MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Maj 2022 - Nr.3





Fortællingen om MG

Læs tredje del af Matthies Nissens føljeton, som nu er nået til 1945 og de nye muligheder, der åbnede sig efter krigen, hvor de nye efterkrigsmodeller så dagens lys. Kig ind på side 5-9.





MG ZS EV

Vi har prøvekørt den nye faceliftede og eldrevne MG ZS EV med en rækkevidde på op til 400 km. Læs bl.a. om vores oplevelser med forbedringerne i.f.t. den første model. Kig ind på side 18-22



MGB - Vores allesammens bedste sportsvogn.

Vi er nået til tredje del af vores fejring af MGB modellens 60 års jubilæum. Kig ind på side 12-14

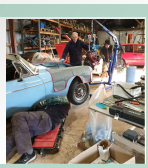
MG ZS EV

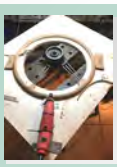


Rikke anskaffede sig den første eldrevne MG ZS EV, og beretter om sine første 450 dage med bilen. Læs inde på side 27-29

MG - The Marque of Friendship

Bent Hedegaard beretter inde så side 32 om en hyggelig oplevelser med rigtigt venskab blandt MG folket.





Restaurering af Banjo-rat

Ole Schneekloth videregiver sine erfaringer med at restaurere sådan en type rat. Resultatet er blevet ret flot. Se det på side 33.

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



Så er det tid til en ny køresæson, og vi skal til at have det sidste klargjort på vores biler. Nogle har nok allerede været ude og køre, da vejret jo har vist sig fra sin bedre side her midt i marts måned. Andre venter til det sidste salt er skyllet af vejene, og det er blevet lidt varmere i vejret. For mit eget vedkommende har jeg været ude på en kort tur i dag søndag den 20.3.2022 i flot solskin. Men nok lidt koldt til at køre åben bil.

Som nogen nok har bemærket, har vi ikke programsat forårsklargøring i år. Det skyldes, at Gør det Selv værkstedet, som vi har brugt, lukkede tilbage i efteråret. Det er ikke så nemt at finde et andet sted, hvor vi kan være 10-15 biler samtidig, og samtidig til en favorabel pris. Vi vil prøve, om vi kan finde et andet sted til næste år, så vi kan genoptage traditionen. Hvis der er nogen, der kender til et sted, hvor vi kan mødes, så kontakt meget gerne én fra bestyrelsen.

Siden sidste "Nyt fra bestyrelsen" har vi haft generalforsamling, som I har kunne læse om i sidste blad. Vi har haft vores første bestyrelsesmøde herefter, hvor vores nye medlemmer af bestyrelsen selvfølgelig også deltog. Som sædvanligt på vores møder, bruger vi blandt andet tid på at evaluere de sidste arrangementer samt planlægge kommende arrangement.

Jeg har efterfølgende været ude og overrække Rookie-pokalen til Lars og Marlene Hürtig, som anerkendelse på deres fine start på deres o-løbs karriere. Det blev gjort i strålende solskinsvejr, som det kan ses på fotoet.

Af arrangementer kan nævnes møde i Haslev samt i Vestsjælland, her holdt Jesper Johansen et foredrag om de mange ture, som han har haft arrangeret i de sidste mange år. Det kræver en del forberedelser at styre en flok MG'er ned igennem Europa. Her kom flere sjove anekdoter og gode råd frem, samt positive tilkendegivelse fra deltagerne.

Nu vi er ved arrangementer - Jeg vil godt her efterlyse medlemmer, som kunne have lyst til at komme med forslag til en køreture, eller som måske har spændende input til arrangementer, som vi så efterfølgende kunne iværksætte. Lidt ærgerligt at det næsten altid er de samme der stiller sig til rådighed. Kom med idéer og input, så vil vi i bestyrelsen hjælpe med det praktiske i det omfang det behøves. Lige nu mangler vi nogle til at arrangere et o-løb i august måned samt vores søndagstur i september måned.

Arrangementet der er på tapetet her i maj måned:

- Vi starter den 1.maj med forårets mønstring på Kastellet. I år mødes vi ved Scandic i Glostrup og kører så vidt muligt samlet derind. Dog i grupper, så vi ikke generer andre trafikanter.
- Nærum har igen i år fået lov til at samles ved museum Hangar 2 på den gamle Flyvestation i Værløse, hvor vi skal kåre årets MG.
- Vi har vores første søndagstur, som denne gang ender hos Kurt Bull i Nykøbing Falster.
- Så skal vi have kåret årets MG på Sydsjælland, som denne gang foregår hos Peter Ålbæk i Herfølge,.
- På Vestsjælland skal vi også have kåret en Årets MG, som foregår hos Peter i Store Merløse.
- Den 22.maj har vi vores første orienteringsløb.
- Den 29.maj er det tid til den årlige Tøsetur, som i år starter fra Hillerød.

Alle detaljer kan ses i kalenderen, og bagerst i dette MG blad

MG hilsen
Formand Claus Poulsen
Tlf. 29 99 42 45
E-mail: c.c.poulsen@post.tele.dk



Lars og Marlene Hürtig modtager Rookie-pokalen



Allan og Gorm ved generalforsamlingen i gang med at tælle stemmer i.f.m. valg som suppleant til bestyrelsen



Claus er næsten klar med sin MGB til sæsonen

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 maj blad er den 20.marts, og for juni-juli blad den 20.april)

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:



Foråret står for døren, og hvad er smukkere end et blomstrende kirsebærtræ.
Det er Jens og Linda der på en forårstur til Sverige fandt denne smukke rasteplads.

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Når dette MG blad nr.3 ligger i din postkasse, skulle foråret meget gerne have vist sig fra sin smukkeste side, og dermed fået lokket de sidste MG'ere ud af garagen eller carporten.

Forårets komme er samtidig signal til, at de mange MG– og klassiker arrangementer finder sted, Vi prøver at følge med så godt vi kan med annonceringer af disse arrangementer i MG bladet, hvor vores hjemmeside også er et glimrende supplement i tilfælde af ændringer. Du bør derfor altid checke et arrangement, som du vil deltage i, da der kan være kommet ændringer siden sidste MG blad udkom.

Som du måske allerede har bemærket er dette MG blad på hele 48 sider, da der et par gange om året er plads til sådan en sideforøgelse i det godkendte klubbudget. Vi er på redaktionen meget glade for denne forøgelse, da vi har rigtig meget læsestof, som vi meget gerne vil bringe ud til jer.

Der er bl.a. tale om vores to føljeton serier, som vi selv synes er ret interessante, idet den første, hvor vi fejrer MGB modellens 60 års jubilæum, fortæller om bilens store succes jorden rundt. Sådan en succes kræver selvfølgelig at blive fejret, og det gør vi med hele fem artikler her i jubilæumsåret 2022.

Den anden artikel serie er Matthies Nissens store epos "Fortællingen om MG", der strækker sig over fem afsnit. Her boltrer Matthies sig i MG modeller, tekniske vurderinger og ikke mindst i hans personlige holdninger. Det er sjældent kedeligt at læse om hans syn på MG biler, Abingdon, tekniske løsninger etc.

Udover disse artikler har vores britiske moderklub givet os tilladelse til, at bringe en række sjove og spændende artikler, hvilket vil ske i takt med, at vi får dem oversat. Dog kan vi allerede i dette nummer bringe en ret sjov artikel skrevet af Colin Grant og Andy Knott (redaktør af Safety Fast), som Lars Thousig har oversat. Den omhandler historien om en Datsun !!!!

Ja, du læste rigtigt. Det er tressernes sportsvogn fra Datsun: *Datsun Fair Lady*, som jfr. forfatterne har en umiskendelig lighed med MGB (Tja, jeg ved nu ikke ?). Læs artiklen og se om du kan finde ind til de påståede ligheder..

Fra den moderne MG verden har vi prøvekørt den faceliftede MG ZS EV, som nu skulle kunne køre ca. 400 km. på en fuld optankning el. Redaktøren er faktisk forholdsvis begejstret for bilen, bortset fra en irriterende og mærkbar nedbremsning når speederen bliver sluppet. Læs mere om oplevelserne med bilen inde i bladet.

For nu at binde en sløjfe på denne MG ZS EV model, så beretter Rikke U. Nissen om sine første 450 dage med sin MG ZS EV, som tilhørte første aftapning af modellen.

Bliver vi i MGB verdenen, så fandt vi en morsom historie hos Via Retro, hvor Claus Ebberfeld boltrer sig under overskriften "Hvordan kunne en MGB blive mere sexy". Han er som de fleste nok er bekendt med ikke bange for at lufte sine personlige meninger om mangt og meget, så her går det lidt ud over vores elskede MGB - selv i dette hellige jubilæumsår.

I MG klubregi finder du bagerst i MG bladet en række invitationer til arrangementer, som finder sted her i foråret. Hertil har vi kigget i historiebøgerne, hvor Tage Schmidt har hjulpet med at finde nogle sjove billeder fra tidligere manøvreprøve arrangementer i klubregi. Desværre ved vi ikke så meget om billedfakta, men sjovt har det helt sikkert været dengang. Endvidere har vi fundet beskrivelsen af "Automobilets maskinelle indretning" fra 1929.

I bladet bringer vi også tredje Krydsord med fokus på MG. Vi vil meget gerne høre jeres reaktioner på dette initiativ, som Charlotte Poulsen står for. Herunder også om der er stemning for at bringe løsningen på Krydsord udfordringen i bladet. Send os en mail med din mening på:

mgccredaktion@gmail.com

Fortællingen om

Del 3

...tilsat lidt teknik og holdninger

Tekst Matthies Nissen
Foto Rikke og Matthies Nissen (P); Wikipeadia (Wiki)

Her følger 3. del af fortællingen om MG. Vi skriver 1945. Der er lang vej endnu, mærket er nu kun 22 år gammelt. Cecil Kimber, *Father of the MG*, forlod i 1941 MG efter en uenighed med William Morris. Fire år efter omkom Cecil Kimber på tragisk vis ved en togulykke på vej til sin datters bryllup.



Foto 1:
MG TC fra 1946. Farven på indtræk er den samme som farven på kølerribberne – sådan skal det være! Hvis du har svært ved at kende forskel på TA/TB'erne og en TC, så skal du bare kunne tælle til tre: Grundet det bredere karosseri på TC er der kun blevet plads til to lister på trinbrættet – TA/TB'erne har tre lister.(P)

Den første efterkrigsmodel

Da krigen endelig ophørte, spekulerede MG i Abingdon på, hvordan man hurtigst muligt kunne komme i gang og vende tilbage til sportsvognsproduktionen. Man besluttede at puste støvet af TB typen. Man gjorde karosseriet ca. 10 cm bredere og forbedrede bagakslens affjedring. Det færdige resultat blev det som vi i dag kender som TC typen.

Mærkværdigvis fik denne model større succes end man havde kunnet forudse. Salgstallet nåede op på femcifret antal, faktisk tre gange større end nogen førkrigsmodel. Der blev fra fremkomsten i 1945 og indtil 1949 fremstillet over 10.000 stk.

Forklaringen herpå er lidt overraskende. Efter krigsafslutningen blev mange amerikanske soldater, de såkaldte "GI" *(GI er et udtryk anvendt på et medlem af de amerikanske styrker eller dele af deres udstyr. Udtrykket er i dag et akronym for Guvernement Issue - statens ejendom - Wikipedia),* udstationeret i Tyskland som en del af de fire besættelsesmagter*.

Mange af dem havde været udstationeret i England under krigen og havde her fået smag for MG'erne. Under udstationeringen i Tyskland købte mange af dem en TC, som de senere tog med hjem til USA. På den måde blev TC en sand dollar indtjenings stjerne for England.

Den britiske regerings politik dengang kunne udtrykkes i mantraet 'Export or die'. MG overlevede selv om sportsvognene lå langt nede på listen over nødvendige tiltag i forbindelse med opbygningen af landet efter krigen.

Men for den menige englænder var der lang leveringstid på en TC, idet 2/3 af produktionen blev eksporteret til USA og Australien. Nogle enkelte var dog heldige. Her i blandt en ung flådeofficer, der i 1946 købte en TC. Det var hans første nye bil og selvfølgelig tog han sin forlovede med ud på en køretur så ofte som det lod sig gøre. Det vakte lidt furore i visse kredse, idet man ikke anså en to personers åben sportsvogn som et passende transportmiddel for Englands kommende dronning! *(Foto 1 herover).*Men hvorfor opnåede TC egentlig så stor succes?

Hvis vi lægger følelserne lidt væk, så må man være ærlig og sige at det var en lidt bedaget sportsvogn man satte i produktion efter krigen. På dette tidspunkt var en del fabrikker allerede gået over til uafhængigt forhjulsophæng. MG TC fortsatte med den stive foraksel affjedret af to



Foto 2:
Y typen var for sin tid en moderne og veludstyret bil i klassiske 'klæder'. (P)



Foto 4:
YT modellen – sport eller komfort? Med to SU karburatorer og omdrejningstæller ligner det en sportsvogn, men med fire siddepladser hørte den ikke hjemme i datiden opfattelse af en sportsvogn. De to bageste sæder er på dette foto dækket af et tonneaudækken.(P)



Foto 3
Forhjulsophæng.
Y typen var den første MG med uafhængigt forhjulsophæng. Det blev nogle år senere anvendt på Morris, Wolseley m.fl., idet det i 1947 blev anset for at være for dyrt til de almindelige familiebiler.(Wiki)

halvelliptiske fjedre. Andre biler var blevet udstyret med mindre pladehjul, 13 – 15 tommer i diameter som det mest almindelige. TC kørte på 19 tommer trådhjul, som mest af alt mindede om forstørrede barnevognshjul. Større åbne biler skjulte deres hjul under delvis lukkede forskærme. Karosserierne var som oftest afrundede og rummelige, hvorimod TC var smal, kantet og meget lidt rummelig. Hertil raslende løse sideruder og en primitiv kaleche. Oven på kølergrillen sad kølerpåfyldningen, låget var et skruelåg og der var ikke noget trykkølesystem.

Motoren var en høj støbejernsblok, der kun udviklede 54 hp og slaglængden var næste 50% større end boringen. Gearskiftet var manuelt og uden synkromesh i første gear. Varmeapparat var der heller ikke, ingen kofangere eller afviservinger, og den kunne kun leveres som højre styret. Set i dette lys er det utroligt, at amerikanerne kunne falde for denne simple sportsvogn, men de elskede den og vendte tilbage og købte flere.

Hvorfor?

Ingen kan give et fornuftigt svar selv om mange har prøvet. Måske har det noget at gøre med menneskets søgen efter den tabte ungdom eller lysten til et simpelt stykke legetøj? Vi lader spørgsmålet stå åbent!

En amerikansk forfatter har beskrevet det således: For mig så den ud som den største opfindelse siden hjulet. Den var så lav og de tynde hjul høje. Man kravler ind i den på samme måde som man klatrer op i cockpittet på et jagerfly fra 1. verdenskrig. Intet selvkørende har grebet mig på sådan en måde. Det var en helt speciel måde at leve på. En fuldstændig anderledes bil end den som man futter rundt i til daglig.

Paradoksalt nok var det den store succes, der lagde grunden til dens ødelæggelse. Fra hele verden indløb der ønsker om en større TC, lidt mere komfortabel og mere civiliseret. Abingdon lyttede og i 1949 kom der en helt ny og noget anderledes model.

En ny og mindre saloon model

Inden da introduceret Abingdon i 1947 den første efterkrigs saloon med betegnelsen type Y, senere benævnt YA. På mange måder var det en moderne og luksuriøs bil. Der var dog som altid, tale om lidt genbrug. Motoren var den samme XPAG motor som i TC, dog kun med én karburator og dermed en lavere ydelse på 46 hp. Karosseriets kabinedel var det samme som Morris 8, men med MG's egen for- og bagende. Ellers var det meste af bilen nykonstrueret. Det uafhængige forhjulsophæng og tandstangsstyringen var konstrueret af Alec Issigonis, som er mest berømt for sin konstruktion af Minien i 1959 (i Danmark markedsført som Morris Mascot og Austin Partner). Y-typens forhjulsophæng blev, med små ændringer, anvendt i alle MG typer indtil produktionen af MGB ophørte i 1980. (*Foto 2 og 3 herover).*

Y typen var et udstyrsstykke. Kabinen havde separate forsæder af bucket typen. Bagsædet havde midter-armlæn. Læderindtræk og træpaneler hørte med, samt soltag og oplukkelig forrude. Bagruden var forsynet med et rullegardin, der kunne betjenes fra førerpladsen! I lighed med de store SVW modeller var der indbyggede hydrauliske donkrafte ved alle fire hjul.

Året efter i 1949 kom YT typen, som var en åben firepersoners bil. Motoren var igen udstyret med to SU karburatorer og effekten dermed øget til de oprindelige 54 hp som TC'eren. Ikke imponerende, men dog bedre og mere i MG's ånd. Det åbne karosseri var en blanding af sport og komfort, nok mest komfort, og bilen fik da også øgenavnet 'det victorianske badekar'! Men i dag er YT'eren eftertragtet, idet der kun blev bygget 877 eksemplarer mod YA typens 6150 eksemplarer. *(Foto 4 herover).*

I 1951 lancerede man en opgraderet saloon model af Y typen benævnt type YB. Største forskel fra YA'eren var at den var udstyret med krængningsstabilisator foran og mindre hjul, 15 tommers ventilerede stålfælge, mod de tidligere 16 tommers fælge. Det gav bilen et mere harmonisk udseende. YB modellen blev produceret indtil 1953 i 1301 eksemplarer.

Den moderne T-type

Afløseren for den aldrende TC type kom i 1949, benævnt TD type. Karosseriet var nu lavere, lidt mere afrundet og fyldigere. Den lavere højde skyldtes bl.a. at TD'eren havde fået mindre hjul, nu med 15 tommers ventilerede stålfælge magen til YB'eren. Motoren var den velkendte XPAG motor på 1250 ccm med 54 hp. Men det allervigtigste var, at den havde fået samme foraksel som Y-typen, nemlig det moderne uafhængige affjedrede



Foto 5

TD'eren var en værdig afløser for den succesfulde TC – trods svære tider også en eksport succes. (P)



Foto 8

MG TF elsket af amerikanerne men ikke så populær i hjemlandet. (P)

forhjulsophæng og tandstangstyring. En klar forbedring i forhold til TC'erens stive foraksel med bladfjedre og et noget sløret styrehus. *(Foto 5 herover).*

Den nye TD type blev da også en succes, og salgstallene blev næsten tredoblet i forhold til TC'eren, nemlig 28.643 stk. Hertil skal lægges 1022 stk. af den senere opgradere udgave af TD, benævnt TD mark II, der kom i 1951.

Nu skulle alt være godt. Men i mange dele af verden modtog MG entusiasterne den nye TD med blandede følelser. Den nye T type havde fået nyt chassis og karosseri, hertil små hjul - ovenikøbet pladehjul (trådfælge kunne fås som en option) samt kofangere for og bag. Tilmed kunne den også leveres med rattet i venstre side! En ren skændsel!

Selv om nyheden vakte en mindre storm af protester, vendte Abingdon det døve øre til, de havde længe lyttet til disse protester. Salgstallene talte deres tydelige sprog, de var på vej op. Med den nye T type var den barske og primitive køremåde forsvundet for altid. Den nye affjedring gjorde kørslen til en fornøjelse, og køreegenskaberne var nu til at kontrollere.

Vel var salgstallene gode, men de kunne måske have været blevet bedre. I starten af 1951 bugnede engelsk bilindustris ordrebøger. Der var over én million biler som ikke kunne gå i produktion på grund af manglende stål. Den gennemsnitlige leveringstid for en ny bil var fem år. Stål var efter krigen blevet rationeret og var en mangelvare. Rationeringen var ved at kollapse da Canada, der på det tidspunkt var en engelsk dominion, valgte at eksportere sin stålproduktion til USA på grund af Koreakrigen 1950 – 1953. Det har uden tvivl været medvirkende til at MG valgte at eksportere en del af sin produktion som chassiser. At MG alligevel formåede at producere i alt 29.664 TD'ere skyldtes at fabrikken i Abingdon fik tildelt ekstra stål grundet den store eksport til USA, der udgjorde næsten 80% af den samlede produktion.

Arnolt MG

Den italienske karosseribygger Bertone anskaffede i 1951 to komplette TD chassiser (med motor og drivlinie) med det formål at bygge en coupé og en convertible. Bertone var på dette tidspunkt i store økonomiske vanskeligheder.

I april 1952 udstillede han to smukke MG biler på 'Turin Motor Show' i Torino. En dag kom en amerikaner ind på Bertones stand og sagde '*I want to buy the cars'.* Bertone kunne ikke tro hvad han hørte – en amerikaner der ønskede at købe begge biler! '*Both cars*?' spurgte Bertone. Nej, svarede amerikaneren, jeg vil gerne købe hundrede eksemplarer af hver type. Der blev indgået en aftale. Bertone kunne ånde lettet op, han var reddet fra at gå fallit.

Hvem var denne amerikaner? Hans navn var Stanley H. 'Wacky' Arnolt, en kendt MG forhandler og fabrikant fra Chicago. Arnolt overtalte Abingdon til at levere TD chassiserne. Fra november 1952 til maj 1953 blev der sendt 100 chassiser til Torino, hvor de blev iklædt Bertones karosserier – 65 coupé og 35 convertibles – der herefter blev leveret direkte til Arnolt i Chicago.

Bertones karosseri var fremstillet delvis af stål. Motorhjelm, døre og bagagerumsklap var af aluminium. Kabinen var med 2 + 2 sæder og hertil et rummeligt bagagerum. Instrumenter og kontakter var de oprindelige fra TD'eren samlet foran føreren. Optioner kunne tilkøbes: Trådhjul med centermøtrik, varmeapparat, radio og et friskluftsanlæg. *(Foto 6 og 7 herunder).*

Uheldigvis blev det svært for Arnolt at afsætte de mange Arnolt MG, og den sidste blev først solgt i 1958. Årsagen hertil har utvivlsomt været prisen.

Foto 6 og 7 herunder:

Arnolt MG. Bygget på et TD chassis med karosseri af italienske Bertone og solgt af amerikaneren Arnolt fra Chicago. Kan det blive mere internationalt? Smuk og tidløs!(P)







Foto 9:
Magnette ZA og ZB i Variotone. ZB kunne også leveres ensfarvet og med lille bagrude som den viste ZA. (P)



Foto 10:
Gerald Marley Palmer, designer med stor teknisk indsigt. (Wiki)

En Arnolt MG kostede 3145 $, en almindelig TD kostede 'kun' 2157 $ og en Jaguar XK120 kunne fås for under 4000 $.

Oprindeligt var det planlagt, at der skulle bygges 200 Arnolt MG, men 'heldigvis' for Arnolt så MG sig ikke i stand til at levere de sidste 100 chassiser, antagelig på grund af den store efterspørgsel på færdige TD'ere.

TD'eren var Arnolts første projekt. Senere kastede han sig over andre bilmærker - Aston-Martin, Bentley og Bristol - der alle fik special karosserier fra Bertone. Alle blev markedsført som Arnolt modeller designet af Bertone.

En Arnolt MG kan i dag erhverves for lidt under en halv million kroner, så selv om den var dyr som ny, så ville en Arnolt MG have været en god investering.

Den sidste T type

Efter fire års produktion kom der i 1953 en 'faceliftet' udgave af TD'eren. Den nye TF type anses af mange som den smukkeste MG sportsvogn, der nogensinde er bygget. Det kan man være enig eller uenig i. Designet var blevet lidt for mainstream. Eksempelvis var hele instrumentgruppen placeret centralt, som i almindelige og billigere engelske personbiler. Derved sparede man at producere to typer instrumentbord, et til højre styrede biler og et til de venstre styrede. De runde instrumenter var også forladt til fordel for nogle oktagonformede instrumenter, hvilket sikkert ville have glædet Cecil Kimber. Kølergitteret var 'blæst' bagover og forlygterne 'krøbet' ind i skærmene. Kønt? Det er en smagssag, i hvert fald var det rå 'look' nu helt og aldeles forsvundet. *(Foto 8 på forrige side øverst)*

Hjemme i England var salgstallene da også beherskede. Det nordamerikanske marked tog bedre imod bilen, og langt de fleste TF'ere blev eksporteret til USA. Ud af en total produktion på 9.600 blev 6.235 eksporteret til USA (ca. 65%). Hjemmemarkedet aftog kun 1057 eksemplarer (ca. 11 %), resten eksporteredes til andre markeder.

Mange anser fejlagtigt TF'eren som en succes. Det var den ikke, hvis man betragter de nøgne produktionstal og dermed salgstal. På fem år blev der produceret 29.664 TD'ere, mens der på fire år kun blev produceret 9.600 TF'ere.

Noget tydede på at T typen med TF'eren var ved at nå til vejs ende. Den oprindelige XPAG motor på 1250 ccm blev i 1954 boret op til 1466 ccm og hed nu XPEG. Det gav en større ydelse på 63 hp mod XPAG motorens 57 hp. Isoleret set var der tale om en ganske almindelig opgradering for at tækkes markedet, men i virkeligheden var det lidt af en panikhandling, idet man - for sent - opdagede at den nye Magnette Z kunne matche en TD med XPAG motor, når det gjaldt fart ressourcer.

En anderledes Magnette

Afløseren for Y-typen kom i 1953 i form af en Magnette type ZA. Magnette navnet havde været forbeholdt de meget hurtige og sportslige K typer med sekscylindrede motorer. Derfor var det ikke uventet, at MG entusiasterne protesterede kraftigt imod at man navngav en ny – efter deres mening – motorsvag Magnette og så som en ren saloon car! *(Foto 9 herover).*

Hvis man siger Magnette, må man også sige Gerald Palmer, da det var ham som designede den meget vellykkede model. Palmer blev allerede før krigen headhuntet af Cecil Kimber med henblik på at lede MG sektionen under Morris konstruktionsafdeling i Cowley. Her påbegyndte han konstruktionen af MG Y-typen.

Lige som Issigonis, der havde konstrueret Y-typens uafhængige forhjulsophæng, beherskede Palmer kunsten at kunne konstruere en bil helt fra bunden – helt bogstaveligt. Han var mere end blot en designer.

I 1942 flyttede han teltpælene til Bradford for at begynde at arbejde med konstruktionen af - den dengang futuristiske – Jowett Javelin. En bil som begejstrede kendere i 1947. Bilen havde et lavt selvbærende karosseri, uafhængig torsionsaffjedring af alle hjul samt en fire cylindret vandkølet boxermotor. Den var meget mere moderne end MG's Y-type, der lanceredes samme år. *(Foto 10 herover).*

I 1949 vendte Palmer igen tilbage til Morris Ltd. i Cowley for at lede designafdelingen med henblik på at konstruere de nye MG, Riley og Wolseley saloon modeller. Resultatet blev MG Magnette ZA, Wolseley 4/44 og de større Riley Pathfinder / Wolseley 6/90 modeller. Alle med italiensk inspirerede linjer og charme, som stod i skarp kontrast til andre britiske biler i 50'erne. Palmer blev forfremmet til direktør i 1952, samme år som Austin/Morris fusionerede til British Motor Corporation (BMC).

På grund af den interne kamp mellem Austin og Morris, forlod Palmer selskabet og lod sig ansætte hos Vauxhall i Luton. Her blev han udnævnt til Assistant Chief Engineer og designede de første Vauxhall Victor (FA) modeller – kendere vil kunne finde lighedspunkter i bagpartiet på Magnette og Victor.

Magnetten og Wolseley 4/44 var færdigdesignede i 1952 og klar til at gå i produktion samme år. Palmer havde foreslået at give Magnetten mindre frihøjde hvilket bevirkede at den i forhold til Wolseley fik andre paneler og skærme. Hertil gulvgearskifte, separate forsæder og oktagon design af instrumentbordet. Begge biler havde som noget nyt for BMC et selvbærende karosseri, og begge var veludstyret og må betegnes som luksus saloons.

Det rigtige motorvalg

Det var egentlig planen at udstyre begge modeller med den aldrende 1250 ccm XPAG motor – XPEG motoren på 1500 ccm var endnu ikke færdigudviklet. En svag XPAG motor på 46 hp ved 5400 rpm var ikke det som passede til den lidt tungere Magnette. På et sent tidspunkt besluttede man at udsætte præsentationen af Magnetten med ét år i forhold til Wolseley 4/44 modellen. Godt det samme, for nu var den af Austin udviklede BMC B motor på 1489 ccm motor med 60 hp ved 4600 rpm til rådighed.

Selvfølgelig med to SU karburatorer. En sportslig saloon var født og det blev tilmed den hurtigste engelske saloon car i sin klasse på den tid. Men bilen var dog ikke så sportslig at den var udstyret med krængningsstabilisator endsige en omdrejningstæller!

Medvirkende til beslutningen om at lade Magnetten vente på en større motor skyldtes utvivlsomt også at de to biler skulle bygges på hver deres fabrik. Allerede i 1956 kom der en opgraderet Magnette ZB. Motoren havde fået højere kompression, større SU H4 karburatorer mv. og ydelsen var dermed 68 hp ved 5250 rpm. Med få ændringer (en anden knastaksel) var det den samme motor, der var blevet lagt i den første MGA i 1955. Samme år blev der tilføjet en Varitone model med stor panorama bagrude.

Produktionstal for ZA var 12.754 eksemplarer. Tilsvarende produktionstal for ZB var 23.846 eksemplarer indtil produktionsophør i 1958. Af den totale produktion på i alt 36.600 stk., eksporteredes de 15.037 stk. Største aftager var Australien, fulgt af Sverige. Det sidste kan nok undre, da Sverige normalt anses for at være et Volvo 444/445 land.

MG bliver Badge Engineered

Efterfølgeren for Magnette Z typerne levede ikke op til det som man kunne forvente af en MG. Da BMC var blevet dannet i 1952 som en fusion af Morris og Austin, var mange nye mærker kommet til og mange af dem overlappede hinanden i størrelse og pris. Af almindelige personbiler i mellemklassen hos BMC var der nu Austin, Morris, MG, Riley og Wolseley, alle med deres egne modeller. Det var klart at der var behov for en forenkling af produktionen.

Løsningen blev Badge Engineering, hvilket betyder at mærkerne bevares, men nu med det samme karosseri. Derved fastholdes de mærketro kunder! Det italienske bildesignhus Pininfarina havde tegnet et nyt fælles karosseri til de fem bilmærker. Karosseriet var stærkt inspireret af datidens amerikanske påvirkning med stort overhang bag og fyldige halefinner. Ikke det smukkeste karosseri som Pininfarina har slået stregerne til. *(Foto 11).*

Den nye Magnette, ofte benævnt Farina Magnette, kom i produktion i 1959. I modsætning til sine fire andre søstre havde den dog lidt mere motorkraft, idet motoren var udstyret med to karburatorer. Et sportsligt tilsnit, men stadig uden omdrejningstæller! Produktionen var forlagt til Austin i Longbridge.

I 1962 blev de mindre Austin/Morris 1100 ("ADO 16" - *ADO er en forkortelsen for Amalgamated Drawing Office. Austin folkene hævder, at det står for Austin Drawing Office. Uanset hvad så var ADO en betegnelse for den fælles tegnestue samt en løbende nummerering af projekterne, såvel realiserede som ikke realiserede projekter),* der var designet af Issigonis, markedsført som MG, Riley, Wolseley og Vanden Plas som Badge Engineering modeller. Det betød at der nu kom en helt ny MG model. De første MG 1100 udgaver havde to SU karburatorer og ydede 55 hp. I 1964 kom bilen med den velkendte 1275 ccm motor, markedsført som MG 1300. *(Foto 12).*

Indledningsvis havde 1300 udgaven kun én karburator og ydelsen var derfor kun 58 hp - senere 60 hp. I 1967 kom den igen med to karburatorer og ydelsen steg til 65 hp og senere til 70 hp. Produktionen ophørte i 1971. Der blev i alt bygget 157.409 eksemplarer af MG udgaven, hertil skal lægges alle de andre ADO 16 udgaver af Austin, Morris, Riley, Wolseley og Vanden Plas.

Triumph blev, lige som Rover og Jaguar, ikke en del af Badge Engineering programmet, men fortsatte som selvstændigt mærke under British Leyland Motor Corporation Ltd (BLMC), dannet i 1968 som en sammenslutning af Leyland Motors (LMC) og British Motor Holdings. (BMH). Triumph nyudviklede egne modeller, nogle af dem var forholdsvis avancerede, f.eks. Triumph Dolomite (1976).

Ovenstående bekræfter, at John Thornley direktør for MG fabrikken fra 1952 til 1969, havde ret i, at det var Triumph folkene, der havde taget kontrollen over BLMC og dermed også over MG. De var dermed en del af årsagen til at fabrikken i Abingdon lukkede i 1980.

I næste afsnit vender jeg tilbage til 1954. Her kan du læse mere om John Thornley og de nye moderne MG sportsvogne.

♦



Foto 11

MG Magnette Farina i en flot farvekombination. Bemærk de små hjul til det store karosseri. Som en luksuriøs familiebil var den ok, men som arvtager til Z type Magnetten faldt den igennem og den blev da heller aldrig anvendt som en 'competition car' som Z typen. (Wiki)

Foto 12

Seneste udgave af MG 1100/1300 serien. Bilen kunne indledningsvis leveres med fire døre, senere kun som her vist med to døre. (P)



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


Pressefoto

Hvordan kunne en MG blive mere sexy?

Af Claus Ebberfeld. Via Retro den 17.januar 2020.
Bragt med tilladelse af Via RETRO ALT OM KLASSISKE BILER

MGB var og er en af verdens mest succesfulde og populære sportsvogne. Men da MG med dannelsen af British Leyland kom i familie med Triumph, så skulle de finde på noget nyt efter MGB – og Italien viste vejen.

Den oprindelige MGB fra de helt tidlige tressere var et rent britisk projekt, men da den åbne B skulle suppleres af en coupé søgte briterne hjælp fra Italiens fremmeste bildesignhus, Pininfarina. Og den lukkede GT er der også om muligt endnu kønnere end sin åbne storebroder.

Om det var dét, der åbnede MG's øjne mod Italien er et godt spørgsmål. For det kan også have været ærkekonkurrentens Triumphs brug af det lidt mindre kendte designhus Michelotti, der inspirerede MG: Michelotti lykkedes nemlig med op igennem tresserne at give hele Triumphs modelprogram en mere moderne fremtoning og ikke mindst en visuel sammenhæng på tværs af modelprogrammet. Og da de to britiske sportsvognsfirmaer kom under samme paraply med dannelse af British Leyland i 1968 kunne MG vel nok have fået mere indsigt i den italienske forbindelse end før?

Den oprindelige MGB fra de helt tidlige tressere var et rent britisk projekt, men da den åbne B skulle suppleres af en coupé søgte briterne hjælp fra Italiens fremmeste bildesignhus, Pininfarina. Og den lukkede GT er der også om muligt endnu kønnere end sin åbne storebroder.

Om det var dét, der åbnede MG's øjne mod Italien er et godt spørgsmål. For det kan også have været ærkekonkurrentens Triumphs brug af det lidt mindre kendte designhus Michelotti, der inspirerede MG: Michelotti lykkedes nemlig med op igennem tresserne at give hele Triumphs modelprogram en mere moderne fremtoning og ikke mindst en visuel sammenhæng på tværs af modelprogrammet. Og da de to britiske sportsvognsfirmaer kom under samme paraply med dannelse af British Leyland i 1968 kunne MG vel nok have fået mere indsigt i den italienske forbindelse end før?







Hvorom alting er, så var Triumph allerede på vej med afløser for deres TR-4-5-6 -modeller sidst i tresserne, og den var meget mere moderne at se på end både dens forgængere – og MGB'en. Og nu var de to mærker pludselig i konkurrence på en anden måde: Før de kunne kæmpe om kundernes gunst med deres færdige sportsvogne skulle de nu kæmpe en intern kamp i koncernen, for de ville næppe begge kunne få lov at udvikle en sportsvogn til grundlæggende det samme kundesegment.

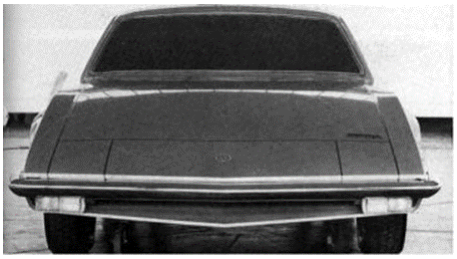
Så MG'en øgede indsatsen, kiggede mod Italien og så – centermotoren! Ja, det lyder helt utroligt i dag, hvor det trækker store overskrifter at den næste Corvette får centermotor. Men det var allerede sidst i tresserne faktisk meningen, at efterfølgeren til MGB skulle have centermotor – ligesom de fremmeste italienske sportvogne fik det på omtrent samme tid. Ikke en antydning af britisk konservatisme her, og projektet var da også i høj grad påvirket af den legendariske Mini-konstruktør Alec Issigonis' idéer og visioner.

Således var motorplaceringen ikke den eneste tiltænkte tekniske revolution for den kommende MGB-afløser: Den nye sportsvogn skulle også have en avanceret undervogn med hydrolastic-affjedring, der på det tidspunkt gennemsyrede hele MGs modelprogram. Og sågar også en ny motor – sort of, som briterne siger: E-serie-maskinen skulle også i Maxi. Det

kunne faktisk være blevet vældig godt.

Men så var der designet. Centermotorbiler er noget ganske andet end frontmotor/baghjulstræk-biler, og på designsiden spurgte briterne *ikke* italienerne om hjælp. Det burde de måske nok have gjort, for der er noget underligt uforløst ved oplægget til centermotorbilen. Det er ikke hjulpet af at E-seriemotoren var ret høj, hvorfor bagenden også bliver det – og så er det som om designerne nærmest har forsøgt at kompensere for det ved at gøre forenden endnu lavere. Altså, ingen tvivl om at designet ville have være mere spektakulært end nogen MGB nogensinde har været det – men pænere eller på anden vis et fremskridt på dén måde? Nej, det mener jeg bestemt ikke man kan sige. Vurdér selv på skitserne herunder:





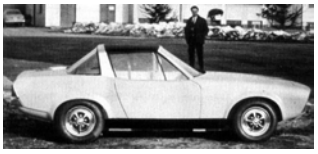






- o O o ——-

Meget tidlig Trimphprototype for den nye TR. Hvordan skulle MG svare på den udfordring?





En tidlig skitse til Austin Allegro: De kunne godt i British Leyland



MG havde ikke den store erfaring med centermotorbiler, men rekordtageren EX-181 havde faktisk en twincam-MGA bag føreren.

Og MG'en tabte da også den interne duel mod Triumph, hvorfor centermotorbilen blev droppet og kun Triumphs forslag til en ny sportsvogn for halvfjerdserne blev udviklet videre. Her var Michelotti som sagt inde over designet – men kun i den tidlige fase. Da det blev alvor, så hentede Triumph hjælp fra Harris Mann, ekspert i ekstrem kileform, og resultatet blev den berygtede Triumph TR7. Den var selv med sin frontmotor ligeså markant som MGs centermotorbil ville have været – men ikke nødvendigvis på en gode måde.

Det er tankevækkende, eftersom sluttresserne og halvfjerdserne fostrede nogle fantastiske bildesign, som blev toneangivende for linien (bogstaveligt talt!) langt ind i firserne – men ikke i disse to tilfælde. Moralen må være, at Italien sad på det nye og frække bildesign i perioden, og MG skulle have spurgt dem først.

Hvorefter det særdeles åbne spørgsmål melder sig, om MG-køberne egenligt kunne have kaperet en centermotor-MG på det tidspunkt? Det er jeg faktisk ikke sikker på, da det jo netop viste sig at den gode gamle MGB kunne sælges i ti år mere uden de store ændringer.

Så måske grinede produktplanlæggerne hos MG alligevel sidst?

♦



"Men vent – måske kan vi også bare gøre den mere sexet med andre kofangere og fartstriber?"

MGB

60 års Jubilæum
(1962 - 2022)
MGB

Af Anders Ditlev Clausager. Artikel også bragt i Veteran Tidende

Vores allesammens bedste sportsvogn



En kærlighedserklæring til MGB

Ordene er redaktørens, men stærkt inspireret af den artikelserie vi er i gang med at bringe om MGB, hvor artiklen, som Anders Ditlev Clausager her har skrevet om "Vores allesammens bedste sportsvogn", følger som tredje artikel i serien om MGB. I foregående numre af MG bladet, har vi bragt artiklerne: "MGB før og nu" og "MGB på vejen".

De kommende to numre af MG bladet bringer vi de sidste artikler i forbindelse med MGB modellen 60 års jubilæum her i 2022.

Jeg har altid hævdet at de historiske biler, som vi hver især er mest interesserede i, er de som vi er vokset op med, og som derfor er så nogenlunde på vor egen alder. Nu holder det vel ikke helt stik, idet vi af den tidligere efterkrigsgeneration (jeg er født i 1949) i lige så høj grad har barndomsminder om de mange førkrigsbiler, som endnu kørte på de danske veje op gennem 50erne, og ofte også senere. Men jeg og mine jævnaldrende var sikkert mere imponerede af de nye biler, fra Folkevogn til Dollargrin, efterhånden som de kom frem.

Lidt familiehistorie

Nå, som det muligvis er læserne bekendt, er jeg et Morris barn; min far var som læge begunstiget, og fik i august 1949 indkøbstilladelse til en ny Morris Oxford Series MO, som afløste en førkrigs haj-snudet Willys Overland - den



havde han for resten købt af min farbror, som jeg nedenfor vender tilbage til. Det blev den første af i alt seks Morris Oxford og 1800, den sidste var en 1800 Monaco Mark II, indtil min far måtte opgive at køre bil i 1970erne. Indimellem disse biler havde vi ved siden af en Morris 1000.

Der var andre Morris biler i familien. Min bror havde i sine unge dage en Marina (den baghjulstrukne fra 70erne). Min moster fik en af de første Morris 850 fra 1959 (Mini eller Mascot), som jeg arvede og tidligere har skrevet om. Og så var der min farbror. Han hed Axel Peter Clausager-Madsen, født i 1895. Han fik lægepraksis i Flauenskjold i Vendsyssel i 1927, hvor han fungerede indtil 1976. Som landlæge i Vendsyssel var det, dengang som nu, nødvendigt at have bil, hvor jeg mener hans første bil var en Chevrolet 1927, og en tidligere bil var

vidst en Plymouth. Jeg mener hans nummerplade var P 363, som han beholdt indtil 1958.

I midten af 1930erne gik det ham åbenbart så godt, at han kunne tillade sig den flothed, at holde to biler, en til praksiskørsel, og en til rejsebrug. Som rejsevogn havde han først en Willys 77, en 1934 eller 1935 model, den blev lige før krigen skiftet ud til den Willys Overland, som min far købte af ham i 1946. Til praksiskørsel fik han en lille Morris Eight, som i 1939 blev byttet til den nye Morris Eight Series E - den såkaldte "store" Morris Eight. Den husker jeg fra min tidligere barndom, det var en mørkerød to-dørs model med soltag, og den forblev hans eneste bil i mere end ti år efter krigen.

Selvom jeg nødig vil besudle min farbrors minde, kan jeg ikke lade være med at spekulere på, om der blev lavet lidt numre med benzinrationering til to biler under og lige efter krigen ? - Læger havde jo køretilladelse og fik benzin, tildelt efter bilstørrelse; jeg har hørt om en anden læge som fik benzinration til en Ford V8, men hældte benzinen på en Fiat 500 i stedet ! - men det var vel i en god sags tjeneste !

I 1956 skiftede farbror Axel til min fars forbavselse (og jeg tror lidt forargelse) til en ny sort Wolseley 6/90, endda med radio, som kostede mere end kr.32.000, hvor min fars nye Morris Oxford Series II havde kostet omkring kr.20.000. Farbrors Wolseley startede min interesse for mærket, og han beholdt bilen indtil 1968, hvor den blev afløst af en MGC GT med automatgear. Desværre var denne MG både upålidelig og upraktisk - min tante var 75 år og gigtplaget, så det kneb med at komme ned i og op fra MGen, så den blev hurtigt afløst af en Rover P6B 3500, som der i øvrigt også var bøvl med.

Jeg skal for resten lige tilføje, at min farbror handlede bil hos Morris- og DOMI forhandler H.H. Kjærulff i Ålborg, i hvert fald siden den første Morris, og indtil han i sit otium flyttede til Svendborg.

Men vi skal jo tilbage til MG. På et tidspunkt i 60erne bestemte min farbror sig til igen at få en anden bil, så han anskaffede sig en MGB. Nå ja, det har man vel lov til at gøre når man er omkring 70 år ! - men til praksiskørsel på landet i Vendsyssel?

Det var den MG som jeg med et nybagt kørekort fik lov at køre et par gange, vidst nok i sommeren 1967. I 1972 fik han en anden MGB, som han beholdt til din død i 1981; den har jeg fået et



par billeder af fra hans børnebørn. Den var blå med hardtop og med indregistreringsnummer BX 22.521.

Så har vi været ad den lange omvej med familiehistorien. Lad os nu komme tilbage til MGB historien !

MGB - en vigtig model.

MGB er nok en af de vigtigste MG modeller, og for den sags skyld en af de mest betydningsfulde sportsvogne i bilhistorien. Det var den sidste "klassiske" MG, fremstillet fra 1962 indtil fabrikken i Abingdon lukkede i 1980. Der blev produceret over 512.000 af dem, foruden MGC (9.000) og MGB GT V8 (2.600). Disse produktionstal gjorde MGB til den i sin tid populæreste sportsvogn, dog blev den senere overhalet af bl.a. Mazda MX5, Chevrolet Corvette og endda Porsche 911, takket være de mange år disse modeller har været i produktion. OK, der var jo også Ford Mustang i 1960erne…., var det en sportsvogn? - Af den blev der en overgang produceret flere hvert år end MGB i hele 18 år.

Fra 1945 og fremefter, var MG symbolet på engelske sportsvogne og deres succes på verdensmarkedet, først og fremmest i USA. Der blev produceret 10.000 af den første efterkrigsmodel TC, derefter 30.000 TD og 9.600 TF, men alle slået af MGA med over 100.000 fra 1955 til 1962, og naturligvis Midget med over 225.000 fra 1961 til 1979. Ligesom sin forgænger MGA, blev MGB derfor konstrueret med henblik på eksport, især til USA.

I mangt og meget fulgte dens teknik MGA. Motoren var en udboret udgave af BMCs velkendte B-serie, boret op fra 1622 cm2 til 1798 cm2, og affjedring, bremser og styretør var også som på MGA. Mekanikken blev forandret forbavsende lidt hele vejen frem til 1980. Derfor var den tidligere MGB betragtet som en hurtig og velkørerende sportsvogn, men ved slutningen af produktionsperioden var den håbløs forældet, og hverken køreegenskaber eller præstationer kunne stå mål selv med familiebiler af den senere generation.

MGB blev præsenteret i august 1962. I 1963 udgaven af Den Store Bilrevy står den til en pris på kr. 31.412 med standard aftagelig kaleche, lidt mere for en folde kaleche. Det var omtrent det samme som en pæn stor familiebil, f.eks. Vauxhall Cresta til kr. 31.518, Morgan Plus Four var prissat til kr. 31.750, mens Sunbeam Alpine og Triumph TR4 var noget dyrere med mere end kr. 35.000. En Volvo P1800 kostede næsten kr. 50.000 og en Porsche 356 1600 Super 90 næsten kr. 63.000, det dobbelte af en MGB.

Det ny design.

Det nye ved MGB var, at den havde fået selvbærende karosseri; hvor MGA

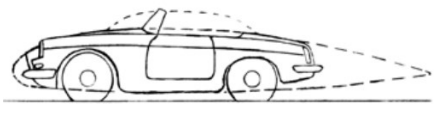


EX181





Fra dansk salgsbrochure, 1962



The Roaring Raindrop



Renault Floride / Caravelle inspireret ?? - Nej







Illustrationer herover er fra en næsten tilsvarende brochure, men fra 1966.

Forskellen fra 1962 brochuren (den røde MGB herunder) er den originale hardtop, som selvfølgelig er ekstraudstyr. Det samme gælder tonneau dækkenet på den blå MGB herver.



Herunder ses instrumentbordet med dette originale rat.



havde separat chassis, og linieføringen var i høj grad præget af italiensk formgivning som havde vundet indpas hos BMC med Farinas sedanmodeller. Men MGB var ikke designet i Italien, den var hjemmelavet af ingeniørerne på tegnestuen i Abingdon, først og fremmest Syd Enever, assisteret af blandt andet Roy Brocklehurst, Don Hayter, Terry Mitchell og Jim O´Neill. Don Hayter har skrevet en interessant lille erindringsbog med fokus på historien om MGB, og som derfor hedder Don Hayter's MGB Story, udgivet af Veloce i 2012.

Don Heyter siger at MGBs linieføring var inspireret af MGs rekordvogn, EX181, også kendt som "The Roaring Raindrop". I bogen har han tegnet et lille diagram af EX181 i profil, med for– og bagende skåret af, og så indtegnet MGBs profil ovenpå. Der er nok noget om det, men han overdriver både proportioner og kurvatur for MGBen.

En detalje som skaffede MG lidt besvær var den måde forlygterne var indsat i en udsparing i forskærmen. Det følte Renault sig forulempet af, idet deres Floride / Caravelle havde en tilsvarende løsning, designet af Pietro Frua for Ghia. Selvom Floriden beviseligt var blevet præsenteret i oktober 1958, havde de først registreret designet i 1959. Heldigvis kunne MG bevise, at nogle af deres tegninger var ældre. Renault opgav til sidst at forfølge sagen. En Jaguar E-type havde for resten nogenlunde det samme, men her var forlygten og dens udsparing dækket af et lygteglas.

I forhold til MGA, var der mange forbedringer på MGB. Det nye karosseri havde døre med fastmonterede sideruder af glas, til at rulle ned, i stedet for de løse sidestykker med klap– eller skydevinduer af plastic, og endelig udvendige dørhåndtag, endda med lås. Foruden den traditionelle løse kaleche som skulle pakkes sammen i bagagerummet, kunne MGB mod merpris leveres med en fastmonteret kaleche, og der kunne hertil tilkøbes en hardtop.

Lidt mere om mekanikken.

Selvom jeg sagde at MGB mekanisk set havde meget tilfælles med MGA, var der lige et par krumspring, som skulle overstås. Da BMC først i 60erne var i gang med omstilling fra baghjulstræk til forhjulstræk med tværstillet motor, var der planer om at indføre en helt ny motorserie i V-form, med både V4 og V6 motorer, begge lige som Fords motor i 60 graders vinkel. Man tænkte sig at udstyre MGB med en V4 motor på vel omkring to liter, som også skulle benyttes i en ny sedan med forhjulstræk. Det blev ved tanken; begge biler fik i stedet den nye 1798 cm2 udgave af B-motoren, i MGB oprindelig med en krumtap med tre hovedlejer, som i 1964 blev til fem hovedlejer, samtidig med at den samme basis motor blev puttet i Austin 1800 (Windsor).

Der blev eksperimenteret med et nyt baghjulsophæng, stadig med en stiv aksel, men med langsgående svingarme, skruefjedre og en tværgående Panhard stang for at holde akslen på plads. Det gav imidlertid problemer med styreaktioner fra bagakslen, og man vendte derfor tilbage til de gode gamle bladfjedre. Forhjulsophænget var stort det som Alec Issigonis og Jack Daniels havde konstrueret før krigen, og som var blevet benyttet på mange MG modeller siden Y-typen i 1947, nemlig TD / TF og MGA. Det var inspireret af Cadillacs uafhængige forhjulsophæng, med ulige lange triangel arme og skruefjedre, hvor den øverste arm var Y-armen på en hydraulisk støddæmper.

Styretøjet var med tandstang, og der var skivebremser, men kun foran. I 1967 fik MGB to-kreds system, men kun for Nordamerika; hjemmemarkedet fik det først i 1977. En servo blev tilføjet i 1970, men var oprindelig ekstraudstyr. Hjulene var almindelige pladehjul som standard, trådhjul var ekstraudstyr. I 1969 blev de såkaldte Rostyle hjul indført. Støbte letmetal fælge sås kun på enkelte specialudgaver i 1970erne.

Gearkassen var en almindelig BMC type, uden synkronisering på første gear. Da karosseriet havde lidt mere plads i kardantunnelen end der havde været på en MGA med chassis, blev det muligt at montere overgear på en MGB, det blev hurtigt meget populært, og endte da også med at blive standardudstyr i 1976 (dog ikke på biler for Nordamerika). Første gear blev synkroniseret på Mark II modellen i 1967, og på samme tid blev det muligt at købe en MGB med en Borg-Warner type 35 automatgearkasse. Det var dog ingen succes; der blev kun produceret 1.737 MGB med automatgear, og produktionen standsede i 1973. Underligt nok blev automatgearet aldrig tilbudt i USA.

Traditioner holdt i hævd.

For en ny 1962 model havde en MGB da helt pæne præstationer, 100 hk (SAE) til 871 kg som resulterede i en topfart på omkring 170 km/t, acceleration fra 0-80 km/t på 8,3 sekunder, og benzinforbrug typisk omkring 8 km/liter. Men en racerbil var den ikke. Det forhindrede dog ikke BMC i at bruge MGBer i motorsport gennem en årrække, mest for at gøre reklame for MG i USA. Her blev der flere år i træk indsat et MG team i 12-timers løbet på Seebring banen Florida. I 1963 var de nye MGBer dårligt forberedte, og alle tre biler udgik. Det bedste resultat kom i 1967, da en MGB blev nummer 11 af alle, og vandt sin klasse; kørerne var Paddy Hopkirk og Andrew Hedges.

Af sikkert kun ren og skær stædighed







T,v,:

MGB GT

Herundere:

Den 6-cylindrede MGC er let genkendelig på "bulerne" og den tværgående pynteliste på motorhjelmen. Modellen blav lavet både som roadster og GT (Wikipedia)

Herover og t.h.:

Billeder fra en brochure fra først i 70'erne. Sort kølergrill, "Rostyle"-hjul og nye farver i tidens mode...







sendte BMC en enkelt MGB til Le Mans i årene fra 1963 til 1965, de fuldførte hvert år, og det bedste resultat kom i 1965, igen som nummer 11 og andenpladsen i klassen, og igen med Hopkirk og Hedges i bilen. MGB deltog også i rally, hvor brødrene Morley kom ind som nummer 17 i Monte Carlo i 1964, og vandt GT kategorien. Ellers var det noget blandet rent resultatmæssigt. Men det absolut flotteste resultat for en MGB kom, da Hedges og Vernaeve vandt Marathon de la Route i 1966, et udholdenhedsløb på 84 timer kørt på Nûrnburgring, som afløser for Lìege-Rom-Lìege løbet. Der lå næsten en andenplads parat for søsterbilen, kørt af af Poole og Enever, hvis ikke en knækket bagakslen hindrede dette på sidste dagen af løbet.

Så bestemte BMC sig for, at udvikle en letvægtsudgave af MGC GT som en speciel racermodel. Der blev produceret to som blev sendt til Seebring i 1968 og 1969, og til Marathon de la Route i 1969. Hopkirk og Hedges blev nummer 10 på Seebring i 1968, og nummer 15 i 1969. En MGC GTS blev nummer 6 i Marathon i 1968. Men i 1969 blev BMCs berømte "Competitions Department" i Abingdon lukket, og MG mærket forsvandt fra motorsport efter 40 succesrige år.

Tema med variationer.

Indtil nu har jeg stort set beskrevet MGBen i den oprindelige roadstermodel fra 1962. Men over de efterfølgende år kom der andre varianter på markedet. Den første og vigtigste var den elegante GT model fra 1965. MG direktøren John Thornley havde en ambition om, at lave "en Aston Martin for fattigmand" (fattig er et relativt begreb!), eller en sportsvogn, som ingen direktør ville skamme sig over at køre i, lige meget hvor og til hvilken lejlighed. Denne gang blev Pininfarina konsulteret, og italienerne fremkom med et besnærende design, med højere vindspejl, fast tag og en skrånende hækklap, som gav adgang til et noget større bagagerum. Der var sågar et beskedent nødsæde til børn, med ryglæn til at klappe ned. Benplads var der kun meget lidt af, men man kan jo ikke forvente alting.

I 1967 kom så MGC, den længe planlagte MGB med seks cylindret motor. Motoren var en moderniseret udgave af BMCs klassiske C-serie på 2912 cc. Den fyldte og vejede meget, og strakte sig så meget længere frem i motorrummet, at MGCen måtte udstyres med et nyt forhjulsophæng med torsionsstave. Af samme grund fik MGC en "bule" på motorhjelmen. MGC var og er nok stadig en noget kontroversiel model.

Den fik en dårlig modtagelse fordi den ikke opfyldte forventningerne hos de som ønskede en værdig efterfølger for Austin-Healey 3000. Den var næsetung hvilket gik udover køreegenskaberne, som ikke var særlig sportsvognsagtige.

På den anden side var den en fortræffelig afslappet rejsevogn på de lange motorvejsstræk, og især med overgear. MGC forblev kun to år i produktion, hvor den måtte vige pladsen som seks cylindret sportsvogn i Leyland hierarkiet til fordel for Triumph TR6.

Lad mig lige nævne Prinsen af Wales, der som sin første egen bil i 1968 fik en MGC GT, som vidst stadig skulle være at finde på bilmuseet ved kongehusets landsted Sandringham i Norfolk, sammen med den MGTC som Prinsens far, Hertugen af Edinburgh, havde i 1940erne.

Og så kommer jeg tilbage til min farbror; hans grønne MGC GT med automatgear som var en sjælden fugl. Der blev

produceret sølle 1320 MGC med automatgear, denne gang flest til USA, og der var kun 11 GT med venstrestyring for eksport til andre lande, heraf én til Danmark. Så jeg mener den må have haft stelnummer: G-CD1-L/4139-G, produceret i oktober 1968. Jeg fandt disse oplysninger ved at gennemgå produktionsprotokollen i arkivet på museet i Gaydon.

Jeg ved ikke hvor bilen er nu, da stelnummeret ikke kendes af Centralregistret, ifølge hjemmesiden "nrpla.de". Ej heller i MG klubbens register findes stelnummeret.

Den tredje variant var MGB GT V8 fra 1972-76. Her bestemte British Leyland sig for ikke at eksportere modellen til USA, bortset fra enkelte prototyper. De knapt 2.600 eksemplarer, der blev produceret, blev kun solgt på hjemmemarkedet, hvilket bl.a. forklarer det beskedne antal.

Da Rover V8 motoren på 3528 cm2 var af aluminium, vejede den ikke stort mere end den normale fire cylindrede MGB motor, hvilket gav en topfart på 200 km/t. Pinligt nok kom modellen på markedet umiddelbart før den første oliekrise i 1973-74, hvor efterspørgslen på hurtige og benzinslugende biler tog et styrtdyk.

Ingen forandring fryder - ikke!

MGBen forblev i produktion alt for længe, men den var jo fortsat populær i USA, og såvel BMC som British Leyland havde siden 1968 kviet sig ved at investere i en speciel ny MG sportsvogn, især ikke da der forelå planer om en ny Triumph TR7, som sås i 1975, og måske kunne have haft en MG som søstermodel.

Da TR7 ikke blev den forventede succes, blev alle planer om andre model varianter skrinlagt. MGB modellen levede videre "on Borrowed time", men måtte nu og da moderniseres lidt, for at den stadig kunne opfylde lovgivningens krav, og især i USA, hvor to-kreds bremser var et krav.

"Højdepunktet" blev nået i 1974, da alle MGB, uanset marked, blev udstyret med meget store sorte plastic kofangere "rubber bumpers". Man kan have forskellige meninger om deres æstetik, men på en mørk eller helst sort bil, ser de slet ikke så værst ud. Desværre måtte hjulophængets højde justeres for helt at opfylde den amerikanske lovgivning, så bilen fik større frihøjde og blev næsten fire cm højere. Det forringede køreegenskaberne som medførte, at der i 1976 dog blev sat krængningsstabilisatorer på bagakslen, og en forbedret ditto på fortøjet.

Ved siden af blev der lavet mange ændringer på de amerikanske eksportmodeller, som fik en enkelt Stromberg karburator i stedet for to SU, sammen med forskelligt andet udstyr, for at forbedre udstødningskvaliteten. I 1975 fik de katalysator først gældende for Californien, og lidt efter for hele USA. Disse modeller måtte så alene bruge blyfri benzin.

USA-modellen havde tre vinduesviskere til forruden og fik selvfølgelig de lovbefalede sidemarkeringslys (Wikipedia)



Gummikofangere og større frihøjde - her på en USA-model fra 1975 (Wikipedia)



MGB V8 blev kun produceret i GT version (Wikipedia)



Også interiøret blev forandret på de amerikanske modeller, og vidst også på de senere eksporterede modeller til Danmark, for at formindske risikoen for kvæstelser, hvis en passager blev slynget mod instrument brættet i tilfælde af sammenstød. Men luftpuder fik den aldrig.

Enden på historien.

Hvornår kom de sidste nye MGB til Danmark ?

Produktionen af venstrestyrede biler til andre markeder end Nordamerika stoppede i 1976, men den danske årbog "Bilrevyen" medtog MG modellerne helt frem til 1979, dog kun med angivelse af "cirka" prisen på kr. 82.000 for MGB roadster og kr. 95.000 for MGB GT (som slet ikke blev produceret med venstrestyring efter 1976). Jeg kan ikke udelukke muligheden af, at DOMI skulle have importeret en enkelt USA-model efter speciel ordre, men det forekommer mig ikke særligt sandsynligt. De fleste MGBer fra 1970erne, som nu er i Danmark er sikkert importeret fra USA som klassiske biler.

For nu at komme hele vejen rundt, fik jeg faktisk min egen MGB da jeg var blevet ansat hos daværende British Leyland, og fik mulighed for at lease en firmabil. Det var lige da den var gået ud af produktion, men ved lidt ihærdig søgen hos forhandlere lykkedes det mig at finde en der var på restlager, så i godt og vel 18 måneder i 1981-82 kørte jeg rundt i en skrig gul MGB roadster. Dens afløser blev en Triumph TR7 Cabriolet, som ikke var nær så morsom, men naturligvis meget bedre som bil betragtet. Min MGB var indregistreret i Birmingham med nummer JVP 173W. Desværre findes den ikke i det engelske centralregister, så den må være forsvundet (eller har fået nyt registreringsnummer? / Red.)

(Til slut ville det være mig og min farbrors børnebørn en stor glæde, hvis der blandt DVKs (eller MGCC Danish Centre) medlemmer skulle være nogen, der kender noget til de tre MGere som var ejet fra ny af Axel Clausager-Madsen, læge i Flauenskjold, eller nogle af hans andre biler, eller min MGB for den sags skyld?)

♦



Artiklen er tidligere bragt i Veteran Tidende VT527, maj 2020. Hertil bringes den i MG

Looking back !



Foto Tage Schmidt
Research Allan Christensen

Specialprøver i 60'erne

Billedsituationerne herunder stammer fra Tage Schmidts billedarkiv.

I midten af 1960'erne var orienteringsløb og specialprøver noget andet end i dag.

At gennemføre specialprøver under orienteringsløb i MG klub regi tilbage i 60'erne kunne være lidt af en udfordring, hvilket fremgår af billederne herunder. Udover at co-driveren angiveligt skulle være tidligere DOMI direktør Vagn Andersen, så fortaber identifikationen af chaufføren sig af gode grunde.

Måske kunne man overveje lignende udfordringer under nutidens specialprøver?





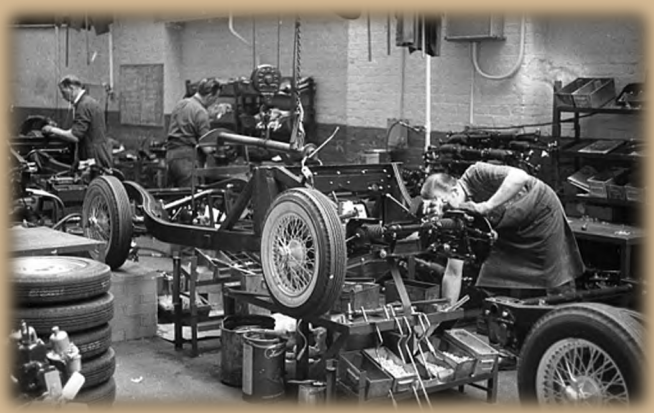


Abingdon i slut 50'erne

Tiden er 1958-59, hvor der herskede travlhed omkring samlebåndene i Abingdon.

Morsomt at se på disse tidstypiske billeder, hvor teknikerne optræder i enten kitler eller hvid skjorte og habit bukser. Billederne stammer far et besøg Tage Schmidt havde på fabrikken, og hvor produktionen af MGA og MG Midget kunne følges på helt tæt hold.

Samlebåndet anvender bilfabrikkerne stadig, men det er vidst også det eneste der kan sammenlignes med billerne herun-







MG ZS EV

(Faceliftmodel 2022)



Tekst og foto Allan Christensen

Pressefoto MG Motors

MG logo på en stor SUV er vi ved at vende os til, da det jævnligt ses på en bil i gadebilledet, og derved påviser en vis succes med den moderne MG i Danmark. MG Motors har netop sendt den nye faceliftede MG ZS EV på gaden, hvor vi kigger på forbedringerne under en prøvekørsel.

Siden jeg første gang prøvekørte en ny MG SUV i form af første generation af den el-drevne MG ZS EV tilbage i maj 2020, har jeg efterhånden affundet mig med "store skrumler" af en SUV, bærende vores ædle MG logo på køleren.

Den rent el-drevne MG ZS EV blev godt modtaget af de danske bilkøbere tilbage i foråret 2020, hvor de nok lod sig lokke af både den attraktive pris, den pænt store SUV, samt måske også mærket MG, for det smager da lidt af fordums storhed og flot design.

At en MG ZS EV så ikke har en pind med vores ædle sportsvogns mærke fra en svunden tid at gøre, er en helt anden sag, som vi vælger ikke at bruge mere tid på i denne artikel, da en MG ZS EV er en helt anden biltype end de hedengangne MG sportsvogne, der eksisterede med baggrund i en tid, hvor det lykkedes de britiske ejere at fjerne eksistensgrundlaget fra sig selv ved himmelråbende elendig ledelse, og derved for altid ændrede fremtiden for MG mærket.

Inden start på min prøvekørsel denne ganske dejlige solrige dag i slutningen af februar 2022, havde jeg i dagene op til, læst et par af de store bilmagasiner, der havde givet bilen forholdsvis positive skudsmål. Også selvom de nærmest måtte have prøvekørt en "beta" release af bilen, tidspunktet taget i betragtning. Men ikke desto mindre havde jeg et udgangspunkt fra mere professionelle testkørere, som oven i købet havde haft tid, måleudstyr og evner til at foretage en lang række analyser af bilens ydeevne, analyser jeg slet ikke ville være i stand til at foretage. Så derfor bliver resultatet af min prøvekørsel en vurdering af bilen som brugsbil, og hvordan den i det hele taget er at omgås på sådan en hel dag,

Helhedsindtryk.

Prøveturen i den nye faceliftede MG ZS EV formede sig på en anden måde, end da jeg prøvekørte forgængeren fra kinesiske SAIC, idet jeg denne gang havde fået lov at låne bilen en hel dag.

Den samlede vurdering af bilen er meget positiv, og endda i højere grad sammenlignet med forgængeren, idet den faceliftede model virker mere færdigudviklet, og hertil er rækkevidden tæt på at være fordoblet sammenlignet med forgængeren. Alene køreoplevelsen med en mere behagelig og afstemt undervogn, samt et mindre nervøst styretøj, sammenlignet med forgængeren, gør køreoplevelsen stor. I kabinen virker det som om den har fået endnu et nøk opad med de ret lækre og flotte materialer, der er valgt. Hertil virker det nydesignede instrument panel, med den sænkede Touch Screen mere gennemført. Endvidere er det nedfældelige midterarmlæn mellem bagsæderne, med sine små og smarte fralægnings– og flaskeholder løsninger meget flot udført.

Forsædernes støtte til benene er dog et lidt irriterende problem på de længere ture, da de ikke giver nok støtte på de alt for korte sæder. Sædeindstillingerne er ganske vidst elektriske og nemme at komme til, men der savnes et par muligheder for understøttelse af benene. Ellers var de ganske behagelige at sidde i.

Infotainment systemet virkede også til at være blevet opdateret, og ikke mindst brugen af det var blevet mere naturlig med hurtigere responstider end ved den første aftapning af modellen. Men der er stadig mulighed for forbedringer på denne front.

Igen imponeres jeg over, hvor meget plads der er i bilen, og ikke mindst i bagagerummet, hvor dette kan gøres endnu større ved at lægge splitbagsæderne ned.





På opladningssiden leveres MG ZS EV nu med to ladeløsninger, samt mulighed for hurtig opladning, hvilket gør en væsentlig forskel sammenlignet med forgængeren.

På vejen.

Straks jeg sætter mig ”op” i bilen - det er nu dejligt med så nem en indstigning - får jeg fornemmelsen af luksus. Sæderne virker lækre i det kunststof materiale de er lavet af, som minder om læder. Rattet justeres så det passer mit behov for at have det lidt lavt.

Nøglen lægger jeg i aflægningsrummet under infoskærmen og trykker på startknappen, hvorefter bilen vækkes til live med et sandt lyshav på den 7’’ store skærm, der kommer til syne bag rattet , samt i infotainment skærmen i midten af instrumentpanelet.

Den summen jeg hørte ved start af forgængeren høres nærmest ikke her. Alt virker stille, men bilen er parat til at blive kørt. Gear vælgeren lægges i ”D”, og vi er klar til at liste os ud ad de smalle gader omkring MG Motors kontor på Østerbro.

Straks jeg kommer ud på Lyngbyvejen øger jeg hastigheden til 90 km/tm., og det sker meget stille. Og der er fortsat ingen tydelig ”susen”, noget der bekommer mig vel. Jeg lægger an til en let opbremsning ved udfletningen til Gentofte, og oplever straks den forholdsvis mærkbare opbremsning ved slip af speederen. Det er bremseenergi, der opsamles til batteriet (se note bagerst i artiklen). Hvor meget bremsevirkningen virker på opsamling af energi, kræver nok meget detaljerede opmålinger. Den kraftige speeder reaktion ved opbremsning kan godt virke lidt voldsom i starten, indtil man vender sig til det. Faktisk afprøvede jeg på et tidspunkt effekten ved at slippe speederen på vej ned ad Geels Bakke. Jeg kørte, indtil jeg slap speederen, 70 km/tm. Inden jeg nåede bunden af Geels Bakke havde bilen stoppet sig selv, uden jeg havde rørt bremsen. Det virker faktisk en smule voldsomt.

På et tidspunkt afprøves bilen på en smal §40 vej med masser af bump. Det overrasker positivt, at den nærmest suger de mange bump til sig. Det er klart mere positivt end forgængeren, og tyder på en langt mere afstemt undervogn. Om der kan justeres på undervognen får jeg ikke undersøgt, også fordi jeg tænker at det næppe er tilfældet i en bil i denne prisklasse. Faktisk oplever jeg bilen på vejen som meget lig hybridmodellen MG EHS, og ikke mindst styretøjet, hvor det fornemmes at man har bedre kontakt til vejen.

Strømforbruget under kørsel er altid interessant. Ved start inde på Østerbro, var den fuldt opladet til de ”påståede” 440 km (WLTP normen). Her overraskes jeg, faktisk lidt, da strømforbruget nærmest følger det antal kørte kilometer. Det kræver straks en test på motorvej, hvor batteriet kan blive stresset lidt !

Efter en motorvejstur - ganske vidst ikke meget lang - med topfart på 120 km/tm, (ifølge speedometret, som normalt har en fejlvisning på 5%, ikke ?) - følger strømforbruget fortsat (næsten) det kørte antal kilometer. Imponerende. Her er det nok nødvendigt at henvise til de prøvekørsler både FDM og Bil Magasinet har gennemført, da de har præcise målinger på strømforbruget ved såkaldt normal kørsel, der også indbefatter bykørsel, hvilket stort set ikke indgik i nærværende prøvekørsel.

Ved acceleration føles det absolut helt tilstrækkeligt med de 156 hk, der når 100 km/tm på 8.6 sek. Topfart er 175 km/tm. Helt fornuftigt for en bil i denne prisklasse. Også fordi bilen generelt lægger op til cruise kørsel - ja, lige bortset fra de alt for korte forsæder! - De giver ganske enkelt ikke tilstrækkelig støtte over længere strækninger. På dagens prøvekørsel på knapt 100 km, lykkedes det mig at blive lidt træt i benene. Måske kunne der sættes ind på dette punkt i en kommende faceliftet model (?)

Selvom den nye infotainment skærm er bedre placeret end i forgængeren, er det en smule generende, at den under kørsel er lidt for synlig. Heldigvis er den i denne faceliftede model knapt så anmassende i sine gråtonede farver, som i forgængeren, der med sin farvepalette var en del anmassende.

Da jeg stiller bilen udenfor MG Motors salgskontor på Østerbro i København, bliver jeg kortvarigt mindet om, efter at have siddet i en meget tyst el-dreven bil, at de danske veje fortsat lægger asfalt til fossildrevne biler, da der inde fra en garage på MG Motors værksted lyder et brøl fra en motor under opstart. Jeg kigger spændt i retning af lyden, hvor jeg ser, og især hører, en Aston Martin bakke ud på vejen, for herefter, med en ung storsmilende mekaniker ved rattet, får motioneret den 8 cylindrede motor ned ad vejen. I dette øjeblik glemmer jeg alt om el-drevne biler, mens jeg med et kæmpe smil på læben begiver mig ned til min egen fossildrevne bil, for at vende kareten mod hjemlige himmelstrøg.

Interiør.

Jeg glædes over det meget fuldendte interiør med lækre sæder og et nydesignet instrumentpanel, som for denne prisklasse er meget lækkert. Det lækre interiør udtryk er efter min mening noget der er kendetegnet ved alle MG Motors MG modeller indtil videre.

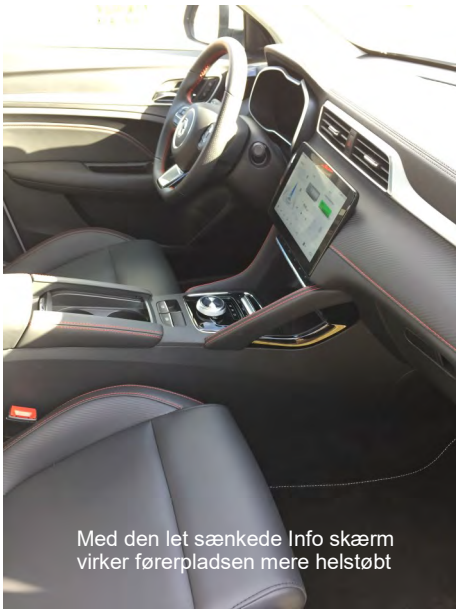
Sæderne er med deres synlige syninger ret lækkert udført, og specielt er løsningen mellem bagsæderne, med det nedfældelige armlæn ganske elegant med kopholdere og et lille fralægningsrum under dækslet, der hertil flugter med armlænet - elegant.

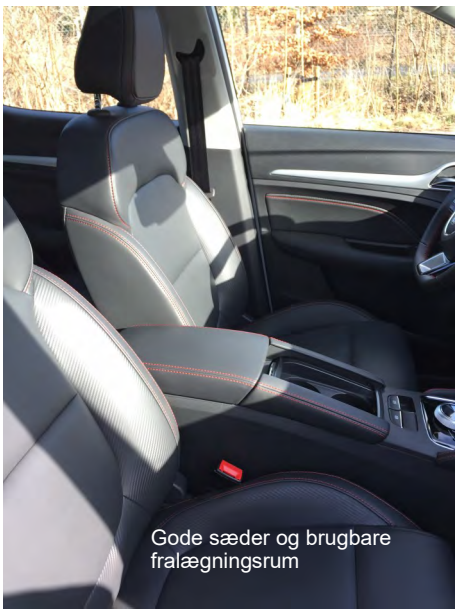
Selvom forsæderne er noget korte virker sæderne generelt med god sidestøtte. Og hertil sidder man rigtig godt i dem, bortset fra på lidt længere ture.

At opholde sig i kabinen giver et indtryk af luksus, når man tager bilens pris i betragtning. Her virker det store panoramatag som et utroligt godt supplement til helhedsindtrykket. Det er kun i Luxery modellen det er standard.

Nyt er også det glimrende bakkamera, som virker fornuftigt i forhold til afstande. Dog generede det lidt med en lille forsinkelse, efter bilen var sat i ”D” (drive).

Den nye infotainment skærm på 10,1’’ er langt mere imødekommende end i forgængeren, hvor farvepaletten mindede


Med den let sænkede Info skærm virker førerpladsen mere helstøbt


Gode sæder og brugbare fralægningsrum


Gode bagsæder med f armlænsløsning


Infoskærm vag rattet. Her kan "elværket" overvåges


Desværre lidt mørkt foto af Infotainment skærmen mellem forsæderne


Armlæn mellem forsæderne


Pænt stort bagagerum med nedfældelige bagsæder

om et computerspil. I den nye model opleves alle informationer i afdæmpede grålige nuancer, noget der gør den mere professionel i udtrykket. Anvendelsen af menuerne i systemet er også langt bedre end i forgængeren, om end "svartiden" stadig er lidt langsom, men dog bedre end tidligere. Hertil virker skærmen på en måde lidt "svævende", i sin lidt lavere placering, hvilket designmæssigt virker godt.

Opkobling til iPhone og Androide telefoner sker nemt, hvorved man frit kan vælge GPS oplysninger, som iøvrigt er dejligt tydelige på den store skærm.

For nørder er der et hav af muligheder for indstillinger, noget den gamle redaktør ikke har kastet sig ud i. Men ifølge MG Motors tyder det på at mulighederne er nærmest uendelige.

Kigger vi i bagagerummet, ser vi ind i plads til 448 liter, nok til familien på vej til ferie. Lægges splitbagsæderne ned åbner der sig et meget stort bagagerum (se specifikationer sidst i artiklen).

Som i alle moderne biler er der oceaner af muligheder for placering af f.eks. de åbenbart helt uundværlige holdere til papkaffekrus, vandflasker og alt hvad man i dag åbenbart ikke kan undvære, selv på en kort tur !

I en bil i denne prisklasse er det imponerende, hvor meget udstyr og lækre materialer man får for pengene, basta!

Exteriør.

Straks må jeg checke ladestikkets placering på bilen, da det i forgængeren virkede noget ustabilt i sin konstruktion midt i kølerfronten . (Efterfølgende har det vidst blandt ejere af første ZS EV generation vist sig, at løsningen er stabil nok).

På den faceliftede model har man flyttet ladestikket lidt ud til den ene side på "køleren", hvilket måske er fint nok, men formålet for flytningen henstår for undertegnede i det uvisse.

Vigtigt er dog, at den nye model kan lade med type 2 stik, også selvom det er et tilkøb. Her er der tale om både "Mode 2" og "Mode 3 ladekabel". Bilen leveres med et type 1 stik.

Med klarhed over ladestik mulighederne, og forandringerne på den front, må det konstateres, at der ikke er de store synlige forskelle på denne faceliftede model og forgængeren. Kun fronten, med den nu lukkede "kølergrill" viser en tydelig forskel, hvor forgængeren efter min mening virkede mere helstøbt med sin mere åbne "kølergrill" løsning.

Jeg synes tendensen til de generelt flade og lukkede el-bil kølergrill løsninger gør bilerne meget ens. Tænk på de fossildrevne biler, hvor du - ganske vidst af gode grunde - ofte oplever store forskelle på bilmodellernes kølergrill løsninger. Så, hvorfor skal alle SUV el-biler ligne hinanden. Og hvorfor skal en MG ZS EV nu pludselig ligne en Kia?

Hvor fanden er kreativiteten og æren ved at designe en smuk bil henne ? - Har man glemt hvor smuk en MG kan være ? - Nå, nej, jeg lovede jo tidligere ikke at henføre resultaterne af denne prøvekørsel til fordums MG stjernestatus !

Sammenlignet med de SUV modeller, der smides på markedet i disse tider, adskiller MGen sig desværre ikke meget fra konkurrenterne, så der skal findes detaljer på bilen, der taler til MGs fordel.

Og her synes jeg faktisk den er knapt så "tung"" i sit udtryk, bortset fra de rædselsfulde fælge. Hvem har seriøst valgt dem ? - Kig dog på den kommende MG Marvel R med de smukke fælge den er udsmykket med (herom senere når vi prøvekører Marvel R).

Videreført på den faceliftede model er også det skønne panoramatag, som virkelig er en behagelig løsning.

Bilens lyshav af lygter består i øvrigt jfr. MG Motors af:

- *"Silverstone" LED forlygter, som indeholder 21 moduler omfattende velkomstlysfunktion, lyssensor og en intelligent fjernlysregulering.*
- *"Phantom" LED baglygter med otte LED lysmoduler, som sammen danner et skarpt lysbælte*

(Begge løsninger følger i strømmen på design af nye biler, hvor det åbenbart gælder om at få så meget lys på bilen som muligt, hvorved modkørende og bagvedkørende ofte blændes ganske meget.- lyder det fra en gammel knark, der afprøver briller med gule glas ved kørsel om aftenen for at mindske lyshavet fra de mange modkørende biler med fuldt blus på LED lyset !

Trods dette, og med det udstyrsniveau der tilbydes på specielt Luxury modellen, er der ingen grund til at spare få tusinde kroner på køb af den mere skrabede Comfort model. Bilen kan leveres med anhængertræk, hvor der kan kobles op til 500 kg. på krogen.

På prøveturen kørte jeg knapt 100 km med blandet kørsel, dog ikke i decideret bytrafik. Oplevelsen var, uden at have ført eksakt måling på det, at strømforbruget var meget begrænset, forstået på den måde, at forbruget med omkring 10% afvigelse svarende til lidt over 100 km kørsel, hvilket må siges at være flot. Ønskes præcise målinger henvises til prøvekørselsrapporter i FDMs medlemsblad Motor og Bil Magasinet.

Præstationer.

Med op til 156 hk, er der kræfter nok til de fleste, også fordi den når 100 km/tm. på 8,6, sekunder. Maksimum drejningsmoment (Nm) er op til 280 Nm,

Under prøveturen oplevede vi ikke at mangle kræfter. Hertil skal lægges, at med en varsom speederfod, så kvitterer den med et fornuftigt strømforbrug. Trykker du derimod "klampen" ned på motorvejen, så skal du lidt oftere hen til opladeren.

Efter WLTP normen skulle den kunne køre 440 km på en opladning, som i øvrigt kan foregå enten via en DC hurtigoplader med op til 92 kW, hvor 30-80% opladning nås på 30 min., afhængig af flere forhold som f.eks., ladestander, strømforsyning, temperatur etc., eller en "mormor lader", hvor det tager lidt længere tid ! - Batteriet er på 69,9 kW, og on -board laderen klarer op til 11 kW. (Der findes flere hjemmesider, hvor du med batteriets kapacitet kan udregne ladetiderne).

For interesserede anvendes et såkaldt "MG iSmart" opkoblingssystem, som er et intelligent netværkssystem, som integrerer bil-, internet– og brugerkommunikation. Lyder flyvsk, men læs evt. mere om det på MG Motors hjemmeside:

www.mgmotors.dk

Hvor du også kan læse mere om udstyr, præstationer etc. Se et sammendrag sidst i artiklen.

Pris og levering.

Bilen leveres i to udstyrspakker:

- Comfort til kr. 279.999
- Luxury til kr. 309.999

Begge biler leveres i farverne:

- Dover White
- Pebble Black
- Cosmic Silver
- Como Blue
- Diamond Red.

Kun Dover White leveres som del af bilens pris. De øvrige koster kr. 4.000 ekstra. Ønskes bilen finansieret på leasing aftale, gælder det alene Luxury modellen. Her er priserne ved 15.000 km pr. år i 36 måneder:

- Udbetaling kr. 9.995,-.
  - Pr. md. Kr. 4.295,-
- Udbetaling kr. 19,995,-
  - Pr. md. Kr. 3.895,-

Grøn ejerafgift er kr. 340,- halvårligt.

Bilen kan bestilles online hos MG Motors og forventes at kunne blive leveret på 4-6 uger.

Tidligere model havde følgende garantiordninger:

- 5 års garanti på bilen, 8 år på batteriløsningen. og 10 år for gennemtæring.

Vi tillader os at gå ud fra at den facelifte-de model som minimum har de samme garantiordninger.

♦


Bagerste del af panoramatag



En lidt høj læssehøjde til bagagerummet



Ladestikket er flyttet 25 cm. til venstre, sammenlignet med forgængeren !





Tillæg for farvevalg::

Dover White
Kr.: 0



Pebble Black
Kr. +4.800



Cosmic Silver
Kr.: +4.800



Como Blue
Kr.: +4.800



Diamond Red
Kr.: +4-800

Specifikationer MG ZS EV
(Faceliftet 2022)

Motor: Elektrisk PMS Motor
Ydelse: Op til 156 hk
Max. Moment: 280 Nm
Batteri: 69,9 kWh
On board lader: 11 kWh
Egenvægt: 1620 kg.
Totaltvægt: 2070 kg
Akseltryk, for/bag: 1045/1080
Anhængervægt: 500 kg
Tophastighed: 175 km/tm.
Præstation (0-100): 8,6 sek.
Rækkevidde (WLTP): 440 km
Forbrug (WLTP): 178 Wh / km

Pris:
- LUXERY: kr. 249.079
- COMFORT: kr. 219.999
- Metallak: kr. 4.999

Interiør, Audio, Sikkerhedsudstyr mm.:
- Se ww.mgmotors.dk

Tak til MG Motors, og ikke mindst til Lene Mejdal Iversen for venlig behandling i forbindelse med lån af pressebilen.

Redaktionen

Hvordan oplades batteriet når bilen bremser?



FAQ fra FDM:

Når man bremser, opstår der magnetfelter i elmotoren, som så fungerer som en generator og sender strøm tilbage til batteripakken. På den måde spildes den kinetiske energi (bevægelses energi) ikke som varme i bremserne, men oplagres i stedet som elektrisk energi i højvoltbatteriet. Det betyder, at det bliver muligt at opsamle noget af den forbrugte energi, når man slipper speederen, eller når bilen skal stoppes. Det gør, at du kan køre længere på el og giver dermed mulighed for at køre grønt. Typisk er der på bilens instrumentbræt information omkring den såkaldte rekuperation - altså anvendelse af bremse eller decelerationsenergien.

En del elbiler har en funktion i gearstangen, som gør magnetfeltet i elmotoren kraftigere, så bilen lader kraftigere på højvoltbatteripakken, hver gang speederen slippes. Det er ofte markeret med et "B". Bilens konventionelle bremser bliver typisk kun aktiveret under opbremsningens start, ved hårdere opbremsninger samt ved stilstand.

Looking back !



Automobilets maskinelle indretning

Fra vort medlem Børge Hviid Pejtersen har vi modtaget følgende.

"Da min svigermor døde i 2007, 101 år gammel nænnede jeg ikke at smide hendes bog om Automobilets maskinelle indretning ud. Bogen var en del af undervisningen i 1930, når man skulle have kørekort.

Jeg tænkte at hvis du en dag skulle mangle lidt "Lærerigt" stof til bladet kunne du måske bruge lidt fra dette hæfte?"

Vi iler med et par klip fra den indledende og meget teknisk detaljerede beskrivelse af Automobilets maskinelle indretning, samt hertil én af fem meget detaljerede tegninger.

Meget lærerigt for medlemmer, der savner at få sat principperne bag f.eks. en motor på plads.

Medlemmer der måtte ønske et elektronisk eksemplar af hele teksten tilsendt, kan rette henvendelse til redaktionen.


AUTOMOBILETS
MASKINELLE INDRETNING

udarbejdet af

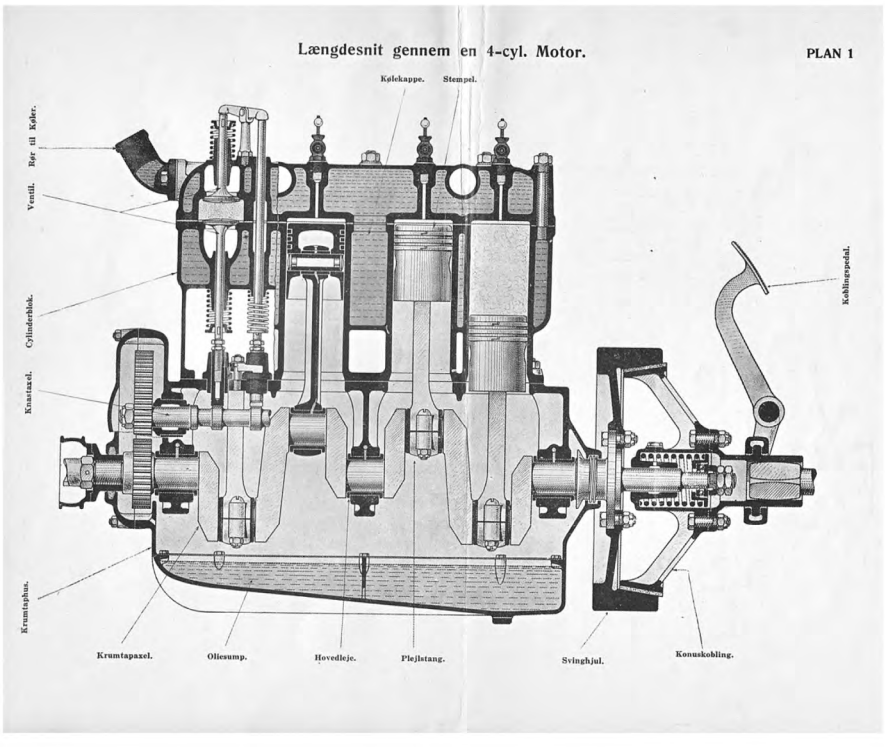
Ingeniør, cand. polyt. L. P. LAURITSEN

for

KONGELIG
DANSK AUTOMOBIL KLUB

1929

»AUTO«s FORLAG — KØBENHAVN K.



Uddrag:

"Et Automobil bestaar af Karosseriet - Overdelen - og Chassiset - Understellet med Motor. Den fornødne Trækkraft leveres af Motoren, der har 4 eller flere Cylindre, i hvilke Stemplerne under gangen bevæger sig op og ned, idet Bevægelsen gennem Plejlstænger overføres til Krumtapakslen, som bærer et Svinghjul.

Motoren er en Eksplosionsmotor, der i Reglen drives ved Benzin, som i Karburatoren forstøves og blandes med den til Forbrænding nødvendige Luft. Benzintilførslen til Karburatoren kan ske ved naturligt Fald fra en højere liggende Benzintank (Benzinbeholder); men Benzintanken kan ogsaa være anbragt lavere end Karburatoren, og Benzinen kan da enten suges op i en saakaldt Vacuumtank, hvorfra den med naturligt Fald føres til Karburatoren, eller den kan tilføres denne under Tryk.

Regulering af den tilførte Benzinmængde sker ved Speederen, der i Reglen betjenes med Foden. Ofte findes der tillige Haandspeeder.

Blandingen af Benzindamp og Luft kaldes Gassen og føres gennem Indsugningsrøret fra Karburatoren til Cylindrene, Forbrændingsprodukterne føres bort gennem Udblæsningsrør og Lyddæmper, medens Ventilerne, der styres fraKnastakslen, besørger Aabning og Lukning af Cylindrene i det rette Øjeblik.

Antændelsen af den eksplosive Blanding af Luft og Benzindamp - Gassen - sker ved elektriske Gnister, der springer over mellem Elektroderne i Tændrørene. Man siger, at Vognen har Magnet eller Batteritænding, eftersom den til Frembringelse af de elektriske Gnister fornødne højspændte Strøm frembringes af en af Motoren drevet særlig lille Dynamo - Magneten - eller den tages fra Vognens Akkumulatorbatteri - også kaldet Batteriet - for derefter i Tændspolen at blive transformeret på paa den høje Spænding. En Strømfordeler sørger for, at den højspændte Strøm gennem Tædnkablerne sendes til det Tændrør, som netop skal give Gnist

For at……."

En ca. fire sider yderligere beskrivelse følger her, samt yderligere fire tekniske tegninger supplerer tegningen vist til venstre.

♦

The Fair Lady



Tekst Colin Grant og Andy Knott. Kilde: Safety Fast. Foto Safety Fast og Pinterest.dk
Oversættelse Lars Thousig



Austin A 50 produceret i Japan. Foto Pinterest

Tressernes sportsvogn fra Datsun har mere end umiskendelig lighed med MG-favoritten MGB fra samme tidsperiode. Selvom den aldrig blev importeret til Storbritannien, var vi heldige nok til at prøve en Datsun Fairlady og sammenligne den med en MGB.

Historien…

Datsun begyndte at bygge biler i 1914 under navnet D.A.T., som var initialerne på virksomhedens tre stiftere. Interessant nok blev navnet Datson (bemærk stavemåden, som på japansk betyder ”søn af DAT”) først brugt som model navn i 1931. I 1934 fusionerede DAT Motor Car Company med Jitsuyo Automobile Co og skabte virksomheden Nissan. Men i stedet for at bruge navnet Nissan, valgte de brandmærket Datsun på deres biler.

Under krigen ophørte bilproduktionen, da fabrikkerne blev pålagt at bygge lastbiler og militærkøretøjer. Efter krigen kæmpede virksomheden for at reetablere sig, og blev hjulpet af blandt andet amerikanerne. Austin hjalp ved at give dem licens til at producere den populære A50 personbil i en japansk variant.

Dette var med til at bane vejen til igen at bygge deres egne biler. I 1959 lancerede Datsun deres første sportsvogn med titlen S211 (se foto næste side), som desværre ikke fangede fantasien hos det ivrige publikum, og blev kun fremstillet i 20 eksempler, hvilket gør den til den sjældneste af alle Datsun-modeller. Årsagen var hovedsageligt det usædvanlige design og brugen af glasfiber til karosseriet.

I i august 1959 lancerede de Datsun P310 Bluebird (se foto næste side). Vognen var ikke særlig spændende, med et ret kedeligt udseende og var undermotoriseret med en 1.189cc motor.

Datsun’s først sportsvogne.

I 1960 blev SPL212 lanceret. Det var den første Datsun-sportsvogn som blev eksporteret til USA. Bogstavet L i produktnavnet står for "venstrestyring". Nu med et stålkarrosseri blev den bygget i lidt større antal end S211, med 288 produceret i 1961. SPL212 var den første bil, der fik navnet *Fairlady*. Navnet var udtænkt af Nissans præsident, som på det tidspunkt var på besøg i USA og så Broadway-musicalen ”My Fair Lady”. Han mente at navnet *Fairlady* passede til bilen, og blev brugt på biler solgt på hjemmemarkedet og det australske marked. Senere i 1961 kom en let forbedret version med dobbelt karburator benævnt SPL213. Denne blev kun solgt til eksport.

Datsuns første ægte sportsvogn blev lanceret i 1963 ved introduktionen af SP310 Datsun Fairlady 1500, med betegnelsen Datsun Sports 1500 i Amerika, som i udseende lignede vores 1600 testbil. Bilens stålkarrosseri var monteret på et chassis opdelt i sektioner og var langt forud for sin tid, med forbedret design, motorydelse, håndtering og et usædvanligt tværvendt bagsæde. Faktisk var den lysår bedre på alle måder.

Datsun Fair Lady, en moderne sportsvogn.

Bilen blev lanceret i 1964/65 med en motorstørrelse på 1596 cc. Den havde en fuldt synkroniseret gearkasse, skivebremser foran, fold-down kaleche, polstret hylde bag i stedet for det tværvendte sæde og mindre stilændringer. Den fik i marts 1967 følgeskab af en 2-liters motor med overliggende knastaksler og femtrins gearkasse. 2-liters versionen klarede sig bedre end MGB og blev vel modtaget i Amerika med dens forbedrede ydeevne og marchhastighed. Produktionen af begge modeller fortsatte til 1970, hvor 240Z blev lanceret.

Til sammenligning havde MG Car Company fremstillet biler i Oxfordshire siden begyndelsen af 1920'erne, og var kendt for deres prismæssigt overkommelige sportsvogne. I 1962 blev MGB Roadster lanceret, og fik en næsten universel anerkendelse, selvom ingen på det tidspunkt var klar over hvor vellykket denne sportsvogn ville blive med over 500.000 bygget gennem en 18-årig periode.

MGB var den første MG med et monocoque (selvbærende) karosseri, i modsætning til sin forgænger MGA'en, med separat karosseriet på en selvstændig ramme. Den erstattede MGA's fantastiske kurvede linjer, med smukke samlinger af lige linjer og vinkler. Kraftværket i MGB var den afprøvede B-serie motor, oprindeligt designet i 1940'erne og brugt gennem BMC/BL serien i forskellige modeller og kubikstørrelser. MGB fik en kraftfuld motor med B-seriens boring øget til 80,26 mm, hvilket gav en volumen på 1.798cc. Denne motorstørrelse blev i første omgang kun brugt på den næste generation af sportsvogne, MGB.

Blot to år senere blev MGB modificeret med en revideret motorblok med fem hovedlejer til krumtappen, hvilket gjorde motoren meget mere robust. En anden stor udvikling skete i 1967, da MGB'en fik et ansigtsløft og en ny gearkasse blev introduceret. Den nye gearkasse var synkroniseret på første gear, og en mulighed var fra 1967 var en automatisk gearkasse.

I 1970 var British Motor Corporation fusioneret med Leyland. MGB blev ændret på grund af fusionen og havde nu plastsæder i stedet for læder, Rostyle-hjul og en forsænket kølergrill, hvilket ikke faldt i alles smag! Selv med disse ændringer har salget af MGB aldrig været højere end det var i begyndelsen af 70'erne. I 1974 fik MGB nogle radikale ændringer for at leve op til de stadigt skærpede amerikanske sikkerhedsstandarder. Blandt andet store sorte kofangere, højere frihøjde og motoren udstyreret med antiforurenings ændringer. Gummikofanger MGB og gummikofanger Midget skulle blive de sidste to modeller af MG'er, der kørte ud af Abingdon-fabrikken før dens utidige lukning i 1980.

Bilerne….

Vi er så heldige, at et af vores medlemmer har et amerikansk eksemplar af Datsun ,som blev importeret via Canada. Den ejes af John Fry, et trofast medlem i Midland Centre, og ejer af adskillige MG'er. Han købte bilen fordi et eller andet tiltalte ham. Det er en 1970 model med 1.600 cc motor i Cherry Red, i en meget original og urestaureret stand. MGB'en er venligst udlånt af Nigel Guild fra firmaet "MG Specialist Former Glory", fra 1973 restaureret med et Heritage karrosseri.

Når de to biler står side om side, kan man virkelig sætte pris på linjerne i B'eren, som alle flyder sammen, hvilket behager øjet fra enhver vinkel. Dette i skærende kontrast til Fairlady, med dens kombination af kurver og lige linjer, der ikke er hjulpet af "kassen" i motorhjelmen, bagageklappen og grillen. Bilens bagende ser lidt ud som den er blevet skåret af med en guillotine, med en række lygter der ser ud som de stammer fra en Buick i 1950'erne.

Affjedringen er identisk i begge biler med spiralfjeder og bærearme, med krængningsstabilisator og den bagerste affjedring er semi-elliptisk. Hvor mærkeligt det kan virke så appellerer det finurlige design af Datsun'en, jo mere man ser på det jo mere værdsætter man det. Set under motorhjelmen er der britisk genkendelse grund af standard ventildæksel og dobbelte SU-karburatorer fremstillet på licens af Hitachi.

Colins opfattelse…

I kabinen bemærker jeg at bilen er smallere end MGB, og for at modvirke dette er dørsiderne konkave for at give mere plads, og dørhåndtagene er i bunden af døren. Sæderne er godt polstrede og giver masser af støtte. Det polstrede rat er godt placeret, og frihøjden er meget bedre end i MGB på grund af den højere forrude.

I vognens bund findes en fodstøtte til venstre for pedalerne og bilens valgfri radio sidder i lodret. Instrumenterne og instrumentbrættet minder om en MGB til det amerikanske marked. Det har, hvad man må forvente i en sportsvogn, en omdrejningstæller, speedometer og diverse måleinstrumenter. Gearstangen har god pasform, men føles lidt slap muligvis på grund af en slidt bøsning i skifteakslen. Bilen starter med det samme med et drej på nøglen og vågner til live.

Selvom jeg synes det er mærkeligt at køre en venstrestyret bil, får jeg hurtigt styr på det og gør hurtigt fremskridt på landevejene i Oxfordshire. Styretøjet er af snekke/arm typen, og virker svagt sammenlignet med MGB's tandstangsstyring. Motoren trækker energisk med en meget Alfa Romeo-agtig lyd som er ret berusende.



Datsun S211. Foto: Pinterest



Datsun P310 Bluebird. Foto Pinterest



Datsun Fairlady 1500 med tværvendt bagsæde. Foto Pinterest



Datsun Fairlady 1500. Foto: Pinterest



MGB og Datsun Fairlady.
Foto Safety Fast



MGB og Datsun Fairlady.
Foto Safety Fast



Efterfølgeren Datsun 240Z, 1970.
Foto Pinterest



1964 Datsun Fairlady SPL-310 1500 roadster
Foto Pinterest

Ydeevnen for de to biler er ens med en tophastighed på omkring 104 mph, og begge har de samme 0-60 mph-tider på 12 sek. Datsun's bremser giver ikke den samme følelse som MGB'en, selvom de begge har skiver foran og tromler bag. Håndteringen af Fairlady virker ikke så præcis som B'eren, men efter at have kørt en halv time fik jeg styr på det og fandt ud af, at jeg roligt kunne tage vejens mange sving.

Efter nøjere eftersyn finder jeg bilerne relativt ens, med omtrent samme bagagerumsstørrelse, begge med reservehjul som optager bagageplads. Motorhjelmen på Datsun åbnes fremad, hvilket giver nem adgang til motorrummet. Jeg må sige, at Datsun har en god finish med standardudstyr som er ekstra tilbehør på MGB. Det omfatter to baklygter, et sidespejl i kørerens side plus en midterkonsol over transmissionstunnelen med en aflåselig kortboks, der fungerer som armlæn.

Til min overraskelse klarede Datsun Fairlady sig godt i forhold til MGB. B'eren scorede selvfølgelig bedre på de fleste områder, når man sammenlignede håndtering, komfort, udseende, men der er noget ved Fairlady, der tiltaler mig. Den giver mig en tilbagelænet følelse som er vanedannende. Fairlady var aldrig en stor konkurrent til MGB. Alene salgstallene viser dette med 40.000 fremstillede Datsun'er sammenlignet med over en halv million MGB'er. Men vi skal huske, at Fairlady var forløberen for Datsun 240Z, og det var en anden historie!

Andy's opfattelse

Ude på de grønne Oxfordshire veje fik Fairlady mange spørgende blikke. Jeg havde aldrig set bilen før nu da det er en sjældenhed i Storbritannien. Mens jeg cruisede ad Oxfordshire vejene, var lyden fra den friske 94 hk 1600-motor smittende og gav mig lyst til mere. Jeg trådte lidt hårdere på speederen når det var sikkert at gøre det, og brugte den velfungerende fire trins gearkasse fuldt ud.

Ligesom de fleste japanske biler jeg har kørt i årenes løb, fandt jeg gearkassen fremragende, idet skiftet var glat og præcist, selvom der var en smule bevægelse, som jeg er sikker på kan rettes op med nye bøsninger. I sving var den god, men jeg følte mig ikke helt så tilpas som i en MGB, hvilket sandsynligvis skyldes at Datsun'en har et separat chassis i modsætning til det selvbærende karosseri i MGB, og Datsun's dæk som så overdimensionerede ud på stålfælgene. Styretøjet har også betydning for håndteringen, da den er af snekke/arm typen i modsætning til det mere traditionelle tandstangsdrev i MGB.

Da jeg gled ind på førersædet af Datsun'en, var første indtryk hvor hyggeligt kabinen var. Det var en sand kunst at folde mit 186 cm lange legeme ind på sædet og få knæene under rattet og indtage en behagelig position. Når først jeg sad ned, opdagede jeg at kabinen er mærkbart smallere end MGB, men meget moderne for en bil designet i 1960'erne med plastic i instrumenter og kontakter, der minder om de populære trykkontakter, der dominerede 1980'erne.

Et drej på nøglen og den muntre 1600cc-motor kom til live med en tilfredsstillende summen. At træde koblingen ned og sætte den i første gear føltes meget glat, jeg fandt speeder- og bremsepedalerne siddende tæt sammen, og da omdrejningerne steg for at komme afsted, måtte jeg passe på ikke at

Efter at have kørt adskillige MGB'er gennem årene; en meget afslappende og fornøjelig sportsvogn fra 60'erne, fandt jeg Datsun'en en smule mere krævende, men lige så sjov at køre med kontakterne let tilgængelige. Da jeg kom op i fart i 4. gear, savnede jeg overdrivet i MGB, og jeg følte at bremserne ikke var så skarpe som B'ern, selvom de har ens specifikationer. Det lidt specielle design af karosseriet tiltalte mig virkelig, med de runde baglygter, nærmest som designerens eftertanke, og blandingen af svungne kurver og lige linjer brugt på alle tænkelige steder, i modsætning til det ensartede tidløse design af MGB. Jeg nød virkelig min tid bag rattet i Fairlady, det var en sjov og finurlig 60'er sportsvogn, men mit hjerte ligger hos MGB, hvor jeg følte mig mere tryg og hjemme.

En tredie bedømmelse

Nigel Guild, ejer af firmaet "MG Specialist, Former Glory", blev bedt om at give sit syn på Datsun.

»Det slog mig med det samme, hvor meget den ligner MGB, selvom forskellene bliver tydelige når man sidder bag rattet. Styretøjet og håndteringen er ikke på niveau med MGB, selvom det ikke er så langt bagud. Jeg synes bilen er så tilbagelænet og har en sådan doven følelse, at den ville være mere hjemme som cruiser på en amerikansk boulevard end sidevejene i Oxfordshire. Jeg havde kun tænkt mig at tage den lidt rundt i kvarteret, men da jeg var i gang, følte jeg, at jeg var nødt til at køre længere, og jeg nød virkelig oplevelsen. For at være ærlig ville jeg elske at eje en, og jeg troede aldrig, jeg ville høre mig selv sige det om en bil, der ikke er en MG!!"

♦



MGB og Datsun Fairlady.
Foto Safety Fast

Billeder benyttet i artiklen:



I den engelske version af artiklen er der kun benyttes få ensartede billeder, hvor en MGB indgår. For at gøre de øvrige nævnte bilmodeller mere levende har jeg derfor suppleret med billeder af disse, hentet på pinterest.dk.



Status efter 450 dage !

Tekst og foto: Rikke U. Nissen

Nu er der gået mere end et år siden jeg fik min leasede MG ZS EV. Over tre numre af vores klubblad berettede jeg sidste år om livet som elbilist. Hvordan er det sidenhen gået med bilen? Har den levet op til forventningerne? Hvad har der været af plusser og minusser, og vil jeg anbefale den til andre? Er det overhovedet fedt at være elbilist?

Minus til plus

Der er nogle få ting, som jeg ikke synes er hensigtsmæssige. Den adaptive fartpilot er pragtfuld af køre med, men placeringen eller rettere udformningen kunne være udført bedre. Der er to betjeningsstilke til venstre for rattet. Den øverste stilk er som i andre biler til bl.a. blinklys. Den nederste stilk er udformet som den øverste, men den betjener fartpiloten. Her vipper man opad for at hæve farten og nedad for at sænke den. Jeg har ikke tal på, hvor mange gange, jeg er kommet til at aktivere blinklyset i stedet for at justere farten. Det giver nogle uheldige signaler til de andre bilister. På min forrige bil sad fartpiloten samme sted, men var ikke en 'stilk', snarere en lille knop med trykknapper for at hæve og sænke farten. Her tog jeg aldrig fejl.

Efter 450 dage i selskab med sin MG ZS EV kan Rikke nu berette om sine erfaringer med første version af den fuld eldrevne MG ZS EV. Og hendes smil på billedet fra dagen, hvor hun modtog sin MG ZS EV er ikke forsvundet, her efter 450 dage !

I denne artikel giver hun sine erfaringer med sin nye MG, som udover at være i mærke mæssig familie med vores velrenommerede og klassiske MG sportsvogne, er MG Motors første bud på en el-dreven SUV bil. Og vi skal da lige love for, at der kommer rigtig mange nye el-drevne MG modeller på markedet den kommende tid.

Kabinelyset i loftet foran ved fører- og passagersæde er fint… men det er så også alt, hvad der af lys i kabinen! Sætter man en taske bag forsædet og skal finde den i mørket, ja så roder man bogstaveligt talt rundt i mørket, fordi forstolene skygger for det lys, der er i kabinen. Der mangler ganske enkelt et kabinelys til bagsædepassagererne. Det skyldes muligvis det kæmpestore glastag, men så må producenten sætte lys ved dørstolperne.

Når solen skinner, eller når jeg kommer ud til bilen en fugtig morgen, så dugger ruderne meget på indersiden. Har bilen stået hele dagen i solen, så er bagruden som regel dugget til, og nogle gange også de andre ruder. Årsagen skal nok findes i den manglende varmedæmpning af sideruderne, som gør bilen til et drivhus, og i øvrigt meget varm at sidde i om sommeren. Så hurra for det oplukkelige soltag. Det er en fornøjelse at køre med, også ved motorvejshastighed. Soltaget findes kun i topmodellen.

I snevejr er der meget af det elektroniske sikkerhedsudstyr som ikke virker optimalt, da kameraet foran bliver blokeret. Så kommer den ene, anden, tredje og fjerde advarsel op i displayet ledsaget af



Den nederste stilk er fartpiloten.



Stort, dybt og regulært bagagerum. Nedenunder er der en 'kælder' med plads til bl.a. ladekabel.

pling-pling lyde. Automatisk op-/nedblænding deaktiveret. Adaptiv fartpilot deaktiveret. Fodgængergenkendelse deaktiveret m.v. Det er heldigvis kun få dage om året, og jeg ved ikke, hvordan man kan løse det. Det er jo ligesom ved Storebælt, hvor nummerpladegenkendelsen heller ikke virker ved sne på nummerpladerne.

Bakkameraet er en fornøjelse, som angiver afstand til omgivelserne i cm., som advarer om at et køretøj eller en fodgænger nærmer sig på tværs bag bilen etc. Men… bakkameraet sidder lige over nummerpladen, som sidder tæt på asfalten. Så efter en kort køretur i vådt føre er kameralinsen fyldt med opsprøjt fra vejbanen.

En sikkert dyr løsning kunne være et efterabe Mercedes og VW, som har kameraet siddende bag bilens logo, som i lighed med MG'en fungerer som håndtag til bagagerummet. Ved bakning åbnes logoet på klem, og kameraet kan kigge ud og gemmes væk igen, når bilen bevæger sig fremad. Den idé er hermed videregivet.

Det var fem forbedringspunkter. Læseren kan selv afgøre, om det er nok til at fravælge bilen. Til gengæld kører den her efter 25.000 km stadig upåklageligt og fejlfrit. Jeg har ikke engang haft nøde at fylde luft i dækkene, for lufttrykket har holdt sig.

Bagagerummet er også bare det bedste jeg har set i en elbil. Hos f.eks. Mercedes er EQC modellens bagagerum så højt oppe, at der dårligt kan stå en kuffert på højkant. I MG'en er bagagerummet dybt og regulært, og der er sågar en 'kælder' nedenunder til ladekabel, lappegrej, advarselstrekant m.v. Eneste usmarte ved dette er, hvis man har fyldt bagagerummet og så skal ned til ladekablet i 'kælderen'.

Holder den lovede rækkevidde?

Ja og nej! Rækkevidden angives som den forventede rækkevidde baseret på bilens kørselsmønster. Som tommelfingerregel holder rækkevidden, hvis føreren holder sig til at køre 80 km/h. Ved 110 km/h stjæler farten af rækkevidden, og endnu værre er det ved 130 km/h.

Udendørstemperaturen har også betydning, men det er faktisk ikke så slemt. Hvad der overrasker mig, er at vindretningen har stor betydning for forbruget. Kører jeg i modvind på arbejde og med 'lastbilsfart' på motorvejen, så forbruger bilen en vinterdag med ca. 3 gr. C 21-22 kWh pr. 100 km. I medvind den modsatte vej med samme temperatur og kørselsmønster er forbruget på 17-18 kWh pr. 100 km. Ved at køre pænt har jeg været nede på 15,2 kWh pr. 100 km. Da jeg kører 100 km om dagen, så er forbruget udtryk for, hvor meget bilen skal have fyldt på batteriet efterfølgende.

Bilen er jo ikke just lav og med smalle dæk (kører på helt almindelige 17 tommer hjul og 215-dæk), så derfor spiller med- eller modvind en rolle. Når det er sagt, så synes jeg, at bilens udseende både ude og inde "holder". Den nye face liftede model er bare ikke lige så pæn efter min mening.

Økonomi

Økonomi i en leaset bil drejer sig primært om udgifter til brændstof, som jo er el! Jeg har Clever-abonnement med tilbagebetaling af et bestemt beløb pr. kWh. Jeg har minutiøst ført regnskab over forbrug og refusion for hele 2021, og faktum er, at jeg har tjent på det. Jeg har fået mere i refusion end jeg har haft i udgift til el. Dette skyldes nok, at jeg i forvejen har elvarme og derfor lavere afgift. Men, det koster 749 kr. om måneden at have abonnement med egen ladestander hos Clever. Det er trods alt 9.000 kr. om året oveni strømforbruget.

Clever ændrer nu tilbagebetaling, så i stedet for at man kender satsen det kommende kvartal, så tilbagebetaler Clever citat: ¨*…et gennemsnit af elprisen i tidsrummet kl. 23-06 den pågældende måned baseret på spotprisen i Danmark, ekskl. abonnementsudgifter til el-og netselskab".* FDM har regnet sig frem til, at det betyder en merudgift på ca. 250 kr. om måneden svarende til, at det koster 12.000 kr. om året at lade sin bil med en hjemmeladeboks fra Clever. Der kan købes en del benzin for de penge… Derfor anbefaler Clever at skifte til 'intelligent opladning', i det strømmen er billigst om natten.

Bilen kan ikke finde ud af "intelligent opladning"... Jeg måtte derfor kontakte min 'hotline' hos MG importøren, som med det samme svarede, at jeg skulle bestille en opdatering. Bilen havde været til årseftersyn ugen forinden, men opdateringer er åbenbart noget man skal spørge efter…

Bilen er nu opdateret til "intelligent opladning", og jeg har skiftet el-abonnement, så jeg har timepris og ikke samme pris døgnet rundt. Dertil kommer, at Clever har opdateret deres app, så opladningstidspunkt styres derfra OG at ladestanderen er låst indtil starttidspunktet. Dermed kan jeg sætte stikket i bilen, når jeg kommer hjem fra arbejde, selvom opladning først starter kl. 23. Og dermed er det også slut med at andre i princippet kan sætte stikket i og lade på min regning.

Men hold kæft en masse besvær, fordi Clever vil tvinge kunderne over til at lade om natten, hvor der mindre belastning på elnettet. Strømmen er i øvrigt langtfra altid billigst om natten. Elprisen svinger præcis som vinden blæser – bogstaveligt talt. Er det blæsevejr, kommer der meget strøm fra vind, og er det vindstille, så er det fossile brændstoffer, som skal føde strømmen i vore stikkontakter. Du kan selv følge med i timeprisen hos f.eks. Seas-NVE på:

https://seas-nve.dk/sel/timeenergi/



Der er sket meget i bildesign på 60 år…



Der er fortsat kun et par stykker af min MG-model i klubben, mens EHS er lidt mere udbredt blandt medlemmerne. Her er tre af dem samlet hos Irene og Peter Frimann.

Salgstal og brugerbedømmelse

Der blev solgt 289 ZS i introduktionsåret 2020 og 193 i 2021, hvor modellen udgik i efteråret og blev erstattet af en ny, som dog ikke har kunnet leveres før nu. Til sammenligning blev EHS-modellen (plug-in) solgt i 1336 eksemplarer, hvilket bragte MG-mærket på en 21. plads blandt alle bilmærker i 2021.

Som brugtbil er ZS blevet vurderet af brugerne i det engelske 'What Car', som vel nærmest kan sammenlignes med FDM's Auto-Index i Danmark. Her blev ZS nr. 2 blandt alle bedømte elbiler og når 10 i alt blandt alle bilmærker og modeller. Ikke ringe.

Konklusion

Ca. 450 dage inde i leasingperioden har jeg ikke fortrudt mit bilvalg. Det er fedt at køre i elbil. Det er den bedste og mest veludstyrede bil jeg har haft. Køb roligt en brugt, hvis dit kørselsbehov er på 100 km om dagen eller derunder.

Men, jeg vil ikke anbefale Clever længere. Det duer ikke, at man udbyder et abonnement til 749 kr. om måneden, og ændrer refusionen, så det reelt bliver meget dyrere, hvis man kun lader hjemme og ikke på Clevers offentlige ladestandere.

Der er andre alternativer, hvor man selv ejer sin ladestander og slipper med et abonnement til en tiendedel af prisen. Desværre er Clever fortsat eneste selskab, som udbetaler refusion, hvis man også har elvarme. Derfor hænger jeg nok på Clever en rum tid endnu.

Så skal du ud og have dig en elbil, skal du ikke kun finde den rette bil ud fra et efterhånden meget stort udvalg, du skal også finde den rette ladeløsning. Derfor vil der nok stadig være mange, som foretrækker en benzinbil – og det forstår jeg godt.

♦

En MG som kan maskinvaskes.



215 km rækkevidde i 'Normal' tilstand.





Der er ingen dørlåse eller tændingslås, så 'nøglen' skal bare ligge i lommen. Døren låser så op ved et tryk.

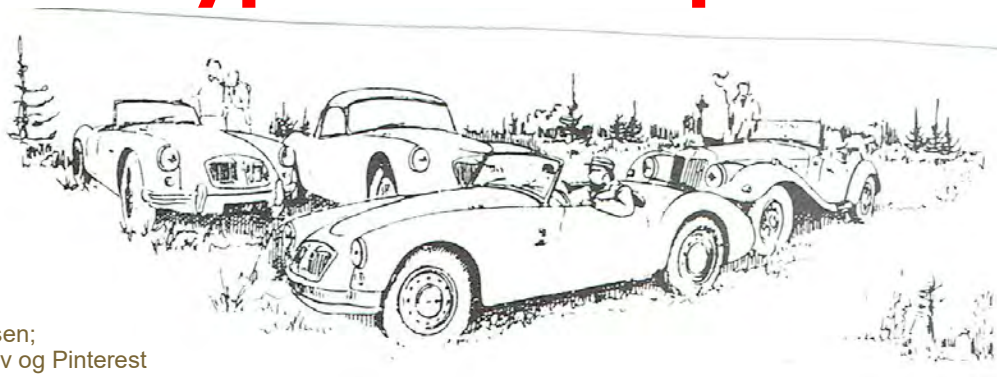
Ruster elbiler mere end andre biler?

Den videnskabelige forklaring på, at elbiler skulle ruste mere end fossilbiler er, at rust dannes, fordi der løber en elektrisk strøm. Hvor stålpladen er tør, dannes en pluspol. Hvor den er våd, dannes en minuspol. Dér ruster bilen.

Alle MG-biler, der kommer til DK, får en ekstra gang rustbeskyttelse ved ankomst. 'Det gør vi IKKE, fordi det er elektriske biler. Det gør vi, fordi vi vil være sikre på, at MG-bilerne kan modstå de nordiske vejrforhold', siger PR-koordinator Lene Iversen fra MG Motors i Danmark til Motormagasinet.

Kilde: Motormagasinet, 29.01.2021

MG biltype kontaktpersoner



Tekst Rikke U. Nissen;
Foto Klubbens arkiv og Pinterest

Primo februar havde bestyrelsen inviteret de registeransvarlige til møde om hvordan vi udnytter den store ressource, som registrene er. Fem af seks registeransvarlige deltog, og der var en god og åben drøftelse af, hvordan de forskellige griber henholdsvis ønsker at gribe det an, at være registeransvarlig.

De registeransvarlige fortalte om, hvor mange personer de havde haft henvendelse fra, og hvad de havde hjulpet med. Ikke uventet var der flest opkald til MGA- og MGB-registeret, som havde rådgivet om køb af bil, hvor man finder reservedele og om mulige fejlårsager.

Derudover håber vi, at de registeransvarlige ved henvendelse fra ikke-medlemmer ved hjælp af deres viden skaber begejstring for den pågældende model, for MG-klubben og synliggør alle de aktiviteter, som klubben tilbyder.

Alle var enige om, at registrenes opgave ligger på det tekniske område. Vil et register lave et arrangement, bør det være til den tekniske side, da de sociale arrangementer finder sted i klubregi som klubmøder og søndagskøreture. Desuden skal registrene synliggøres på hjemmesiden og i bladet med deres kompetencer og kontaktoplysninger.

Alle var også enige om, at 'register' lugter af en offentlig instans, så der blev drøftet alternative navne. At vi kalder det for et register, kommer fra den engelske moderklub, hvor der er 'Registers'. Jeg har nu oprettet en underside på mgklub.dk, hvor kontaktpersoner biltyper står opført med kontaktdata og en lille præsentation af hver person:

Kig ind på https://www.mgklub.dk/biltypekyndige-kontaktpersoner/ - eller følg med i vores præsentation, hvor du finder første del i dette nummer af MG bladet.

MGA kontaktperson



Poul Olsen
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf: 60 79 90 11
Mail: poul.olsen6@gmail.com

eg er uddannet automekaniker og arbejdede som mekaniker i nogle år, hvorefter jeg fik ansættelse som servicechef hos en autoimportør. I min sidste del på arbejdsmarkedet blev jeg uddannelsesleder på en autoskole, hvor jeg med mellemrum også underviste i teknik og kunne således her gøre brug af min faglige uddannelse, og endvidere også min læreruddannelse, som jeg havde med mig. Jeg kører naturligvis selv MGA. Spørgsmål, så hører jeg gerne fra dig.

Poul Olsen er desuden vores kontaktperson vedr. OK brændstofkort.



Foto: Her Poul Olsen i sin sølvfarvede MGA til klubbens 60 års jubilæum i 2014 sammen med John Milland i sin grønne MGA.

MGB/MGC/MGBGT/V8 kontaktperson



Jens Clausen
Tlf. 31 22 01 20
Mail: jc@altecmedico.com

Jens har selv istandsat både en MGB og en MGC og har kørt MGB i otte år. Dette inkluderer en langtur i England, og så holder Jens øje med markedet for MGB på diverse salgskanaler.

Jens arrangerer også orienteringsløb.



Foto: Jens er i gang med at sende en deltager afsted på ruten.

Midget og Sprite kontaktperson



Dirch Glad
Tlf. 20 84 89 40
Mail:dirchglad@gmail.com

Dirch Glad ved det meste om MG Midget og søstermodellen Austin Healey Sprite. Skal du bruge et fif til opsætning af din Midget til baneløb, så kan Dirch også hjælpe dig med det. Han vinder i hvert fald mange manøvreprøver i sin egen Midget!



Foto: MG Midget og Austin Healey Sprite er søstre, så Dirch kan hjælpe med begge bilmodeller.

Erfaringer med langture

Tirsdag den 15. marts – dagen hvor alle igen må hive veteranbilen af stalden – fortalte Jesper Johansen om at tage sydpå i den gamle bil.

For hans eget vedkommende startede det med en færdigrestaureret engelsk sportsvogn og en familie bestående af sig selv, sine kone og tre større børn samt en hund i labrador-størrelsen. De ville gerne på bilferie sydpå, men kunne ikke være i bilen. Så istandsatte Jesper endnu en bil! I mellemtiden var den ældste af børnene ikke længere varm på bilferie med familien, så nu var de kun fire plus en hund og kunne dermed fordele sig i to åbne klassiske englændere.

Herefter greb det vist lidt om sig. I hvert fald hørte andre om familiens bilferier, og Jesper blev opfordret til at invitere flere med.

Første fælles tur midt i nullerne gik til Nimes i Frankrig. Først biltoget til Lörrach i Sydtyskland, og dernæst på egen veteranhjul videre. Alle boede på et chateau, som vist ikke helt havde kapacitet til de mange mennesker, men det gik. Siden er det blevet til flere ture, dog med Jespers egne ord under mottoet 'en dør pr. bil' – forstået på den måde, at alle fremover fik egne værelser med eget bad eller egne ferielejligheder.

Oplevelserne undervejs har været mange, og der har hver gang deltaget 10-15 biler af forskellig 'herkomst'. Turene er gået til Italien og Sydfrankrig. Jesper berettede om middag hos en Michelin-kok, som havde lavet alt fra bunden til deltagerne.

Han fortalte også om Assisi i Italien, hvor biler er forbudt i den gamle by, men hvor en forespørgsel hos det lokale politi og siden gejstligheden gav tilladelse til at holdet af veteranbiler fik lov at parkere på pladsen ved den hellige Frants' grav – mod at alle gik to gange rundt om gravstedet og støttede lidt økonomisk.

De to ovenstående oplevelser kan tilskrives, at Jesper hver gang tager kontakt til lokale bilklubber, som beredvilligt tilbyder deres hjælp til at gøre rejsen endnu mere mindeværdig.

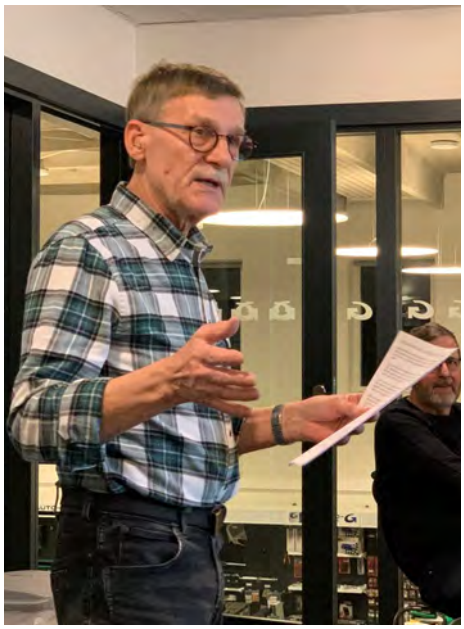
I år arrangerer Jesper for sidste gang fællestur – denne gang til Normandiet.

Der er en indbydelse på www.mgklub.dk under Internationale Ture.

Jespers levende beretning gav i hvert fald mere end én af de 25 tilhørere blod på tanden til at komme med andre veteraner på langfart. Tak fordi du stillede op , Jesper!

*







NImes i Frankrig (Expedia.dk)



Assisi i Italien (Wikipedia)



Normandiet (Pixabay.com)

Af Rikke U. Nissen

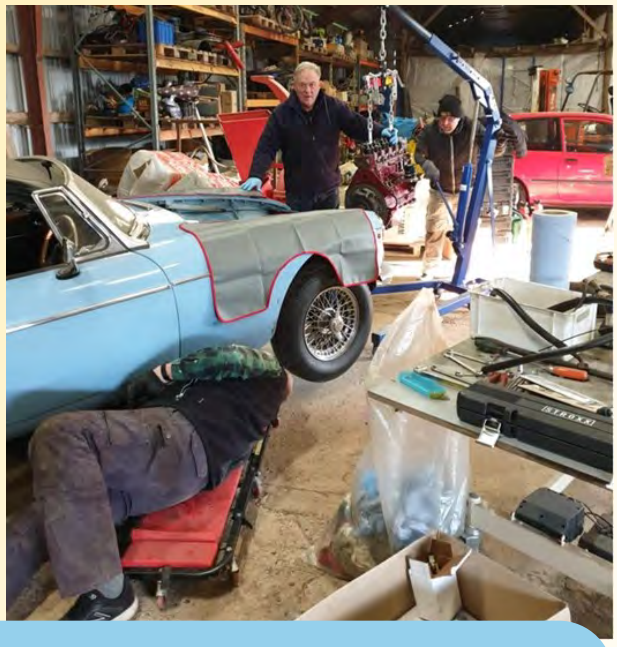
MG oplevelser



Tekst og foto Bent Hedegaard

MG - The Marque of Friendship





Følgende lille venskabs oplevelse udspandt sig en dag i Haslev:

”Møllen” på Henriks MGB trængte til at få strammet ”elastikken”.

Med den konstatering sprang Poul Olsen, formand Claus Poulsen, Jens Clausen og undertegnede til for at hjælpe.

Det viste sig dog hurtigt, at jeg nok gik mest i vejen, men på den anden side syntes det at være ret lærerigt og interessant at følge processen de andre var i gang med.

Alt arbejdet endte lykkeligvis med, at motoren sprang i gang.

Denne lille historie for blot et minde om et dejligt mantra i MG klubben:

”MG - the Marque of Friendship”





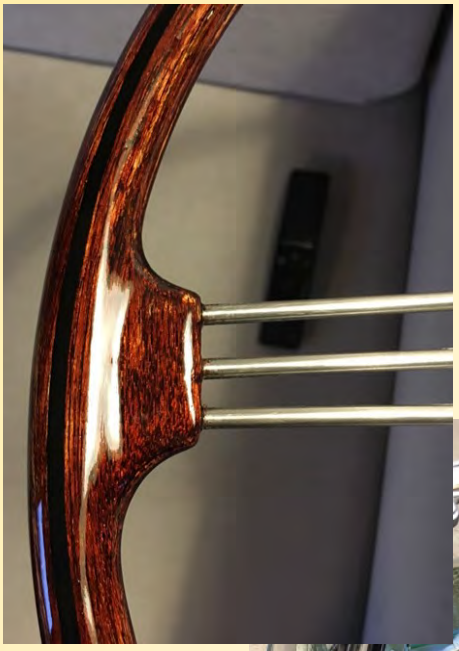
MG erfaringer



Tekst og foto Ole Schneekloth

Restaurering af Banjo-rat





Jeg har her i vinter brugt lidt tid på at restaurere et gammelt cracked banjo-rat til min B'er. Jeg har lavet det om til et træ-rat, det vil sige jeg har fjernet al den gamle bakelit og kapslet det hele ind i mahogni.

Projektet viste sig at blive stort, men smadder sjovt, og jeg tror det er det eneste banjo træ rat, der findes?

Det er ikke fordi jeg på nogen måde vil være "banjo træ rat snedker" men tænkte det måske kunne være sjovt at vise for andre i klubben, så derfor iler vi med at bringe erfaringerne fra Ole, samt hans medsendte billeder.

♦











MG Als Weekend

24.-26. Juni 2022

Nyheder
- Stedet for weekenden – Mommark "Færgegård" Handelskostskole
- Dobbeltværelser for alle til meget gunstige priser – børn overnatter gratis!

Hvad vi kender fra tidligere (1986 – til nu)
- 3-doges festlig MG Weekend
- Fredag: Ankomst og Grill-garden party i skønne omgivelser
- Lørdag: MG Als Løb
- Rocker Cover Race
- Fest aften
- Søndag: MG Sport – driving test - åben for alle
- For Hardcore MG Als Weekend campister er der camping 300m fra Færgegården



Flere oplysninger på MGCC Danmarks hjemmeside (www.mgcc.dk) i løbet af februar



Nostalgi - til lands, til vands og i luften

Invitation
4. - 6. juni 2022

Veteranbiler og andre køretøjer
er velkomne, til og med årgang 1975.

Fører opnår fri entré

Tilmeld dig inden 15. maj
og opnå årets mærkat til din bil
www.timewinder.dk/tilmeld

VIP-parkering for nyklassiske køretøjer på udstillingsområdet.
Der løses almindelig entré.

Dansk Bilproduktion & Messing og Gaslys
Tema om dansk bilproduktion
samt særlig fokus på de helt gamle biler
Internationalt FIVA-event
Tilmeld/hør mere hos Michael: mde@timewinder.dk

Campingmulighed på pladsen

TIMEWINDER

Grønnessegaard Gods, Amtvejen 280, 3390 Hundested

European Event of The Year

MG 100 years 1923-2023
MGCC Denmark 1973-2023

Eventen afholdes 2. - 6.august ved Hindsgavl Slot på Fyn. Vi har sammensat en meget spændende og underholdende program med hvor der vil være noget for enhver smag.

Se mere på:
https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/
Salget af billetter starter den 1. oktober 2022 på:
https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Forårsmønstring på Kastellet
Søndag den 1. maj 2022

Mødested:

Fællestur med start kl.11.00 fra:

P-pladsen ved Scandic Hotel,

Roskildevej 550, 2605 Brøndby

Torben Olesen står for den fælles køretur fra Scandic Hotel til Kastellet.

Arrangementet på Kastellet er Dansk Veteranbilklubs årlige "Forårs Mønstring for Veteranbiler".

Arrangementet er non profit, hvor alt er gratis for alle med en interesse for veteran- og klassikerbil verdenen.

Her hilses der velkommen til mange 2-, 3-, 4- og mange hjulede køretøjer.

Arealerne tilhører forsvaret og er under administration af Kastellet kommandantskab. Kastellet er virkelig et af Danmarks helt store kulturseværdigheder, og er meget velbesøgt på en fin forårsdag.

Der forventes 400-600 køretøjer, hvor der præmieres et antal specielle køretøjer på dagen.

Indkørsel ad Norgesporten, det er den nordlige vindebro/port indkørsel.

Porten åbnes kl. 13:00,og lukkes officielt kl.16:00

Der opkræves ingen entre eller brugerafgift. Tilmelding er heller ikke nødvendig.

Vi ses bag voldene!

Officiel arrangør:

Dansk Veteranbilklub, formand Dorte Stadil og Kim Polte



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

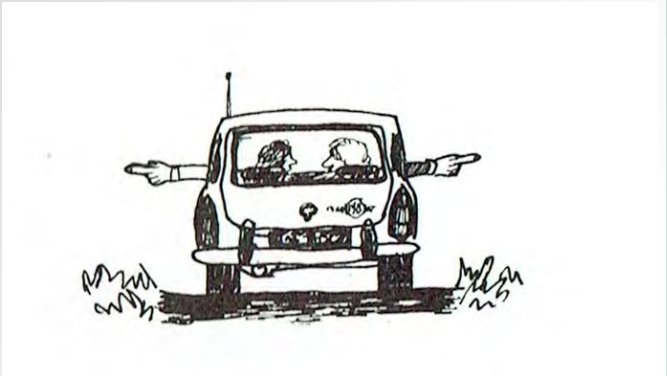
Manøvreprøve 1
Søndag den 15. maj 2022

Mødested:
Endnu ikke fastlagt
(Følg med på hjemmesiden)

Planlægningen af af årets første manøvreprøve er i fuld gang, så vi vil meget snart offentliggøre mere pm arrangementet.

Følg derfor med på hjemmesiden:

www.mgklub.dk



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.



MARTS-APRIL MÅNEDS VINDER FOTO





Denne gang er månedens billede fra mig selv (Rikke), da der ikke rigtig kommer fotos fra jer på denne årstid.
Husk, når sæsonen kommer i gang, at I er meget velkomne til at sende MG fotos til mig.
De mest velegnede kommer direkte i den trykte kalender for 2023.
Ellers lander fotoet lige her på siden.
Månedens motiv er fra Ærø, nærmere bestemt badehusene ved Eriks Hale ret syd for Marstal – skudt en kold marts dag sidste år. I forgrunden er det min MGB GT fra 1971

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.



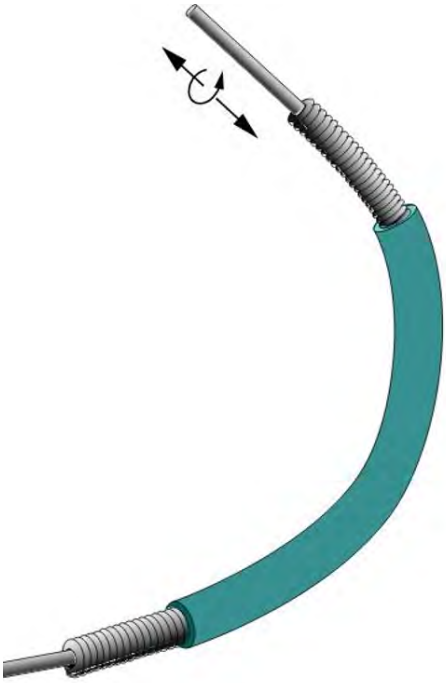


MG	ENGELSK MUSIK FIRMA	MØDESTED FOR KLASSIKE BILER	FØR F	HVORMANGE MG'ER ER RØDE	DESSERT		SANGERINDE / PAPIR	BAGE ENHED	JAGUAR TYPE	MG
MG MØDESTED										↴
PERIODISK SYSTEM NR 42			ÖPEL / LÆSESTOF						FØR T / INDE-HAVERE	
BOG-NUMMER-SYSTEM					BILDEL / FØR F					
MG	MG MØDESTED / DESIGN					↴	YOKO ? / FLOD			
I VATER					KRAVLET / FØR N					
DRIK				RUST DETEKTER / HANDELSSTED						
UDEN-PÅ					SOLSUD / MG MODEL			÷ ø / OFTE		
Ø ÷ R			LUFTARTEN / BLYANTS-TYPE							
EFTER T		↳					GRØN BELÆGNING / EFTER k			FØRSTE BOGSTAV
SIR ? KENDT FRA TV					SEAT MODEL					

Vidste du at.....



Idé og input Matthies Nissen



Håndbremsekablet på din MG benævnes også: ”Bowdenkabel”. Hvorfor’?

Kablet er opkaldt efter den britiske ingeniør og opfinder Harold Bowden (1880 – 1960). Og det består af et ydre fleksibelt rør og et indre kabel, der kan være massivt eller spundet af en række tynde kordeller.

Det unikke ved et sådant kabel er at det kan overføre skubbende (chokerkabel), trækkende (håndbremsekabel) og roterende bevægelser (speedometerkabel) i krumme baner.

Din cykel er også udstyret med bowdenkabler til bremser og gear.



Sådan opretter du dig som sponsor for klubben uden at det koster dig noget, OK betaler.

Start med at blive oprettet som *OK* kunde via OKs hjemmeside www.OK.dk og du vil efterfølgende modtage dit benzin/dieselkort. I samme procedure kan du oprette dig som sponsor for vores klub hvor OK betaler sponsorpenge hver gang du tanker.

Hvis du ønsker hjælp til at blive oprettet på hjemmesiden sidder *OK´*s personale klar til at guide dig igennem systemet (du indtaster selv dine personlige oplysninger)

Ring blot til OK på tlf. 7010 2033.

Husk at fortælle at du samtidig vil være sponsor til MG Car Club Danish Centre, og så er du både kunde og sponsor uden at du betaler sponsorpenge, det klarer *OK*..

OBS: Ved sponsorvalget så husk at trykke på klubbens fulde navn så klubben i Jylland ikke får glæde af sponsorpengene.

Det nye smarte er en OK APP fra App Store, så behøver du ikke kortet når du tanker, og har samtidig oversigt over alle OK tanke i DK, med indbygget GPS som viser dig vej til tanken.

Opstår der problemer med ovennævnte send venligst en mail eller en sms til Poul Henning Olsen, mail: poul.olsen6@gmail.com – mobil: 6079 9011. Så får vi det løst.

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Orienteringsløb 1 + Picnic
Søndag den 22. maj 2022

Mødested:
Endnu ikke fastlagt

(Følg med på hjemmesiden)

Så starter vi igen ! Vær med når sæsonens første orienteringsløb og picnictur køres. Alle med en MG "ny eller gammel, med og uden tag".

Der køres som sædvanligt tulipan- og kortetaper med en frokostpause undervejs.

Hvis du/I ikke har prøvet det før vil der være lidt ekstra hjælp undervejs på de forskellige etaper.

Der er en god ide at medbringe frokost og drikkevarer til turen så man ikke går sukker kold undervejs. Husk endvidere kuglepen/blyant, lineal, skriveunderlag og et præcist ur. GPS -udstyr, APP´s mv, er tilladt.

Vi starter med en orientering/instruktion om turen inden den første bil der deltager i orienteringsløbet sendes af sted.

Vil du ikke deltage i O-løbet, men ønsker at deltage i picnicturen, får du/I mulighed for at køre efter rutebeskrivelsen, det er ikke svært og vi følges ad i samlet picnic flok når O-løb deltagerne er sendt afsted.

Dagen slutter med lidt forfriskninger og præmier til de dygtige vindere



Tilmelding er nødvendig senest d. 15. maj 2022. Dette af hensyn til udarbejdelse af kørebøger m.v.

Mailadresse: bcstoffer@outlook.dk eller sms: 30285386

Oplys om du/I vil deltage i picnicturen eller orienteringsløbet.

Til O-løbet oplyses navn på fører og navigatør samt biltype.

***OBS**: For at opnå point i klubmesterskabet skal du være medlem af MGCCDC og deltage i din MG.*

Håber vi ses

Birgitte og Nils

Sommerens fælles arrangementer i MG klubben
2022

Der er masser af arrangementer i klubregi hen over året udover lokalmøderne. Nedenfor får du en lille opsummering, som du kan bruge til at krydse af i din kalender. Derudover er der en stribe andre arrangementer og events, som du kan deltage i med din MG og din co-driver. Dem kan du holde dig orienteret om i klubbladet og på hjemmesiden.



Maj:
- Fælles køretur til Forårsmønstring på Kastellet søndag 1. maj
- Søndagstur 8. maj
- Manøvreprøve 1 søndag 15. maj
- Orienteringsløb 1 søndag 22. maj
- T-type tur 27.-29. maj
- Pigetur søndag 29. maj

Juni:
- MG klubbens eget arrangement til Store Køredag søndag 5. juni
- Gavnø søndag 12. juni – vi er på plads med klubstanden
- Klubweekend på Bornholm 24.-26. juni

Juli:
- Søndagstur 31. juli

August:
- Copenhagen Historic Grand Prix 5.-7. august
- MGA-tur lørdag 20. august
- Orienteringsløb 2 søndag 28. august

September:
- Kørsel med cancerramte børn lørdag 3. september
- MGB-tur søndag 4. september
- Manøvreprøve 2 søndag 11. september
- Søndagstur 18. september

Oktober:
- Orienteringsløb 3 søndag 2. oktober

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Søndagstur
Søndag den 8. maj 2022 kl.10.00

Mødested:
P-pladsen overfor Brugsen
Østergade 8, 4171 Glumsø

Årets første søndagstur går fra Glumsø på Sydsjælland til Nykøbing Falster med afgang kl.10.00.

Vi kører ad mindre veje og via Storstrømsbroen til Nykøbing Falster, hvor vi ankommer hos British Sportscars v/Kurt Bull, Herningvej 5A, 4800 Nykøbing Falster - forhåbentlig mellem kl. 12.30 og 13.00.

Der er afsat tid til et lille kaffestop undervejs, men det bestemmer du/I helt selv!

Medbring kaffe, frokost og drikkevarer (du kan evt. købe din mad i Brugsen). Husk hertil også gerne bord og stole.

Turen er på ca. 95 km.

Deltagelse er gratis, men vi vil gerne have et praj, om du kommer – også hvis du vælger at køre direkte til Kurt Bull.

Tilmelding til medlemmgklub@gmail.com

På gensyn







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

Manøvreprøve 1
Søndag den 7. maj 2022

Mødested:
Glatbane.dk køreteknisk anlæg
Baysvej 4, 4930 Maribo

Prøv dig selv af i din bil, på en sikker måde!

Dette er den perfekte og sikre måde, at lære sin bil at kende!

Vi kører efter DASU's Klubrally reglement med stor fokus på sikkerhed, og du bestemmer selv dit ambitionsniveau og fart. Der vil kun være én bil på prøven ad gangen.

Alle biler kan deltage, så tag gerne din ven med. Point tæller til årets hastighedskonkurrence, som er en del af klubmesterskabet. Points til klubmesterskabet kan dog kun optjenes i en bil af typen MG eller Austin Healey Sprite og hvis køreren er medlem af MG klubben.

For at få starttilladelse skal bilen være indregistreret (kopi af registreringsattest skal medbringes), bilen skal være udstyret med sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele), brandslukker, nødhjælpskasse, advarselstrekant og køreren skal bære min. "E" godkendt styrthjelm. Bilens sikkerhedsudstyr kontrolleres inden start.

OBS:

- Der gives ikke starttilladelse til biler med prøveplader.
- Deltagelse kræver gyldigt førerbevis.

Der er max. antal på arrangementet, og derfor gælder "først til mølle" princippet.

Deltager eller tilskuer?

Du er velkommen, uanset om du ønsker at deltage i manøvreprøven eller blot se hvordan det foregår, så du kan konstatere, at det hverken er farligt for dig eller din MG. Du kan således blot pakke madkurven og være tilskuer og få en hyggelig dag sammen med andre fra klubben.

Efter manøvreprøven:

Mens der regnes på dagens prøver, byder vi på en øl eller vand og på en varm ristet pølse eller lignende.





Dagens program:

- Ankomst mellem kl. 8.30 – 9.00.
- Registrering og licensudfærdigelse.
- Teknisk kontrol ca. 9.00 – 9.45.
- Førermøde efter teknisk kontrol.
- Prøverne forventes startet kl. 10.00
- I løbet af dagen gennemføres flere prøver med
- rigelig mulighed for at prøve bil og fører af.
- Prøverne forventes at kunne gennemkøres 2-4 gange.
- Hurtigste tid ved hver prøve tæller med til det endelige resultat.

Er du i tvivl ?

- Spørg en af kontaktpersonerne, der er nævnt på hjemmesiden.
- Du kan også læse mere om afvikling af MG manøvreprøve på klubbens hjemmeside: www.mgklub.dk.

Tilmelding:

Senest søndag den 4.maj 2022.

Brug venligst tilmeldingsblanket der sendes til:

Søren Thousig, mail: **thousig3@gmail.com**

(Blanketten finder du på hjemmesiden!)

Deltagerbetaling:

- Medlem af MG klubben: kr.300,-
- Ej Medlem af MG klubben: kr.350,-
- DASU endagslicens (forsikring): kr.200,-
- DASU-medlem endagslicens: kr. 0,-

Betalingen af DASU endagslicens er en ansvarsforsikring for skader på 3.mand.

Betaling foregår med Mobile Pay eller kontakt på stedet i forbindelse med indskrivning og kontrol af licens.

Med sportslige hilsner

MG Manøvreprøveudvalget:

Søren Thousig:
Mobil: 60164971
Mail: thousig3@gmail.com

Claus Poulsen:
Mobil: 29994245
Mail: c.c.poulsen@post.tele.dk



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 3. maj 2022 kl. 18.00

Mødested:

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

Årets MG

Kom maj du søde milde...

Traditionen tro skal vi i maj kåre årets MG. Tag din co-driver med til en hyggelig aften, hvor vores biler får selskab af Hangar2's veteranfly.

Vi afholder kåringen hos Hangar2 i Værløse, og du kan vælge at køre direkte til mødestedet, eller du kan vælge at køre med fra Nærum kl.18.00,

Vil du køre direkte til Hangar2 ?

Mød os andre kl.19.00 hos Hangar2:

Adressen er Helikoptervej 2, Jonstrup, 3500 Værløse.

På gensyn

HANGAR 2
VÆRLØSE FLYHISTORISKE HANGAR

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 10. maj 2022 kl. 19.00

Mødested:

Peter Ålbæk, "Lille Syd",

Bjergvej 8, 4681 Herfølge

Årets MG

Vi skal kåre Årets MG på Sydsjælland, Lolland og Falster.

Sidste år vandt Peter med sin flotte grønne MGA (se foto herunder), så hvem skal i år have pokalen med hjem?

Kåringen afholdes hos Peter Ålbæk, 'Lille Syd', Bjergvej 8, 4681 Herfølge. Vi mødes i de nypudsede biler.

Tilmelding til:

Henrik Pedersen på tlf. 20 23 56 77 eller,

mail: toemrerenhaslev@gmail.com

På gensyn

Henrik og Wolfgang



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 17. maj 2022 kl. 17.00

Mødested:

Peter Jensen

Bygaden 12, St. Merløse

Årets MG

Årets MG på Vestsjælland holdes hos Peter i hans hyggelige autoværksted.

Klubben er vært ved en bid brød og en kop kaffe.



Tilmelding til

Jeroen på: ghosthouse@outlook.com

På gensyn

Jeroen & Bo

KLUBMØDER i Juni

NÆRUM
Tirsdag den 7. juni



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER
Tirsdag den 14. juni



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 21. juni

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 CLASSIC MG



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

LARS BORSIG CLASSIC MG

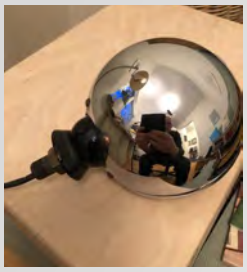
Tlf. 56 50 83 46 • Fax 56 50 87 07 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk

KØB & SALG

SÆLGES

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

MGA 1960

Bilen har fået nyt ledningsnet, generator i stedet for dynamo (original Dynamo medfølger), ny benzinpumpe, Kenlow ventilator installeret, en del udstyr og originale reservedele medfølger. Pris 149.000 kr.



Torben Secher
Tlf.: 5163 2189
E-mail: torbentsecher@gmail.com

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

SÆLGES

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

MG TD tandstang

Torben Olesen
Tlf.: 2022 0061
E-mail: torbenolesen55@gmail.com

MGB banjorat

Jeg eksperimenterer med at restaurere gammelt banjorat, og mangler et eksemplar til forsøgene. Det må gerne være et gammelt revnet og dårligt originalt eksemplar.

Ole Schneekloth
Tlf.: 2992 5812
E-mail: sneklot@gmail.com

OBS

Gavnø Classic Autojumble 2022

Er din MG yngre end 30 år (fra 1993 eller senere) kan du ikke i 2022 tilmelde dig til Gavnø gennem deres hjemmeside. Du skal i stedet tilmelde dig til vores klub på medlemmgklub@gmail.com. Her oplyser du navn på fører, dennes mailadresse, køretøjets mærke, model og årgang.

Tilmelding skal ske senest:
Den 20. maj 2022.

Eventuelle passagerbilletter kan købes ved indkørsel på dagen.

Med venlig hilsen
Anlis Nissen



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*



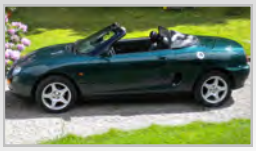
MGA
Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: *poul.olsen6@gmail.com*



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

Klubmesterskab 2022

Med forbehold for datoændringer kommer nedenfor kalenderen for de fem afdelinger af årets klubmesterskab. For mødetid og mødested henvises til hjemmesiden.

Husk, at alle tre orienteringsløb i r køres i dagslys og at man kan deltage uden for konkurrence i det vi kalder picnicturen, hvor man 'bare' kører ruten i eget tempo uden tidspres.

Manøvreprøver:

⇒ Søndag den 7 maj
⇒ Søndag den 11. september



Orienteringsløb:

⇒ Søndag den 22. maj
⇒ Søndag den 28. august
⇒ Søndag den 2. oktober

Opdaterede reglementer finder du på hjemmesiden under 'Klubmesterskab'.

Husk, at alt i klubben laves af frivillige, og vi kan godt bruge flere hænder og hjælpere. Skriv til Claus på c.c.poulsen@post.tele.dk, hvis du gerne vil hjælpe med til orienteringsløb og/eller manøvreprøver. Alt er frivilligt og ulønnet, og oplevelserne er skattefrie 😉

Bestyrelsen

Der er masser af oplevelser i vente,
hvis du deltager i manøvreprøver og orienteringsløb.

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 (2020-2022), så står vores 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.