets første køretur, som oven i købet endte med at blive en ren naturoplevelse. Vejrudsigten lovede vindstille, solskin, men dog køligt hele dagen. Endelig kunne vi øjne starten på vores MG køresæson, selv på trods af et lukket land p.g.a. Covid-pandemien, men veteranen måtte nu blive trukket frem.

VI fik klaret fourageringen med sandwich og termokaffe i kurven, hvorefter vi kørte fra Lemvig langs Limfjorden over Oddesund, op langs kysten forbi *Vestervig Kirke* med *Liden Kirsten* og *Prins Buris grav*. Herefter gennem dele af *Nationalpark Thy* med afstikkere til bl.a. *Stenbjerg landingsplads*, *Nørre Vorupør* med det store *Strandbad* og *Nationalparkcenter Thy*, der var under opbygning ind i klitten.

Dernæst kørte vi tværs over Thyland gennem Thisted, langs Thisted Bredning gennem Vildsund og langs kysten til det idylliske *Doverodde* med *Statens Museum for Kunst i Thy* i den gamle Doverodde Købmandsgård.

Sidst kørte vi til Ydby Hede forbi gravhøjene fra bronzealderen og *Nordisk Folkecenter For Vedvarende Energi,* rundt om *Helligsø Drag*, hvorfra der er en flot udsigt ud over Nissum Bredning mod Harboøre tange og Humlum Bjerge.

Tur til Helmklink Havn.

I den sydvestlige ende af *Nissum Fjord ligger Helmklink Havn*. Den er bygget i 1910 og er den største fjordhavn ved Nissum Fjord med 99 bådpladser til småbåde. Et virkeligt charmerende område med flere sommerhuse. Der blev også tid til et besøg i *Fiskernes hus* i *Hvide Sande* og *Strandingsmuseet* i *Thorsminde* og hertil byens kirke, der er indrettet i et tidligere redningsbådhus.

"De to søstre"

En dagstur med den smukke vej langs Flensborg Fjord gennem Rønshoved, Kollund Strand gennem Kruså med besøg i *Frøslevlejren* med efterskolen og de mange museumsbarakker. Charmerende og spændende i dag, modsat under 2. verdenskrig, selv om det nok var et af de bedre steder for krigsfangerne dengang.

Vi kørte videre langs grænsen til *Højer Sluse*. Lige bag slusen og dæmningen ligger den lille *Restaurant Slusen*, som serverer glimrende smørrebrødet og øl. Vi fortsatte fra slusen omkring Rudbøl til Møgeltønder med de charmerende lave huse langs den brostensbelagte hovedgade og den smukt bemalede *Møgeltønder Kirke* og *Schackenborg Slot*. Sidst nåede vi et besøg i *Broager Kirke* med de to tårne ("de to søstre") - og kalkmaleriet med den legendariske *Sankt Jørgen*. (Se note).

Dagens sidste mål var det 25 m høje *Marsktårnet* ved Skærbæk og *Rømø*. Undervejs stoppede vi ved *Kliplev Kirke* for at se det gamle *træklokketårn* fra ca. år 1300, der er Danmarks ældste trækonstruktion. Fra Marsktårnet, tegnet af Bjarke Ingels Group, er der mod vest en uendelig udsigt ud over marsken i *Nationalpark Vadehavet*, som er på Unescos verdensarvsliste. Der er ingen sving på



Broager Kirke



Marsk Tower ved Skerbæk



H.C. Ørsted statue i Rudkøbing

den knap 10 km lange dæmning til den flade turistø Rømø med små 600 indbyggere. Vi rundede Havneby og kørte retur mod *Sct. Clemens Kirke*, der viser fortidens søfarts betydning for velstanden på øen.

Nævnes må også *hvalhegnet* ved Juvre og *Nationalmuseet Kommandørgård* smukt møbleret og med vægge med tidstypiske hollandske fliser samt skelettet af en stor kaskalothval, der giver et indtryk af hvilke naturkræfter datidens kaptajner / kommandører kæmpede med i det Nordlige Ishav.

Syng med på danske sange…..

En række korte ture havde som mål forskellige dækspark arrangementer såsom f.eks. *Lidenlund Veteranbilklub*. Her blev der sunget med på *Thøger Larsens: Du Danske Sommer jeg elsker dig, Erik Bertelsens: Blæsten går frisk over Limfjordens vande, samt Tørfisks: Fuglene letter mod vinden.* Alt dette i solnedgangens smukke skær.

De aftener var der fri adgang til *Den Gamle Toldbod* med *Vestjysk Kunst Fonds* udstilling af de mere end 650 guldaldermalerier af bl.a. C.W. Eckersberg, Wilhelm Marstrand, Carl Locher, med flere, skænket af samleren *Frank Nicolajsen*. En enestående samling, der er værd at besøge

Sommerture.

Sådanne dagsture omkring Limfjorden og Vestkysten, hvor der er utroligt meget at se og opleve, fortsatte sommeren igennem.

En tur gik til *Lodbjerg Fyr* i klitterne, gennem de flade åbne områder omkring *Flade* og *Ørum Sø* og egnens kirker. Undervejs holdt vi ind ved den ca. 500 år gamle af Nationalmuseet købte og fredede *Aa-Mølle* ved Remmerstrand. Den har hørt under Gudum Kloster. Møllen var i brug indtil 1953. I dag er møllen overtaget af *Danske Møllers Venner Aa-Mølle*. Møllens tidligere tredje generationsejer bor i den smukke noget forfaldne møllegård, som er nabo til møllen. Vi faldt i snak med ejeren og blev inviteret ind i privaten for at hilse på husets frue. Ejeren viste os herefter rundt i huset, der havde været hans hjem siden fødslen. Man kunne fornemme de tidligere generationer i indretningen og møbleringen. En rigtig god oplevelse. Ejendommen burde efter min mening fredes og indgå i "møllemuseet".

Flere dagture blev kørt i det midtjyske fra vest til øst, på tilfældige småveje med det ene formål, at nyde naturen. Vi gik tur ved *Den Genfundne Bro* nær Vestbirk. Vi standsede og nød en kop kaffe og en is, mens vi fik en sludder med de lokale ved den foreningsdrevne lille *købmand i Vrads*.

Turen mod vest fra Vrads mod Hjøllund gik gennem et meget smukt og bakket hede- og plantagelandskab. I Hjøllund kan man vælge at køre ad den grønne vej gennem Gjessø til Silkeborg eller fortsætte gennem det flade hedelandskab mod Ikast.

En picnictur gik fra Herning over hede-og brunkulsarealerne ved Søby til fugletårnet i *Skjern Enge* med afslutning i *Abildå Brunkulsleje*.

Flerdages ture.

Med udgangspunkt i Frederikshavn, kørte via til Mariager og Hals Egense og nød gensynet med de små fiskerlejer langs østkysten. I Frederikshavn besøgte vi *Nordjyllands Kystmuseum*, *Bangsbo Herregård* med bl.a. Vognsamlingen, Modstandsmuseet, Søfartsudstillingen med Ellingåskibet og ikke mindst Bangsboparken med det imponerende haveanlæg. Det blev også til en afstikker til Skagen, hvor vi var der i uge 29 - *Hellerup ugen*. Det var en "berusende" oplevelse,



Farverigården i Æbeltoft



Kystmuseet Bangsbo



Picnictur ved fugletårnet Skjern Enge

på en god times tid, inden de ædruelige vestjyder kørte fra festen. Men gang i den var der!

En anden tur på fire dage gik til det sønderjyske med base på Benniksgaard, med besøg på *Sønderborg Slot*, og Holm på Nordals, hvor vi så *Hjortespringbåden "Tilia Alsie"* 19 m lang og 2 m bred til 24 mand bygget af *Hjortespringbådens Laug* i samarbejde med nationalmuseet i forholdet 1:1. En fuldskalakopi af Hjortespringbåden der blev søsat i1999.

Vi nåede på turen også den smukke *Jollmands Gård* en gammel alsisk kroggård fra 1790. Den ligger også i Holm. Gården er en af de sidste tilbageværende kroggårde i Danmark. Navnet kroggård skyldes formen på gården, der minder om en krog.

På en tur travede vi bl.a. gennem Grenås centrale ældre bydel med den smukke bindingsværksbygning, der rummer *Museum Østjylland Grenaa*. På denne tre-dages tur brugte vi dog mest tid på køre- og gåture i *Mols bjerge* og Ebeltoft by med opland, hvor vi kiggede nærmere på *Fregatten Jylland*, *Glasmuseet* og ikke mindst den store smukke gamle rødbrune bindingsværkbygning *Den Gamle Farvergård* og *Maltfabrikken*. Farvergården står som for 100 år siden og består af et intakt farveri, farverens bolig og avlsbygninger. En spændende oplevelse.

Lige så spændende var det at gå gennem Maltfabrikken, der i 1998 blev lukket og forfaldt. Men nu genopstået som *Folkets Fabrik*, et sted for kunst, kultur, erhverv og iværksætteri, hvor det er lykkedes i nyindretningen at bevare bygningens ånd og konstruktion, så man stadig fornemmer, det er en gammel industribygning.

På en længere tur til et par småøer i det østlige Ø-rige, besøgte vi Ærø Hotel, der havde inviteret til Veteranbilweekend. Turen hertil blev kombineret med en tur til Langeland, med ophold og fiskebuffet på *Bagenkop Kro*. Hertil et besøg i *Fiskeriets Hus*, der fortæller om Bagenkops storhedstid som fiskerihavn.

Gør turen længere ved at køre videre rundt på den aflange ø, da der er mange godser, herregårde og idylliske småbyer at besøge. Rudkøbing er en hyggelig by med lave gamle to etagers huse langs den brostensbelagte gågade. Vi måtte også lige forbi statuen af *H.C.Ørsted,* hvis karakterskala (13-skalaen), vi kæmpede med under vores uddannelse til farmaceuter. Statuen står over for den gamle apoteksbygning, der var hans fødehjem.

Efterfølgende tog vi sejlturen i solskin fra Rudkøbing til Marstal med Strynø til bagbord ! - Så kan det ikke blive bedre. Veteranbiltræffet, som var vores egentlige mål, viste sig som et glimrende guidet arrangement med rundture på øen og rundtur i Ærøskøbing.

♦



Thorsmindehavn med sluse og indsejling



Aa mølle ved Remmerstrand



Veteranbiler ved Ærø Hotel



Hjortespringbåden Tilia Alsie

Note

"Om Broager Kirkes tårne fortæller et gammelt sagn, at i et slot på Smøl Vold boede to søstre, der var siamesiske tvillinger og sammenvoksede ved lænden. Den ene døde før den anden, men man turde ikke skille dem ad for at redde den levende, og nogle dage efter døde hun også. Den længst levende bestemte, at slot og gods skulle sælges, og en kirke bygges for pengene. Det blev Broager Kirke. Til minde om søstrene blev tårnet rejst med dobbelt spir. Det højeste spir minder om den søster, der levede længst."

Lidt om de to MG`er og os.

Vi er født i 1941. Fra min tidlige barndom husker jeg familiens første bil, en 6 cylinders to personers Chevrolet med bedstemors klap. Dertil fik jeg lov til at styre bilen siddende på knæene af min far, når vi kørte en søndagstur! – Senere, selv da jeg kunne nå pedalerne, fik jeg også lov til at styre! - Gennem alle årene har jeg ønsket mig en sådan "sportsvogn" men først da min hustru blev træt af, at høre på snakken om gamle biler, sagde hun en dag: "Så køb da en"!!

Det blev så den totalt renoverede MG TC Two Seater Sports fra 1947, der ankom til hjemmet den 22. juli 2005. Samme aften kørte vi de første 50 km i den til Grisetå Odde ved Oddesund sammen med et par gode venner, der også var i en MGTC.



Den 4. juli 2007 ankommer så vores MG TF 1954 Two-Seater Open Sports Car til Lemvig. Bilen stod i Colorado, og jeg kom til for sjovt at byde på den på eBay, uden ønske om at få den, men fælden klappede. Jeg er tredje ejer. Bilen står som da den ankom, det eneste, der er lavet på den er påsætning af en medsendt ny kaleche, og hertil eftersyn af bremser. For et par år siden fik den nye ventiler og dynamoen blev renoveret. Første tur i vores MGTF foregik den 13. september 2007 til Sevel Kro.



Vi har gennem årene hvert år kørt ca. 3.500 km i hver af bilerne på både korte og lange ture. Det gælder også i det Herrens år 2021. De har gennem årene været rundt i Danmark, de Nordiske lande, Europa, England og Skotland, dels på ferieture og til forskellige træf. Men altid kun den ene bil ad gangen, da fruen ikke er meget for at være Driver, da det kniber med at nå pedalerne, og hertil er bilerne uden servostyring. At køre sammen har vi altid begge syntes var rigtig hyggeligt, da man sidder med tæt kontakt i den snævre kabine. Min hustru er som co-driver rigtig god, og hertil elsker hun turene, samt den kontakt og de oplevelser vi har sammen i vores veteran biler.

Rally anekdoter



Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu 10. del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rallyliv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nu nået til 1976, hvor et helt nyt Opel Team Danmark bliver etableret af General Motors med hele fire ens rallybiler, Opel Kadett GT/E 1.9 l., stillet til rådighed for fire af dansk rallysports dygtige kørere for sæsonen 1976. Kunne de så blande sig med de udenlandske kørere også ?

God læselyst.

Så er vi nået til sæson 1976.

Som jeg fortalte fra sæson 1975, ville Generel Motors (GM) nu gå fuldt ind for Rallysporten i Europa med sit ny etablerede "Opel Rally Team", som fik sæde i flere lande, og med støtte fra Opel Cup, hvor der var præmiepenge til både team og de kørere, der klarede sig godt. Før var dette kun forhandlerstøttet, hvor GM fabrikkerne nu var med.

Her i Danmark blev Boel Hansen fra GM ansat til at være teamchef for det danske "Opel Team Danmark", som bestod af Jørgen Hansen/Keld Christiansen, Fjenneslev; Jan Glad/Per Nedergaard, Kalundborg: Jens Ole Kristiansen/ Marianne, Sorø; Morten Spiro/Else Bjæverskov.

Der var bestilt fire Opel Kadett GT/E 1,9 l. med 105 hk. hjem til os. De blev leveret på min familieadresse, fordi det det lå 200 meter fra Kalundborg Autotransport (Dansk Autologik), der modtog bilerne fra fabrikken. Vi udvalgte så vores biler – selvom de var helt ens ! - og så begyndte vi hver især at forbedre dem til rally.

Vi fik bilerne otte dage før vi skulle deltage i vores første rally med bilerne, så vi nåede kun at monterer styrtbøjle og nogle forstærkninger. Motor og andet var standard fra fabrikken, og GT/E'en var i den grad forberedt til rally med sin 1,9 l motor, 5-trins gearkasse, differentialespær og mange andre ændringer, kort sagt: den var klar!

Jeg havde tilmeldt os "Swedish Rally" som var en VM afdeling. Der blev kørt i januar 1976. Løbet havde start i Karlstad og fortsatte op gennem Värmland og tilbage igen. I alt et rally på 1.700 km. med 230 deltagere.



Herover:

I tilfældig rækkefølge: Jan Glad, Jørgen Hansen, Morten Spiro og Jens Ole Kristensen foran deres Opel Kadett GT/E 1.9 l med 105 hk.

"Der er en stærk og voksende interesse for rallysporten herhjemme. Det kom til udtryk i forbindelse med Rallye Monte Carlobo, årets først rally. Der var flere tilskuere end nogensinde før, og der var flere startende end tidligere år, hele 126 biler……."

Herunder:

Hele Rally Team Opel forsamlet inden starten på årets Sachs Rally Baltic……

Foto og tekst fra tidens aviser



Vi havde fået start nr.10 fordi løbslederen kendte os fra nogle tidligere tyske rallys, hvor vi klarede os godt. Jeg blev dog noget nervøs da jeg så deltagerlisten, der indeholdt navne på en række topkørere, som kunne køre på is og sne, noget vi danskere ikke er så gode til!

Da vi skulle starte om morgenen i Karlstad, var der -32 gr. frost, hvilket betød at vi måtte trække bilen i gang.

Det gik faktisk bedre end vi havde forventet, idet vi hurtigt fandt ud af at tage det lidt roligt, og prøve på at "blive på vejen". Vi endte på en24.plads generelt ud af de 230 deltagende biler, og havde vi ikke spildt 20 minutter i en grøft, var vi blevet nr.20. Det siger vel også lidt om, hvor dygtige de forreste biler var!

En anden dansker kørte også i grøften på en af prøverne, dog uden at bilen tog skade. Men de kunne ikke få bilen op igen, så de sad i bilen indtil prøven var færdig. Det viste sig at de forinden var løbet tør for benzin. Bent sagde efter prøven i -32 gr. frost: "Tænk hvis man havde haft en dybfryser man kunne hoppe i, da der jo kun er -18 gr. i sådan en en!".

I sommerferien 1976 havde Morten Spiro fået mig overtalt, til at køre til Polen i den hensigt at køre det polske rally, som er en afdeling af EM i rally. Jeg skulle i det rally være co-driver i hans Gr.I Kadett



Swedish Rally. Det var koldt. Men en stor oplevelse.



Jan Glad / Per Nedergaard, Opel Kadett GT/E under en specialprøve i Pluser Cup i 1976 i Næstved.
Foto Jørgen Esbersen







Jan Glad og Per Nedergaard



Her i DK. Vi havde trænet i Sverige

GT/E. Løbet havde start i Wroclav som ligger i det sydlige Polen. Efter vi var kommet fint derned skulle vi dagen efter ud for at få taget nogle noter på prøverne, hvorefter vi kørte dem igennem. Jeg blev så bange for at sidde ved siden af, at jeg nægtede at kører med i selve løbet, fordi jeg syntes Morten kørte alt for stærkt.

Morten havde sin hustru Else med på turen, og hun var normalt hans co-driver. I den situation ville jeg gerne have, at hun skulle køre med i stedet for mig. Men uanset mit ønske – og måske behov (?) - fik de mig alligevel overtalt til at køre med som co-driver fordi, som Morten sagde: ”Den sidste prøve vi gennemkørte ville du ved rattet, Jan, normalt være kørt ca. 5 sek. fra mig!”.

Det hele endte med at blive en fin oplevelse med deltagelse i dette polske rally, idet vi blev nr. 5 i generalklassementet og hertil vandt vi klassen for Gr. 1 biler – i en EM afdeling !

Per og jeg kørte en del andre rally bl.a i Sverige, hvor vi blev nr. 2 i generalklassementet. I et Dansk/Svensk rally, samt nogle tyske rally såsom Rally Baltic, Rally Nordland m.fl..

I forhold til året Danmarksmesterskab gik det ikke helt som det plejede. Årsagerne var flere, men eksempler som: punktering under en prøve på begge forhjul, som resulterede i et stort tidstab; en anden gang kørte vi i grøften og måtte udgå. Med sådanne uheld kan man altså ikke vinde DM!

Der var også hård konkurrence i klassen, såsom: Jørgen Hansen i Opel Kadett GT/E, Erik Bert i BMW 2002 Turbo, Oluf Raldorf i BMW 2002Tii, og andre.

Meeeen det skulle blive bedre igen. Mere om det næste gang.

♦

Ekstraudstyr til din MG



Tekst Kirsten og Bob Cobley
Kilder: A history of AA, The Royal Automobile Club's History, Essex Regiment in World War One

Badge Engineering - AA og RAC emblemer



I mængden af klassisk ekstraudstyr til vores MGere er Bob denne gang faldet over: emblemer, "badges", fra den britiske vejhjælpsorganisation Automobile Association AA.

Flere medlemmer har efterspurgt mere viden om emblemer, "badges", som de typisk har set på en kofanger eller en kølergrill på en britisk ejet bil, eller måske selv har fået sat på deres egen MG, der måske er importeret med et emblem fra UK.

Artiklen i MG Bladet i maj 2020 side 24-25 omhandlede fornemme emblemer produceret for Automobile Associations konkurrent Royal Automobile Club RAC af H. B. Sale Ltd i Birmingham.

AA blev grundlagt i London den 29. juni 1905 og havde ligesom RAC til formål at fremme bilejernes interesser. De første AA og RAC emblemer blev sat på biler i 1906, og ejerne kunne derved identificeres som betalende medlemmer af AAs vejhjælpsassistance.

Under 1. verdenskrig blev en del cyklende AA patruljer meldt ind i den britiske hær som 8th Cyklist Battalion af Essex Regiment. Som trænede cyklister kunne de nå hurtigere frem end fodsoldater. Af 110 blev over 30 dræbt i tjeneste i tidsrummet 1915 -1918.

Den fornemmeste opgave for AAs uniformerede vejhjælpsassistenter var primært at advare medlemmerne om politiets hastighedstjek længere nede ad vejen. Hvis banen var klar, saluterede de deres medlemmer. Se foto på næste side. Ca. 1925.

Billedet fra 1914 viser et hold cyklende AA vejhjælpsassistenter.



Tilbage til RAC for en kort bemærkning. RAC blev anset som en smule aristokratisk, og medlemstallet daledede gradvist til fordel for Automobile Association. I 1970erne var RACs finansielle situation så problematisk, at deres medlemsservice blev solgt fra. RACs hjemsted er fortsat til at finde i et Pall Mall pragthus i London - en oase for de privilegerede medlemmer.



AAs uniformerede vejhjælpsassistenter



Lad os antage, at man har et AA emblem på sin bil eller ønsker et. Der findes mange designs og typer i forskellige metaller såsom: messing og forniklet messing, sølv og fra 1967 "ægte plastik". De tidlige AA emblemer 1906 - 1967 er stemplet eller præget med nummer og kan datopræciseres. Det er de tidlige emblemer fra før 1967, som er interessante for samlere. Hvis den individuelle MG ejer vil gå på jagt efter et pragtstykke af et emblem, der passer til bilens årgang, kan man f.eks. søge på eBay, skriv "AA Badge" og tilføj "pre-owned", d.v.s. brugt. Der er mange nye efterligninger.

Generelt er veteran RAC emblemer mere sjældne og eftertragtede end AA emblemer, og priserne er derefter. God jagt!

♦



- Nr. 1 til 999999 er fra 1906–30
- A til P bogstaver fra 1930–45
- R, S og T suffiks fra 1946–56 (flade emblemer til motorcykler)
- W, X, Y, og ZA suffiks fra 1956–67 (buede motorcykelemblemer)
- OA til OZ præfiks fra 1945–57
- 1A til 9A præfiks dateret til 1957–59
- 1B til 9B præfiks dateret til 1960–61
- 1C til 9C præfiks dateret til 1962–63
- 1D til 9D præfiks dateret til 1964–65
- 1E til 9E præfiks fra 1966–67







Ca. 1906



1907



1911



1915-16



Motorcykler 1929-52



Køleren 1930-39



Køleren 1945-67



Køleren 1967-

Klubaften på Sydsjælland

Claus Poulsen kom forbi Haslev denne aften den 8.februar 2022 og fortalte den nysgerrige kreds af medlemmer om opbygningen af sin blå MG Midget racer, som vi også har kunnet følge i klubbladet.

Bilen består af to grimme ællinger, som nu er blevet til en smuk svane. Godt gået. Claus havde et slideshow med billeder fra start til slut, som han kommenterede rigtigt godt. Stor tak til Claus for at han ville bruge en aften på os i Sydsjælland.

Til stor overraskelse for de fremmødte kom Thomas Jensen fra Herlufmagle med et spændende indslag fra en racerkørsel på bane med en af sine toptrimmede "Minier". Han havde et kamera i kabinen, så vi fornemmede, at man nærmest sad med i cockpittet. En rigtig spændende aften med masser af race tanker.

Tak til både Claus og Thomas for deres indslag.

14 medlemmer havde fundet vej denne aften, som blev en rigtig hyggeligt raceaften.







Opfordring:

Hvis du sidder inde med forslag til spændende indslag til kommende klub afteneer, så kom frem endelig frem i lyset. Find kontaktoplysninger bagerst i MG bladet.

Tekst og foto Bent Hedegaard



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Englændertræf i Løgumkloster

Fredag den 10. –lørdag den11. juni 2022

Tilmelding:

Kun til træffet kan ske helt op til dagen, men hvis du vil være sikker på et af de eftertragtede krus, er tilmeldingsdatoen:

Den 26. maj 2022 via:
www.englaendertraef.dk eller:
Ena Søndergaard tlf: 2277 7439,
mail: ena@englaendertraef.dk, eller
Thomas Nielsen tlf.: 2088 5476 eller
mail: alsveteranklub@gmail.com

Du kan se meget mere på:
www.englaendertraef.dk og
på Facebook Englændertræf i Løgumkloster,
som vi opfordre dig til at like og dele.

Medbring din billet fra tilmeldingen, så du er sikker på at få et af de eftertragtede Englændertræfkrus. Har du ikke billetten med, er tilmeldt senere end den 26. maj eller slet ikke tilmeldt, kan du fra kl. 11.00 komme tilbage til tjek-ind-området og høre om der er flere krus tilbage. Tilmeldte efter den 26. maj har første prioritet, hvis der er krus til overs.



Respekter copyright

Copyrightmærket © i tilknytning til rettighedshaveres navne er en meddelelse til omverdenen om det pågældende værks ophavsretslige beskyttelse. Det er imidlertid ikke et krav for at opnå ophavsretsbeskyttelse i Danmark, at man anvender copyrightmærket.

(Wikipeadia)

Copyrightmærket ©

I hvert nummer af MG bladet benytter vi billeder til at understrege en situation, glæde hinanden, understrege et flot design eller videregive stemninger under f.eks. et MG arrangement. Oftest er disse billeder blevet taget af et MG medlem, som ved optagelse af deres artikel i MG bladet, samtidig giver redaktionen rettighed til at anvende de indsendte billeder mod kildeangivelse.

Mange gange benytter vi på redaktionen også billeder fra vores arkiv, hvor vi selv ejer rettighederne til pågældende billeder, eller har fået permanent adgang til at bruge dem,

I alle tilfælde er det helt afgørende, at forhold omkring anvendelse af billeder er afklaret inden et sådan bruges i MG bladet.

I visse situationer kan man stå i den situation, at mangle et billede til f.eks. understregning af en tekst. Hertil er der hjælp at hente, idet der er adskillige hjemmesider, der tilbyder brug af billeder uden andet krav end kildeangivelse.

Til alle jer medlemmer, som måtte komme til at stå i sådan en situation bringer vi herunder en lille guide til hjemmesider, der tilbyder brug af deres billeder kvit og frit, dog oftest med krav om kildeangivelse:

——- o O o ——-

Pixabay.com/da/

Her samles tusinder af professionelle fotografer og multimedie-entusiaster månedligt og deler både foto, video og grafik. Materialet kan frit anvende. Man må stort set redigere i billeder og video som man lyster, dog undtaget få regler som fremgår af hjemmesiden.. Pixabays database indeholder mere end halvanden million billeder, videoer og illustrationer.

(Denne hjemmeside benytter vi ofte på redaktionen)



Foto Pixabay.com

OBS:

Redaktionen påtager sig intet ansvar for eventuelle fejl i forhold til de nævnte beskrivelser af de nævnte hjemmesider, da markedet for anvendelse af gratis billeder på internettet er særdeles stort og til tider meget broget.

Oversigten der bringes i denne artikel er krydschecket med flere kilder, hvorfor det er vores opfattelse, at den er repræsentativ for henvisning til hjemmesider med tilbud om brug af billeder kvit og frit. Dog anbefaler vi at man altid anfører kilden.

Desværre er der en lille hage ved nogle af de anførte hjemmesider, idet der ved enkelte billeder kan være krav om beskyttelse af et billede, hvilket betyder at man altid skal have tilladelse til at anvende et sådan billede, men det er heldigvis sjældent det er tilfældet på de nævnte hjemmesider, og det vil så vidt vi ved altid stå anført under eller ud for sådan et billede.

Redaktionen

Pexels.com

Pexels minder meget om Pixabay

Pinterest.dk

Billedbasen indeholder et hav af gode, sjove og spændende billeder af biler, både klassiske og nye biler. Næsten alle billeder må bruges gratis, men check lige det / de billeder du vælger, da enkelte har copyright. Alle billeder der bruges skal vises med kildeangivelse.

(Denne hjemmeside benytter vi ofte på redaktionen)

Unsplash.com

Her findes billeder med fokus på bl.a. fototrends, noget for den stærkt foto interesserede bruger.

Unsplash er desuden kendt for, at være distributør af billeder til fx Trello, Apple, InVision, WordPress m.fl.

Imgur.com

Imgur er et rent paradis, hvis man leder efter billeder der er sjove, utraditionelle og måske også spændende. Billederne er normalt uden copyright. Imgur er oprettet af brugere, hvilket betyder, at det er almindelige mennesker der skaber alt indholdet

Stockvault.net

Et stort arkiv med gratis billeder. På Stockvault er der f.eks. et stort udvalg af 3D-billeder og forskellige former for grafisk materiale. Siden indeholder rigtig mange amatørbilleder, hvorfor det kan være vanskeligt at finde de gode billeder blandt meget "ragelse".

Everystockphoto.com

En billeddatabase, hvor en stor samling gratis billeder er hentet ind fra mange forskellige kilder og hjemmesider.

Morguefile.com

På Morguefile er alle billeder helt uden rettighedskrav. Her kan man frit udvælge alle de billeder, man har behov for.

JANUAR-FEBRUAR MÅNEDS VINDER FOTO



Christian Foss har indsendt billedet med teksten: Man må jo slå til, når der er en lejlighed til at feste, så her er et pix af min Frk. A på hendes 60 års fødselsdag. Hun holder sig godt, synes jeg. I april har vi levet sammen i 40 år.



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 2023, og kun der.

Send dit foto til: rikke-unissen@webspeed.dk

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

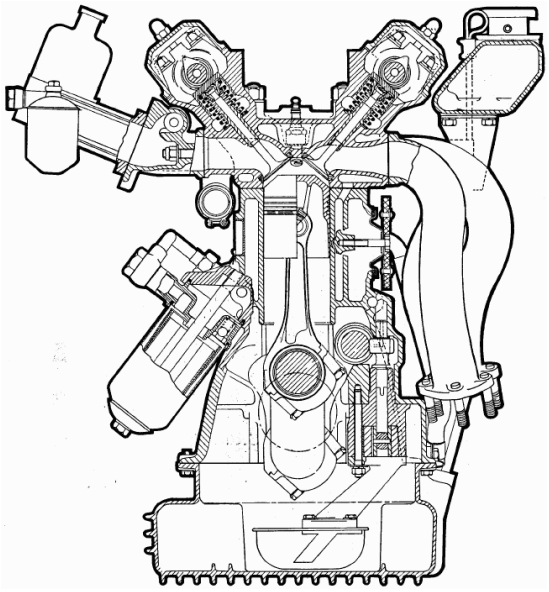




MG	SVINE	GRINE	VEJR APP	MG	RITUAL / UJÆVN / OPEL	→	→	SMÅSTEN / OST	MG MODEL	OP-BEVARING
MG FARVE				LUFTPUDE →						
TIDSRUM									MG MODEL / ENHED	
EFTER D		INDTRÆK / SIDSTE BOGSTAV								
KABU-RATOR →	VANDLØB / LAND		GRÆKENLAND / GODT PÅ SVENSK			OMTRENT	-? BILER / KENDT FRØ			
		MG FARVE / FARVE						TRÆ / DRENG		
INDISK DRAGT / MG FARVE →					STRØGET / FRUGT				FØR F / TANDHJUL	
						→				FØRSTE BOGSTAV
-? KUGLE	MG MODEL / UDTRYK		OP-BEVARING / LEVER			STJERNE / MÅL				
				→						MIDT I VIN
HVAD ER EN TUR I EN MG?				EFTER K				OS		

Vidste du at.....





Idé og input Matthies Nissen

…..Alle producerede MG typer fra 1928 - 1935 var med motorer med overliggende knastaksel. Motorerne var konstrueret af Wolseley, der var ejet af William Morris. Senere benyttedes almindelige topventilede stødstangs motorer fra Morris i både de fire og seks cylindret udgaver. Efter dannelsen af BMC i 1952 benyttedes Austin topventilet stødstangsmotorer. Når der ses bort fra MGA Twin Cam motoren, så har MG har aldrig selv konstrueret en motor fra bunden, blot forbedret og optimeret eksisterende motorer.

Fig. t.v.:
Tegning af MGA Twin Cam motor. Dengang ikke nogen succes, i dag meget eftertragtet.

Resultat af Sponsoraftalen 2021.

OK

På trods af de mange restriktioner og mulighederne for at bevæge sig rundt gennem hele 2021, blev der trods alt fyldt benzin og diesel på bilerne.

Som tidligere meddelt tegnede vi tilbage i januar 2021 en sponsoraftale med **OK,** hvor klubbens medlemmer og familier kunne blive sponsor for klubben, uden at skulle betale for det, noget **OK** ville sørge for, når man oprettede sig som **OK** kunde.

Der er siden start og frem til årsskiftet blevet oprettet 57 sponsoraftaler i 2021.

I den anledning modtag klubben den 12. januar 2022 et pænt brev fra **OK** ilagt en check på hele:

Kr. 5.473,66

Det er ikke så dårligt set med antallet på 57 tilmeldte OK kort. Hertil skal indregnes en ekstra bonus fra **OK** på 30%. .

Med sådan et flot resultat vil jeg på klubbens vegne sende jer, der har tegnet en sponsoraftale, en stor tak. Det gælder både dig som MG medlem, din familie og jeres venner:

Vi håber med dette resultat, at det vil lokke flere medlemmer, og deres omgangskreds, til at indgå sådan en aftale, da det er en win-win situation, og så er produkterne jo **OK.**

Med venlig hilsen
Poul Henning Olsen
MGA register ansvarlig

OK



OK

Ønsker du at blive oprettet som sponsor for klubben uden at det koster dig noget? OK betaler.

For mere information om dette tilbud: Kig ind i MG blad nr. 8 fra 2021. Her kan du på side 35 så, hvordan du tilmelder dig, og hvem du henvender dig til ved eventuelle spørgsmål.

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

T-type tur
Fredag den 27. - søndag den 29. maj 2022

Turen går til Vejle Ådal.

Trods kort varsel – nu skal det altså være!

Coronaen har sluppet sit tag, og vi skal mødes og have de skønne T'ere ud på landevejene igen. Vil I med til Vejle Ådal?

Vores base er Hotel Haraldskær midt i den skønne Ådal. Herfra skal vi på ture ud i det blå og følge i vikingernes spor. Vi skal forbi Tørskin Grusgrav samt Ravninge-broen, og vi skal besøge de gamle konger i Jellinge, hvor en rundvisning vil gøre os klogere.

Arrangementet starter først lørdag, men med mulighed for tyvstart og hyggeligt samvær fredag aften.

Indkvartering:

Hotel Haraldskær

Fredag fra kl.15.00 fredag.

Turplan:

Lørdag starter turen kl.11.30 ved hotellet, hvorfra vi kører til frokoststedet.

Stor pakke:

Ankomst fredag den 27. - søndag den 29. maj 2022

- 2 personer i dobbeltværelse incl. Morgenmad, kr. 3.852,-
- 1 person i enkeltværelse incl. Morgenmad, kr. 2.624,-
- Indeholder:
  - Fredag: aftensmad (excl. drikkevarer)
  - Lørdag: frokost m. øl/vand, kaffe/kage, middag m. kaffe (excl. drikkevarer)
  - Søndag: frokost (excl. drikkevarer)

Lille pakke:

Ankomst lørdag den 28. - søndag den 29. maj 2022

- 2 personer i dobbeltværelse incl. morgenmad, kr. 2.454,-
- 1 person i enkeltværelse incl. morgenmad, kr. 1.576,-
- Indeholder:
  - Lørdag: frokost m. øl/vand, kaffe/kage, middag m. kaffe (excl. drikkevarer)
  - Søndag: frokost (excl. drikkevarer)





Tilmelding:

Senest søndag den 3.april 2022

Mail:

cjr.pedersen@hotmail.com,
Husk navn, adresse, e-mail, telefon, reg.nr.

Indbetaling:

Kontonummer: 7681 3435229 (Sydbank)
Husk navn på overførelsen
Tilmelding er først gældende ved indbetaling.

Spørgsmål ?:

Kontakt os på:
Tlf. 42 16 19 57
eller
Mail: cjr.pedersen@hotmail.com.

Vi håber at mødes gamle som nye T-venner, da det er alt for længe siden!

Hilsen Carsten og Jette (Odense)



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

MG kursus for begyndere
Lørdag den 23. april 2022 kl.10.00 - 16.00

Sted:
Lars Madsen
Langemosevej 7, 4100 Ringsted

Der er dem, der bare 'kan det der med MG' og så er der dem, der ikke er så gode og ikke kender deres MG endnu. Hvis du hører til sidstnævnte, så er her et tilbud til dig:

Lars er medlem af klubben og har et dejligt stort værksted, som vi har fået lov at bruge denne dag.

Kursusleder er Matthies Nissen.

Kursus er en gentagelse af tidligere afholdte kurser. Har du deltaget tidligere, er du ikke længere begynder.

Kursusplan:

⇒ Gennemgang af MG'ens opbygning, herunder besigtigelse af undervogn på lift
⇒ Kontrol af motorolie og andre væsker
⇒ Hvordan du udskifter lyskilder
⇒ Skift af reservehjul med brug af bilens eget værktøj
⇒ Kontrol af dæk (alder) og dæktryk
⇒ … og meget mere

Du bedes medbringe:

⇒ Din egen MG med donkraft, hjulnøgle og reservehjul samt bilens instruktionsbog.
⇒ Arbejdstøj og arbejdshandsker
⇒ Mad til frokost. Klubben byder på kaffe og en basse, en øl eller en vand

Kurset afholdes som 'hands on' kursus, og du arbejder under kyndig vejledning med din egen MG. Du vil blive lidt snavset og måske klemme en finger, men vi giver os god tid, så du virkelig får det lært! Og der skal være tid til spørgsmål.

For en god ordens skyld skal jeg gøre opmærksom på, at der ikke er mulighed for olieskift eller for mindre reparationer. Det tillader tiden ikke.

OBS! MG klubben og kursusleder fraskriver sig ethvert ansvar for eventuelle skader på dig eller din bil under kurset. Knækker en hjulbolt, går en lyskilde, smutter skruetrækkeren m.m. så er det dig selv, der må bære en evt. ekstraudgift.

Tilmelding på moganissen@youmail.dk med angivelse af dit navn, bilmodel og årgang.

Du vil modtage svar, når jeg har modtaget din mail. Max. deltagerantal er seks personer/biler efter 'først til mølle' princippet. Jeg satser på at vi kan arbejde indendørs.



(Da vi ikke kender de gældende corona-restriktioner, tages der forbehold for deltagerantal m.v.)

Matthies

Årets tøsetur
Søndag den 29. maj 2022 kl. 09.30

Mødested:
P-pladsen Møntportvejen 4, 3400 Hillerød

Nu skal vi igen ud og hygge os bag rattet i en MG. Det kan være din egen MG eller en du har lånt af en bekendt. Ved siden af dig, gerne din kvindelige co-driver, som hjælper med at finde vej, og det er ikke svært, da der ikke er tale om orienteringsløb. Vi kører i samlet gruppe hvor muligt.

Når vi mødes får vi en kop kaffe med lidt brød til, inden turen går nordpå ad små hyggelige veje. Undervejs standser vi et spændende sted, hvor der er mulighed for at shoppe og se nogle små specielle forretninger. Herfra fortsætter turen til frokostbordet, hvor turen slutter når vi har snakket færdig. Det bliver nok omkring kl. ca.15.00.

Frokost og drikkevarer er for egen regning.

Tilmelding er nødvendig:

Dette af hensyn til restauranten!

Senest den 25. maj 2022. Tilmeld dig og din codriver til:

Alice Jensen, tlf:: 24 65 16 81,
e-mail: alicebent24@youmail.dk eller

Grethe Thousig, tlf.: 26 21 41 83,
e-mail: gthousig@yahoo.dk

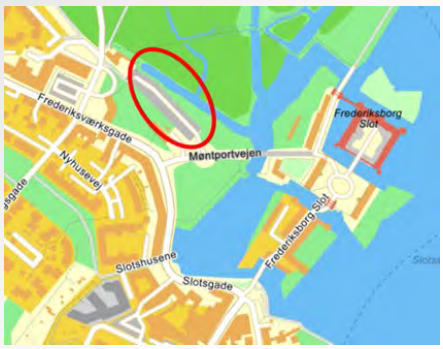
Her kan du også stille spørgsmål om arrangementet.





På gensyn
Grethe og Alice

***PS**: Det er ligegyldigt om bilen er fra 1924 eller 2022, bare det er en MG!*



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Klub week-end

Fredag den 24. - søndag den 26. juni 2022



Mødested: ikke endelig fastlagt.

I år er klub-weekend turen flyttet fra august til juni, og foregår på Bornholm. Her vil Gorm Madsen sammen med flere af vores lokale medlemmer, sikre at vi kommer rundt på solskinsøen, og får oplevet små veje og øens skjulte perler.

Program:

Fredag den 24. juni:

- Ankomst fra kl.15.00, hvor der kan checkes ind
- Enkel aftensmad kl.18:30.

Lørdag den 25. juni:

- Morgenmads buffet kl. 06:30 - 10:30.
- Heldagstur øen rundt og frokost med frokostpakker fra hotellet.
- Aftensarrangement med velkomstdrink kl.18:30 og derefter 3-retters middag inklusive fællessang og kaffe mv.
- Efter middag og sang er dansegulvet klar.

Søndag den 26. juni:

- Morgenmad og en 3 timers fællestur med frokost.

Hvor skal vi bo?

Griffen Spahotel, Nordre Kystvej 34, 3700 Rønne.

Hotellet har 40 værelser som alle er forhåndsreserveret. Det ligger lige ud til vandet og med gratis adgang til 1.000 kvm store indendørs og udendørs Bornholmske Diamantspa. Så husk badetøjet.

Hvis du vil udvide opholdet, koster det kr.1.100 for et dobbeltværelse og kr.1.000 for et enkeltværelse pr. nat. Kan reserveres via mail til hotellet: booking@bornholmhotels.dk.

Husk at opgive ref. nr.:169486, hvor der afregnes direkte ved afrejse.

Ankommer du i en moderne el-drevet MG er der adgang til ladestander

Bro afgifter og færgeudgifter til Bornholm er IKKE indeholdt i prisen.

Det er desværre ikke muligt at medbringe hunde på hotellet.

Priser

I prisen indgår to overnatninger (uden havudsigt), ovennævnte forplejning. Drikkevarer er efter eget valg og pengepung:

- 2 personer i dobbeltværelse: kr. 4.570
- 1 person i enkeltværelse: kr. 3.185
- 1 person uden overnatning: kr. 1.185

Tilmelding:

Senest den 20. april 2022

Enten via mail til: medlemmgklub@gmail.com

Eller via tlf. til Anlis Nissen på: 22 41 57 06 (Kl.10–14), hvor du oplyser følgende:

- Antal personer og navn og adresse på deltagere.
- E-mail.
- Mobilnr.
- Særlige hensyn som f.eks.: allergi, vegetar etc.

Tilmeldingen sker efter "først til Mølle-princippet", og der kan ikke bestilles specielle værelser.

Når vi har konstateret, at der er plads, modtager du en e-mail med instruktion om, hvordan du skal betale.

Afbud

Kan eventuelt meddeles senest den 1.juni.2022 kl.15.

Frem til dette tidspunkt er det for klubben muligt at annullere op til 10% af deltagerantallet.

Refusion kan ikke garanteres, men vi vil gøre vores bedste.

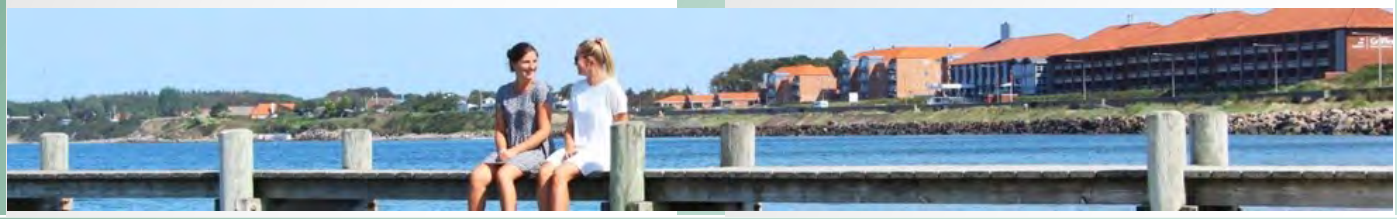
Spørgsmål vedrørende turen

Kontakt Jesper Eriksen på:

Tlf.: 29 22 68 21 eller

E-mail: jde@zoie.dk

På gensyn Jesper





Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1992
og klassiske køretøjer årgang 1993-1997.
Velkommen til vores fællesskab!

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler

Motorcykel - BSA
Dagsværdi 40.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
837 kr.

Knallert - Puch MS 50
Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
764 kr.

Klassisk bil - MX-5
Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko
3.229 kr.

Veteranbil - Opel GT
Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
1.312 kr.

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.

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

ThistedForsikring



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

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM
Tirsdag den 5. april 2022 kl. 19.00

Mødested:

Sommer's Automobile Museum, 1.sal
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Besøg af Motorhistorisk Samråd

Johnny B. Rasmussen skriver som indledning til mødet:

Er det nye tider for gamle biler?

En lovgivning der hele tiden tilpasses med fokus på miljøet, og herunder på bilernes Co2 udledning, er særdeles svære elementer at håndtere når vi skal se på det gennem "motorbrillerne".

I Danmark er der i realiteten kun en enkelt organisation, der har der udsyn gennem motorbrillerne, det er Motorhistorisk Samråd. MG Car Club Danish Center er optaget i organisationen og medvirker dermed til det arbejde der udføres med henblik på at bevare og forbedre forholdende for disse gamle biler.

På jeres klubmøde den 5. april vil jeg give jer et bredere indblik i hvilke udfordringer vi ser, både på den korte og den lange bane. Du vil få mulighed for at få svar på de spørgsmål, og måske ovenikøbet på de bekymringer du selv ser, når der tales om fremtiden for de historiske køretøjer. Jeg vil komme ind på de seneste ændringer i lovgivningen, der har været ganske positive, og hvilke myndighedskrav vi ser lige rundt om hjørnet.

Det skal nok blive en spændende aften. Vel mødt

Med venlig hilsen

Johnny B. Rasmussen, Sekretariatsleder Motorhistorisk Samråd

Der bydes på kaffe undervejs.

På gensyn
Bestyrelsen

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 12. april 2022 kl. 19.00

Mødested:

TP Auto

Roholtevej 18, Orup, 4640 Fakse

Besøg hos TP Auto

På utallige opfordringer fra medlemmerne gentager vi succesen med besøg hos TP Auto i Fakse.

Torben og hans team er eksperter i at tune racermotorer. Bl.a. har han flere gange lavet prins Joachims Lotus Cortina racer

Søren kommer med sine ikoniske boller til kaffen – så hvis I kommer med det gode humør er alt godt.

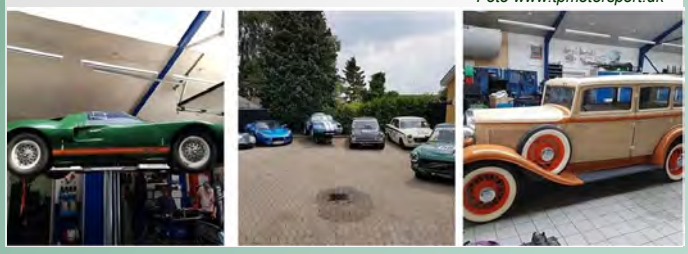
Tilmelding sendes på:

sms 40 19 112 69 eller

mail: benthedegaard@hotmail.com

Hilsen Bent

Foto www.tpmotorsport.dk



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 19. april 2022 kl.18.00

Mødested:

P-pladsen ved REMA 1000

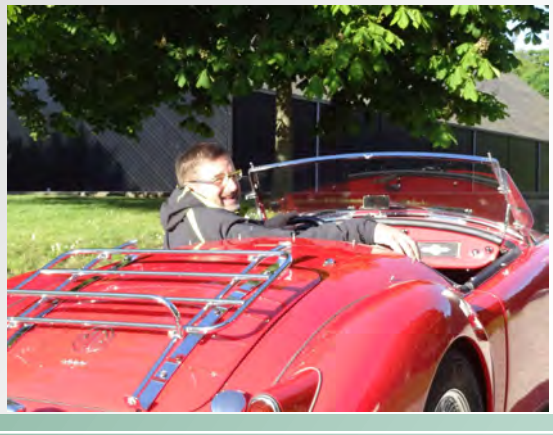
Fredensvej 3, 4295 Stenlille

Årets første køretur på Vestsjælland

Hvis ikke du synes vejret er til, at få luftet din MG, så kom bare i et andet køretøj, bare du holder humøret højt.

Vi starter kl. 18.00 fra P-pladsen på en tur, der slutter hos Hans og Dorthe.

På gensyn
Bo



KLUBMØDER I MAJ
Forårets / Årets MG

NÆRUM
Tirsdag den 3. maj



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER
Tirsdag den 10. maj



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 17. maj

HUSK:

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

MP Autolakering

JL gruppen

JL har pr 1/6-21 købt MP Autolakering i Kvistgård!

MP Autolakering er nu en afdeling i JL gruppen, med alt indenfor autolakering, speciallakeringer mv. Vi har ansat den for de fleste i branchen, velkendte autolakerer Erling Haagerup, som værkfører i afdelingen, og er med det helt fremme og bedst muligt rustet til alle de spændende opgaver med biler, især klassiske biler og veteranbiler for at nævne de helt særlige.

Vi glæder os til at byde alle velkommen!

LARS BORSIG MG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG MG CLASSIC MG

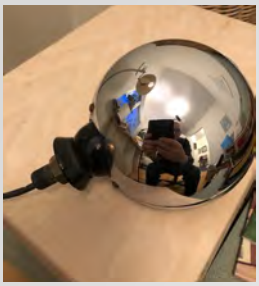
Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk

KØB & SALG

SÆLGES

Tågelygte

Lucas SFT462 foglamp till sen MG TC från och med TC 4739. Mycket svår att finna! Renoverad, fint skick! Pris 2.700 Dkr



Berndt Aulin
22270 Lund, Sverige
Tlf.: +46 705954925
E-mail: berndt.aulin@gmail.com

Solskærm

Solskærmen er beregnet til MGTC , MGTD og MGTF. Pris er ifølge Moss kr. 260,00, men sælges for kr. 120,00 + porto.



Bjarne Simonsen
Tlf.: 3097 3265
E-mail: bsimonsen@privat.dk

SÆLGES

Fælge

4 stk. velholdte grålakerede trådfælge med dæk passer til MGA sælges. Pris i alt 1.500 kr.



Bent Hedegaard
Tlf.: 4019 1169
E-mail: benthedegaard@hotmail.com

MGB 1971

Flot MGB 18 Roadster 2cl sælges grundet alder (min). US Model, grøn , ingen rust, virkelig god stand, kører godt, på blyfri benzin. Pris kr. 110.000. Fremvisning efter aftale.



Finn Hansen
Tlf.: 2966 6607
E-mail: hofsko@privat.dk

KØBES

MGB GT med automatgear

Bilen jeg søger skal være i god stand og køreklar. Jeg er IKKE interesseret i projekter eller MGC eller højre styret MG.

Michael Olsen
Tlf.: 4126 6269
E-mail: taageskov@gmail.com

Mange forårs- og sommerarrangementer:

Kig ind på vores hjemmeside: www.mgklub.dk og find en masse arrangementer, da vi ikke altid får dem alle med i bladet. Men husk lige at kigge ind i bladet først, da vi bringer indkaldelse til alle de arrangementer vi får tilsendt.

Maj måned:

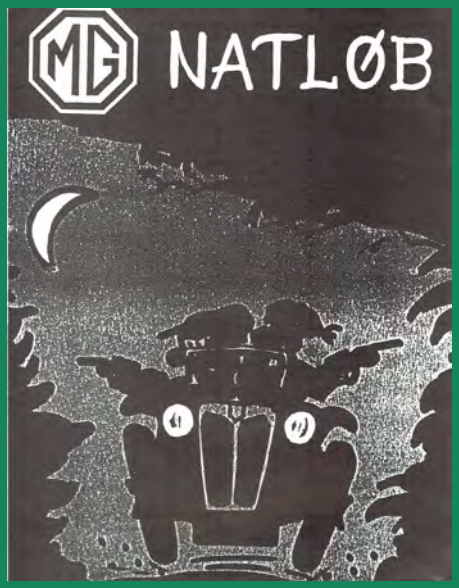
- Søndag den 1.maj: Forårsmønstring på Kastellet.
- Søndag den 8.maj: Søndagstur 1 i klubregi
- Søndag den 15.maj: Manøvreprøve 1 i klubregi.
- Søndag den 22.maj: Orienteringsløb 1 i klubregi.
- Tirsdage i maj: Klubmøder i øst.

Juni måned:

- Søndag den 5.juni: Store køredag
- Søndag den 12.juni: Gavnø med klubstand

Juli måned:

- Søndag den 31.juli: Søndagstur 2



Classic CENTER

www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

*Særlige regler gælder

e-mærket

British Sportscars

REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT

Herningvej 5A - 4800 Nykøbing Falster - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk - Tlf: 40 72 31 35

KONTAKTOPLYSNINGER

BESTYRELSE



FORMAND
Claus T. Poulsen
Ved Gadekæret 16, 3650 Ølstykke
Tlf. 29 99 42 45
E-mail: c.c.poulsen@post.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
Wolfgang Rohleder
Byvej 15, 4700 Næstved
Tlf. 40 27 31 80
E-mail: wolf-
Nyt bestyrelses-medlem



BESTYRELSESMEDLEM
Torben Olesen
Karlstrupvej 99, 2680 Solrød Strand
Tlf. 20 22 00 61
E-mail: torbenolesen55@gmail.com



BESTYRELSESMEDLEM
Claus Gammelgaard
Hjorthøj 10, 4400 Kalundborg
Tlf.: 60 90 24 80
E-mail: clga@live.se

KASSERER



Jesper Dan Eriksen
Fasanvej 22, 3660 Stenløse
Tlf.: 29 22 68 21
E-mail: jesper@zoie.dk
Ny kasserer

HJEMMESIDEN

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

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

DASU

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

MG REGISTRE



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



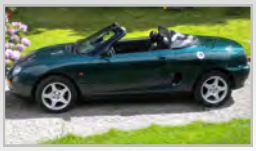
MGA
Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: *poul.olsen6@gmail.com*



MGB / MGC / MGB GT / MGB V8
Jens Clausen,
Brådebæksvej 4, 2970 Hørsholm
Tlf. 31 22 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 og MGY
Matthies Nissen,
Ewalds Have 40, 4300 Holbæk
Tlf.: 40 16 54 86
E-mail: moganissen@youmail.dk

BLAD & MEDLEMMER



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

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

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

OBS:
Har du ikke modtaget bladet senest den 1. i de måneder MG bladet udkommer, så kontakt Anlis Nissen

ANNONCER:
Allan Christensen
Tlf.: 42 44 53 93
E-mail: *mgccredaktion@gmail.com*

Autohallen
v/Ib Rasmussen

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

Jeg tilbyder: Alt inden for reparation, service og vedligehold - også plade– og malerarbejde.

Stort udvalg af smøremidler, reservedele, tilbehør.
Inkl. gaveartikler.

Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal.



Køb og salg af veteranbiler.
Inkl. formidlingsaftale

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

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg **www.autohallen.one**

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

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

Besked fra redaktionen

Har du en moderne MG ?

På redaktionen modtager vi fra tid til anden forespørgsler fra ejere af MGF / MGTF (1995 - 2005), der tilsyneladende er i tvivl om, hvor de kan få repareret deres MG.



Fortvivl ikke, for hjælpen er snublende nær:

Brug vores annoncører i MG bladet, de står allerede parat til at hjælpe dig med din MGF / MGTF, sværere er det ikke !

Og skulle du være den lykkelige ejer af en helt moderne MG (2020-2021), så står vores nyligt ankomne bagsideannoncør klar med assistance.



MG er tilbage.
100% elektrisk.

Rækkevidde op til 263 km.
Fra 199.999,-

ZS EV Comfort



ZS EV Luxury

Recharge yourself

→ mgmotors.dk

MG ZS EV forbrug ved blandet kørsel: rækkevidde op til 263 km - CO2: 0 g/km under kørsel, iht. WLTP. Mulighed for DC hurtigopladning op til 80 kW op til 80% på 40 min. (ladehastighed afhænger af flere omstændigheder, bl.a. ladestander, strømforsyning til denne, udendørstemperatur etc.).
7 års fabriksgaranti dog maks. km 150.000. Prisen er ekskl. eventuelt farvetillæg. Der kan forekomme omkostninger til ladeløsning og installation heraf.