MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Nr. 4 - Juni-Juli 2022



MG Marvel R

Redaktøren har sammen med Lars Thousig prøvekørt den spritnye 100% el-drevne MG Marvel R, som er en luksus MG dynget til med ekstraudstyr. Men den ses først på gaden til efteråret 2022. Læs mere så side 10-13



MGB 60 år

Vi fortsætter fejringen af MGBs 60 års jubilæum. Læs artikel nr. 4 i vores fejring på side 6-9

Hvornår må jeg køre veteran?

Et godt spørgsmål, som flere medlemmer har rejst. Få svaret fra MhS inde på side 21

Fortællingen om MG



Vi er nået til 4.del af Matthies fortælling. Læs på side 14-19

Set & Skeet

Sæsonen er i gang, så kig bagerst i MG bladet for de hyggelige beretninger fra MG arrangementer.

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Sæsonen er i gang, så kig bagerst i MG bladet for at se de mange invitationer til arrangementer.

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

www.bonnevie.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



Hvad er der så sket siden sidst? Jeg fristes til at sige - ikke så meget, men lidt er der jo sket. Foråret er næsten gået og sommeren står for døren. Foråret har for de fleste betydet den første køretur.

Der er endvidere blevet støvet af, skiftet olie på motor og gearkasse, tjekket luft i dæk, poleret fælge og lak og meget andet, nu er det bare ud og nyde vejret, suset og MG lyden.

For vores eget vedkommende venter vi med spænding på sommerferien, hvor campingvognen bliver i vinterhiet, da vi tager afsted med vores "grønne" B'er. Vi har planlagt en "slotsferie" syd for Le Mans og retur via Normandiet. Ialt otte overnatningssteder, som alle enten er et slot eller noget der ligner. Det bliver en køretur på ca. 3300 km, hertil kommer så de småture vi nok vil tage på, når vi er landet på destinationerne.

Er I blandt dem, der skal på tur med MG'en, så send redaktionen lidt om jeres oplevelser sammen med nogle gode feriebilleder.

Møde med Motorhistorisk Samråd.

Til klubmødet i Nærum havde vi besøg af Johnny B. Rasmussen fra Motorhistorisk Samråd, der fortalte indsats på den politiske scene, noget der har stor indvirkning på os som veteranbilsejere. MhS gør et stort arbejde i forhold til embedsværket og ministrene herhjemme, for herved at få gjort vores problemstillinger i veteranbil miljøet synlige.

Mest omtalt lige nu er originalitetskravet, som motorpressen også har taget fat i. Her er det lykkedes, at få slækket de skrappe krav, så der fremover ikke kræves en 100% original bil, noget der har vist sig som en umulighed. Én anden ting Johnny fortalte om vedrørte miljøgodkendelse, hvilket kræves hvis du f.eks. skal til Berlin. Kører du i veteranbil, er du fritaget for den grønne mærkat i forruden, dog kræves en registreringsattest, der viser at din bil er en veteranbil.

Hvis din bil er synet som almindelig bil, med krav om syn hvert 2.år, kræver det miljøgodkendelse samt den grønne mærkat. Nok lidt problematisk for de fleste veteranbiler. Indtil videre har vi ikke samme problemer i Danmark, hvor det indtil videre kun gælder for erhvervsbiler på diesel. Men det kommer på sigt nok til også at gælde personbiler. Læs mere på MhS': www.motorhistorisk.dk. under nyheder, der indeholder nogle informative artikler. Overvejer du f.eks. at få historiske nummerplader på din MG, er her også en god beskrivelse af den proces.

MG arrangementer.

Bestyrelsen er i gang med at finde en ny bane til vores manøvreprøver, da vi ikke kunne være sikre på, at kunne fortsætte på banen i Skælskør. Det er i den forbindelse lykkedes os, at få lov til igen at bruge banen i Maribo, Den er dog ikke gratis, som banen i Skælskør, så vi har måtte indføre et mindre startgebyr for lån og deltagelse.

Af kommende arrangementer skal fremhæves Gavnø, som plejer at være et tilløbsstykke for vores medlemmer. Det bliver i år afholdt den 12. juni. Husk at komme i god tid, hvis man du/I bilen med. Der kan være lang kø ved indgangen, og tilmelding skal ske senest den 30. maj, hvis man vil gratis ind med bilen. Se på hjemmesiden hvordan man tilmelder sig.

Vi støtter ligesom forrige år Store køredag arrangementerne den 5. juni, som for klubbens vedkommende i år starter med en køretur fra Køge og ned til Stevns klint, hvor vi nyder vores medbragte mad.

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



Skal ferien med MG'en foregå med telt i bagagerummet eller campingvogn på krogen?



Gavnø Classic Autojumble står atter for døren, hvor MG har fejret fantastiske præmier for bla. Bedste klubstand.



Sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen (herunder) holdt indlæg på klubmøde i Nærum . Bl.a. blev der drøftet bestilling af historiske nummerplader. Kig ind på:

https://motorhistorisk.dk/historiske-nummerplader/



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:



Peter Frimanns MG PB fra 1935 fanget foran Vemmetofte Klosters hovedbygning

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Skønt at se alle de klassiske biler på vores veje igen. Med et par måneders flot vejr, ganske vidst lidt koldt, havde mange fået klassikeren ud af garagen. De kommende måneder bliver forhåbentlig med ture uden kalechen oppe.

Kig ind bagerst i dette MG blad, hvor du finder en række spændende arrangementer i regi af vores egen klub, men også i forhold til større fællesarrangementer som f.eks. Gavnø Classic Autojumble og Copenhagen Historic Grand Prix, hvor vi begge steder har vor egen klubstand. Og måske falder der endnu en præmie af på Gavnø efter sidste års store succes med "Bedste klubstand".

På Store køredag den 5.juni 2022 har vi vores eget arrangement, men ønsker man noget andet, eller er man ikke lige i nærheden af vores start, så findes der et hav af lignende klassiker arrangementer landet over. Så kig i lokalaviser, lokale opslag etc.

I året hvor vi fejrer MGBs 60 års jubilæum, er vi nu nået til fjerde del af vores fejring af dette jubilæum. Denne gang er det igen Tage Schmidt, der tager os med på en tur i en meget speciel MGB han prøvekørte tilbage i 1967. Det endte med en decideret prøvekørsel, som kastede en artikel til Jyllands-Posten af sig, et samarbejde der i øvrigt fungere glimrende ifølge Tage. Men noget gik galt, så artiklen blev ikke gengivet korrekt, hvilket dengang afstedkom en del diskussion. Men her i MG bladet 2022 kan vi præsentere artiklen, som den skulle have set ud dengang i 1967. Hertil har Tage skrevet et kort efterskrift her i 2022, som også følger artiklen på side 6-9.

Matthies Nissen er også kommet langt i sin MG føljeton "Fortællingen om MG", hvor vi denne gang er nået til del 4. Vi er nået til storhedstiden for MGA og Midget, som der bliver kigget nærmere på. Hertil kommer vi lidt tættere på nogle af datidens centrale MG personer omkring disse modeller. Følg Matthies' levende og sjove fortælling på siderne 14-19.

Kigger vi sådan ca. 70 år længere frem oplever vi tidens bilkarma: El-bilen. Her optræder MG i et helt andet miljø, nu med kinesiske ejere og som moderne el-drevne SUV modeller. Det er fortsat en lidt stor kamel at sluge for mange af os MG fans, da det fortsat er vanskeligt at se MG som andet end en sportsvogne. Men som med så meget andet har vi taget udfordringen op, og i den forbindelse fået lov til at låne de nye MG modeller hos MG Motors for at prøvekøre dem.

I sidste MG blad beskrev vi oplevelserne med den faceliftede MG ZS EV, der nu kan gå 402 km på en opladning ifølge WLTP normen. Vi nåede ikke helt så langt, men i sammenligning med konkurrenterne klarede den sig fint.

I dette MG blad beskriver vi vores prøvekørsel af den kommende MG Marvel R, som forventes på de danske veje til september. Det var en helt anden oplevelse, faktisk på godt og ondt, da den med sin overdådige udstyrspakke og lækre materialer er en fantastisk bil, men der er et eller andet når man kører..! - Læs mere herom inde på side10-13.

Fra vores egen klubverden, så har vores næstformand Rikke U. Nissen sammen med bestyrelsen besluttet sig for, at præsentere alle vores registerformænd. Dette for at bringe lidt mere liv ind i de enkelte MG mærkers rækker, og måske også give jer MG ejere et vink om, at der sidder nogle skrappe drenge derude, som ved uhyggeligt meget om de forskellige MG mærker. Find de første tre stk. i MG blad nr. 3-2022, og de næste tre i dette blad på side 28.

En lille reminder: Hvis du er til krydsord, håber vi du har set vores nye initiativ, startende i første nummer af MG bladet i 2022. På side 24 finder du det nyeste skud på stammen af MG krydsord. Lad os høre hvad du synes, da Charlotte, som udarbejder disse krydsord rigtig gerne vil høre jeres reaktioner.

God læselyst

KORT NYT

MG som "Car of the Year"

Jfr. sited "DrivingElectric"



MG ZS EV har i 2022 vundet en række DrivingElectric Awards, inklusive den eftertragtede samlede pris for Årets Bil. Sejren cementerer MG på A-listen over elbilsproducenter af høj kvalitet.

DrivingElectrics dommere havde specielt fokus på at man fik meget værdi for pengene, og hertil at Long Range-versionen koster mindre end £28.500 - det samme som mange familie-hatchbacks. Dens officielle rækkevidde på 273 miles (jfr. WLTP normen) er også mere end mange konkurrenters.

MG ZS EV ser også ud til at sælge rigtig godt i UK.

MG mærket ser således ud til fortsat at vokse, og cementerede sin position som det hurtigst voksende mainstream-bilmærke i Storbritannien med 4.184 solgte MG ZS i marts måned. Det er hermed anden gang salget overstiger 4.000 stk. på én måned.

Selskabets år-til-dato-salg er nu steget med 73,4%, hvor selskabet forventes at slå sit 2021-salgsmål på 30.000 nye biler. Det er den højeste salgsvækst af noget mærke blandt landets top 27 bilproducenter. Meget af succesen blev drevet af mærkets plug-in model,

En anden vigtig del af salgssuccesen er MG Motors forhandlernetværk, som vokser hurtigt med over 40 nye netværkspunkter, der er blevet etableret siden begyndelsen af 2021.

MG modtog endvidere prisen 'Best Website Redesign' i ContentSquare CX Awards, som bedømmer kundeoplevelse og brugervenlighed på websteder.

Note:
Driving Electric er et UK-website, der guider indenfor køb, salg og vurdering af elektriske biler i UK

Kilde: mgcc.co.uk/



FASTE SOMMERTRÆF - 2022



Vi har som flere sikkert husker tidligere bragt korte annoncer for klassikertræf øst for Storebælt i sommerhalvåret. Under coronaen stoppede vi den praksis, og har her i 2022 besluttet ikke at genoptage den, da I vil kunne finde langt bedre - og mere sikre - annoncer i diverse bilblade. Bl.a. har Motor Classic en meget omfattende oversigt over sådanne arrangementer.

Vi håber medlemmerne har forståelse for vores beslutning, da vi meget hellere vil bruge pladsen på nogen andet, og måske mere spændende.



Nye vejskilte

Lovændringer har medført flere nye vejtavler, som vi siden årsskiftet har skulle lære at kende.

Vejtavle A38:



Selvom trafiktavlen deler navn med et velkendt mejeriprodukt, kan de to ting næppe være længere fra hinanden. A38-tavlen indikerer, at der en fordybninger i vejen, hvor der i tilfælde af kraftigt regnvejr kan være vand på kørebanen.

Vejtavle M18:



Er placeret på steder, hvor det er let for chauffør og passager at finde hinanden. Eksempelvis hvis de bruger én af de mange samkørseltjenester, som findes i dag. M18-tavlen indikerer ifølge FDM, at det er muligt at skifte mellem kollektiv trafik og samkørsel.

Kilde: boosted.dk

MGB

Tekst og foto Tage Schmidt

60 års Jubilæum
(1962 - 2022)
MGB

MGB med overgear, Abingdon topstykke m.m.



På vej til skæring af et venstresving med udnyttelse af vejens fulde bredde. Det var andre tiden – uden hvide midterstriber og med masser af fri bane på de små veje

Her følger fjerde artikel i serien, hvor vi fejrer MGBs 60 års jubilæum i 2022,

Det er denne gang Tage Schmidt, der tager os med ind i MGB verdenen med sin artikel om en meget speciel MGB: "MGB med overgear, Abingdon topstykke m.m."

Tage udtaler i øvrigt følgende;

Artiklen er gengivet efter det originale manuskript, der i Jyllands-Posten i december 1967 blev til en redaktionel forvansket prøvekørselsrapport"

Artiklen afsluttes med et lille efterskrift i april 2022.

Vi afslutter serien i næste nummer af MG bladet med en artikel, der blev bragt i Motor Classic tilbage i 2012, hvor MGB testes op mod en moderne Mazda MX5

Kort sagt: *Erfaringer, som også andre end MGB kørere kan lære af. Køreegenskaberne forbedret trin for trin med undervognsændringer fra krængningsstabilisator til 5½ tomme brede magnesiumfælge. Betydelig accelerationsforbedring med elektrisk ventilator og poleret topstykke med større karburatorer og bedre indsugnings- og udstødningsforhold.*

I sin standardform er den åbne MGB måske nok den sportsvogn, som giver mest værdi for pengene på det danske marked, alt taget i betragtning – inklusive pladsforhold, komfort i videste forstand , driftssikkerhed og service-faciliteter. Men hverken tophastighed eller acceleration udmærker sig frem for, hvad man kan få for samme penge i en række familiebiler til omkring samme pris. Svingegenskaberne imponerer bestemt heller ikke, skønt de kan karakteriseres som gode og sikre. Tværtimod kan man få bedre styreegenskaber i familiesedaner til færre penge. Hvis man har ladet sig friste af dens uomtvisteligt gode grundkarakter, kan det altså nok være fristende at prøve at sætte dens ydeevne i vejret, så den virkelig kommer til at svare til sit prædikat af sportsvogn i forhold til mere teknisk avancerededede sedaner.

Jeg har haft lejlighed til at prøve en stærkt forbedret MGB, og adskillige af modifikationerne kan også i princippet have interesse for andre end MGB-kørere. De erfaringer, som her videre-bringes, er gjort trin for trin i takt med forbedringerne, som har fundet sted over en længere periode.



De bredere magnesiumfælge giver i tilgift større sporvidde og fylder skærmåbningerne bedre ud til fordel for udseendet. Ekstralygterne er af halogentype og koblet, så den ene – som lyser lige frem – slukkes ved nedblænding. Den venstre peger ud mod højre side af vejen. Foto taget før udbukning af bageste skærmkanter.

Prøveeksemplaret er født med et elektrisk overgear, som reducerer omdrejningstallet med cirka 20 pct. (giver for eksempel 35,6 km/t ved 1000 o/m i top overgear), og virker på 3. og 4. gear ved hjælp af en elektrisk kontakt på instrumentpanelet.

Det kan ikke monteres som ekstra udstyr, men må specificeres ved bestilling af vognen og koster cirka 3.000 kr ekstra. Det giver 160 km/t ved kun 4500 o/m, og 3. overgear er noget lavere end 4. direkte og velegnet til overhaling ved hurtig landevejskørsel. Alene det reducerede motorstøjniveau – især en fordel ved kørsel med hardtop, og følgelig også i den lukkede GT version – forlener MGB med en helt anden rejsevognkarakter, som virkelig forekommer at være merprisen værd.

Montering af en termostatstyret, elektrisk Kenlowe ventilator i stedet for den normale, kraftslugende køleventilator, gav en betydelig, målelig reduktion af accelerationstiden fra 18,4 sek. til 18,0 for 0-400 meter. Den frigør 7-8 hk ved top-omdrejningstal til øget fremdrift, og gevinsten ved sådan el-ventilator fremgår måske bedst af, at en senere, langt kostbarere motormodifikation med poleret specialtopstykke fra MG fabrikkens tuningsafdeling med kompressionsforhold 9,5:1, ekstra store 1¾ tomme SU karburatorer, tilpasset indsugningsmanifold og bedre strømlinet udblæsningsmanifold kun reducerede accelerationstiden med knap det dobbelte antal tiendedele sekunder, ganske vist i et betydeligt mere krævende interval.

Kenlowe-ventilatoren gav en let hørlig sænkning af motorstøjniveauet ved store omdrejningstal. Motoren fik en sundere arbejdslyd ved eliminering af lufthvæset fra den almindelige ventilator.

Til gengæld medførte specialtopstykket en *anden* susende lyd, nemlig fra karburatorerne, som suger luften ind direkte igennem plastictragte i stedet for luftfiltre (der blandt andet virker lyddæmpede). Begge de nævnte bilyde har dog kun praktisk betydning, når man kører med hardtop, da vindstøj ellers er dominerende.

Med overgear må effektbesparelsen ved Kenlowe-ventilatoren give en målelig forøgelse af tophastigheden i forbindelse med overgearet, som ikke i sig selv gør det muligt at køre hurtigere under neutrale omstændigheder.

Både overgearet og Kenlowe-ventilatoren må også virke benzinbesparende.

Jeg har ikke målt nogen at delene, men reduktionen i benzinforbruget opvejes i hvert fald rigeligt af specialtopstykket, der forekommer at være stærkt benzinslugende. Selv med moderat brug af accelerationsevnen må man ikke regne med at komme over 8 km pr. liter ved blandet kørsel, og man må være forberedt på kun omkring 6 km/l ved mere energisk udnyttelse af motorkraften.

Til gengæld får man en tydeligt mærkbar forbedring af motorydeevnen med specialtopstykket fra Abingdon og de tilhørende karburerings- og manifoldmodifikationer. Sammen med Kenlowe ventilatoren bringer det tiden for stående kvartmil, 0-400 meter, ned til 17,3 sek. uden at overskride 6000 o/m i gearene og for 0-200 meter til 11,0.

I standardform præsterede det pågældende eksemplar 0-200 meter på 11,8 og 400 meter på 18,4. Den neutrale tophastighed er ikke målt, men under favorable betingelser er ca. 200 km/t registreret ved hjælp af kontrolleret omdrejningstæller, og den sande tophastighed er skønsmæssigt ca. 185-190 km/t. når vognen er lukket med hardtop (åben 165-170). I standardform uden overgear er tophastigheden 170 km/t, svarende til det maksimalt tilladelige omdrejningstal på 6000 o/m i direkte top.

Det højere kompressionsforhold kan give tændingsbanken med 100 oktanbenzin ved for hårdt speedertryk ved omdrejningstal under ca. 2000 o/m, men ellers virker motoren langt smidigere med tydeligt bedre drejningsmo-



Instrumentpanelet foran gearstangen – der er kortet 3 cm ned – er specielt fremstillet og omfatter blandt andet batterimeter, olietermometer og kontakt til viskerpausekontrol. Bag gearstangen, ud for håndbremsen, ses kontakten til Selectaride støddæmperne. Rattet er ekstra-udstyr, læderkrans på letmetalramme og med mindre diameter end det originale.

ment over hele omdrejningstalskalaen. Topgear-accelerationen er f. eks. også mærkbart forbedret.

Det maksimale omdrejningstal er øget til mellem 6400 og 6500 o/m, og motoren løber på en helt anden, langt friere og mere veloplagt måde op i topomdrejningstal. Man skal faktisk have et øje på omdrejningstælleren for ikke uforvarende at komme for højt op, så let spinner den.

Tuningen har bl. a. medført, at springet mellem 2. og 3. gear ikke længer føles så generende stort som normalt i MGB,. der ikke har close-ratio sportsgearkasse som standard. Ejeren overvejede ellers at få højere 1. og 2. gear lagt ind, men mener nu, at det knapt er udgiften værd, især i betragtnlng af, at at det kan give øgede problemer med tændingsbanken på grund af forhøjelsen af kompressionsforholdet.

Undervognen er undergået mindst lige så betydelige ændringer. Den åbne MGB leveres normalt uden krængningstabilisator, men prøveeksemplaret bestiltes med, og den reducerer krængningen væsentligt og giver mere neutral styring. Første undervognsmodifikation var montering af elektrisk indstillelige Armstrong Selectaride støddæmpere bagi med fire hårdhedsgrader, af hvilke nr. 2 svarer til standard. Stilling 3 og 4 giver betydeligt langsommere krængning i indgangen til sving, så vognen knapt når at at læne sig i almindelige korte sving. Samtidig bliver styrekontrollen bedre med større sideværts akselstabilitet og tendens mod mere udpræget understyrlng ved normale svinghastigheder og mere neutralAved hurtig svingkørsel til grænsen, hvor overstyring er praktisk taget elimineret i stilling 4.

Den hårdeste stilling er ubehagelig på bølget vej og giver tendens til markant niksvingning, der senere er reduceret med hårdere støddæmpere på forhjulene. De sidstnævnte forekommer ikke at mindske affjedringskomforten nævneværdigt, og ejeren påtænker at montere en kraftigere krængningsstabilisator for at få mere understyring, men regner med kørselskomforten måske forstyrres for meget derved. Med Selectaride støddæmperne i blødeste stilling bliver kørselskomforten nærmest "amerikansk".

Vognen leveredes med de standardmæssige 4 tommer brede pladehjul monteret med 155X14 Dunlop SP 41 radialdæk, som giver meget bedre vejgreb end standarddækkene og samtidig blødere kørsel. Senere er den udstyret med 5½ tommer brede Minilite magnesiumfælge med store 175X14 Pirelli Cinturato radialdæk. De forholdsvis brede fælge gør Cinturato dækkene lidt stivere at køre på, men de brede, meget lette fælge og større dæk giver tilsammen en afgørende forbedring af vejgrebet, så skridgrænsen er blevet meget højere, end man normalt har mulighed for at udnytte på offentlig vej.



MGB'en blev brugt som helårsbil, om vinteren med den hardtop, MG-fabrikken selv lavede, og ikke med Minilite magnesiumfælge som her, men med standard stålfælge. Magneium tåler ikke vejsalt. Foto taget før udbukning af bageste skærmkanter.

Alt i alt har undervognsændringerne bragt MGB'en op i helt anden klasse, hvad køreegenskaber og skridsikkerhed angår.

De standardmæssige skivebremsebelægninger kunne forekomme at være utilstrækkeligt varmebestandige under hård brug og er skiftet ud med hårdere Raybestos MD3.

De stiller noget større krav til pedaltrykket, men står til gengæld åbenbart mål med vognens øvrige ydeevne. Det overvejedes at pille beskyttelsesskjoldene bag skivebremserne af for at få bedre køling, men tanken er opgivet. I øvrigt er Minilite fælgenes bagside udformet med sigte på at skabe kølende luftturbulens omkring bremserne.

♦



Bemærk de åbne tragte på de større SU-karburatorer i stedet for luftfiltre. Den termostatstyrede, el-drevne Kenlowe ventilator, som sad foran køleren, ses på et af de fotos, dert ledsagede MGB-artiklen i forrige nummer. De polerede forbrændingsrum, som man kun kan nyde synet af, når topstykket er afmonteret.
Den tilhørende udblæsningsmanifold var bedre strømliniet

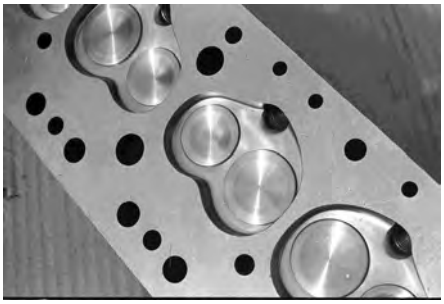








Foto herover t.v.: Minilite med Cinturato dæk ses den indbukkede fælgkant, som de senere Michelin XAS-P dæk kom i konflikt med. Se billedteksten til bilen set bagfra.
Foto herover t.h.: Her ses den udbukning af de bageste skæmkanter, der blev nødvendig, da Pirelli Cinturato senere blev udskiftet med Michelin XAS-P i samme størrelse 175-14, men med et tværprofil som var lidt bredere med den "P"-kant på dæksiderne, der tydeligt ses på billedet. Det lidt bredere profil gjorde, at dækket kunne komme i karambolage med MGB'ens indbukkede bagskærmkant under krængning i sving. Problemet blev klaret af en ferm pladesmed hos DOMI, der lagde skærmkanterne ud som det ses her – vel at mærke uden at tilføre plade eller svejse. Flot arbejde!

Min egen MGB



Foto herover:

De omformede bagskærme nåede ikke at blive lakeret inden en uforglemmelig tur over Alpe– og Dolomit pas.

(Se også billedtekst øverst t.h. på denne side)

De erfaringer med forbedringer af MGB, jeg refererede til i indledningen til prøvekørselsrapporten om 1965-standard MGB i forrige nummer, er faktisk fra min egen MGB købt i 1966 og modificeret gennem et årstid.

Den her bragte rapport om MGB med overgear, Abingdon-topstykke m.m. er en præcis gengivelse af mit manustript til en artikel om den i Jyllands-Posten i december 1967. Hvorfor manuskriptet? Fordi en entreprenant ny redaktionssekretær mishandlede det groft, så det endte i avisen med fejl og udeladelser af væsentlge afsnit, forkerte billedtekster og – allerværst – omskrevet til jegform.

Det fremgik ikke af manuskriptet, at det var min egen bil, dels fordi jeg principielt aldrig oplyste mine læsere om, hvilke biler jeg selv havde, dels fordi det i dette tilfælde kunne blive opfattet som pralende. Men i avisen blev overskriften "Tage Schmidt prøvekører sin specialtunede MGB". Det – og at finde rapporten skandaløst redigeret – blev den mest pinagtige oplevelse i mit liv som bilskribent.

Her er gengivet indholdet i mit manuskript– der blev til en mishandlet rapport i Jyllands-Posten. Selve rapporten og overskrifterne er her trykt helt efter manuskriptet – scannet fra en gammel carbonkopi. Billedteksterne er tilføjet flere oplysninger, og der vises flere fotos, blandt andet af en senere nødvendig lille ændring af bagskæmene

Tage Schmidt

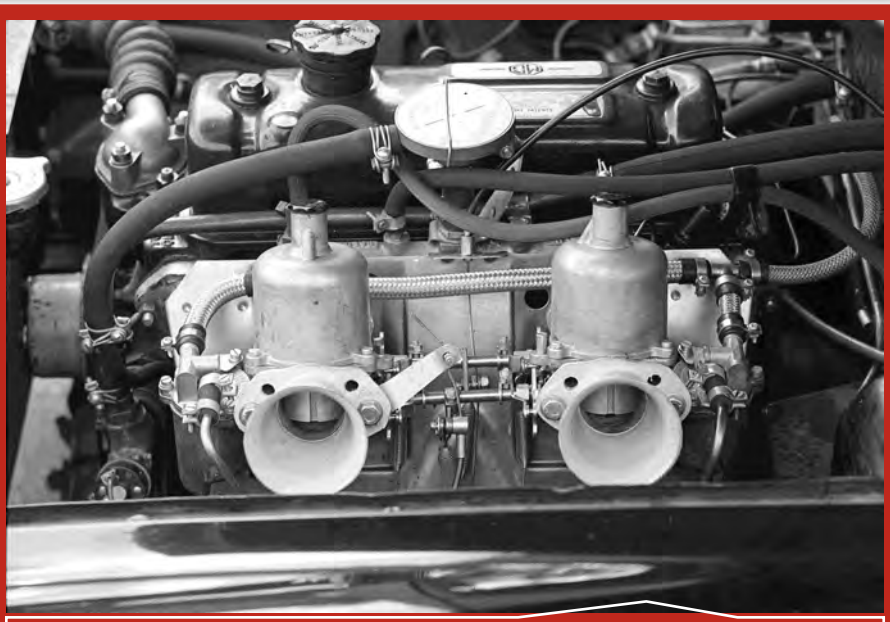
Efterskrift 2022

Så vidt jeg husker, havde jeg montering af Torsen limited slip differentiale i tankerne, men det blev aldrig til noget, nok fordi jeg – som jeg også mener at kunne huske – aldrig savnede det.

Hvad jeg stadig klart savner fra tiden med min MGB den dag i dag, er lydene fra motor og udstødning under kraftig acceleration. Dem fra udstødningen var hjulpet af, at mellemlydpotten var afmonteret. Det kunne jeg ikke fortælle dengang, for det var ulovligt.

Jeg solgte bilen uden Minilite magnesiumfælge, og en senere ejer forstod ikke at vedligeholde motoren. Så bilen vil være en meget anden i dag, hvis den stadig eksisterer.

Tage Schmidt



De åbne tragte til de større SU-karburatorer bidrog til frydefuld lyd under hård acceleration.

MG MARVEL R



Tekst og foto Lars Thousig og Allan Christensen

Pressefoto MG Motors

Til efteråret 2022 introduceres den store MG Marvel R på det danske marked, en mere luksuriøs SUV til en stadig forholdsvis fornuftig pris, det omfattende udstyr taget i betragtning, og ikke mindst den voluminøse Infotainment skærm, der ligger mellem forsæderne.

Igen præsenteres vi for en sprit ny MG, der vanen tro intet har med vores klassiske opfattelse af en MG. Når det er sagt så må det siges, at de kinesiske ejere er gået all-In på en reintroduktion af det ædle MG mærke. Den store Marvel R, som vi har prøvekørt i midten af marts, er den tredje MG SUV model, som vi ser på de danske veje, og som vi forstår MG Motors, vil vi se endnu et par nye MG senere på året i form af en helt ny, og fuld el-dreven stations i form modellen MG5. Hertil præsenteres en endnu hemmelig model, der måler 4.300 cm. på det europæiske marked sidst på året, så mon ikke denne model først ses i Danmark i løbet af 2023 (?)'

I hvert fald kan det siges at MG mærket er kommet på det danske marked for at blive, og det endda med en vis succes, når vi kigger på de foreløbige salgstal på de første modeller, MG ZS EV og MG EHS Plug-in-Hybrid. Begge biler har vi prøvekørt og præsenteret resultaterne af i MG blad Nr. 6 - 2020; Nr.2 - 2021; Nr. 3 -2022.

Helhedsindtryk.

Den hvide Marvel R byder mig velkommen inde hos MG Motors på Østerbro, da jeg får overdraget nøglerne til dagens prøvetur. Og det er et velkommen med manér, da den tager sig rigtig flot ud med en Coupé agtig taglinje hældning ned mod bagklappen. Det virker ret elegant sammenlignet med mange af tidens andre SUV modeller.

Fælgene klæder virkelig bilen, noget man mildest talt ikke kunne sige om MG ZS EV og MG EHS Plug-in-Hybrids fælge. Og de dybtliggende "øjne" nederst på fronten virker nærmest dragende.

Jeg tager plads i det fantastisk lækre førersæde, som er udført i et kunstmateriale, der minder rigtig meget om knopret læder. Rattet får jeg sænket en smule, så jeg kan se den 12.3'' skærm der viser alt om strømsituationen, samt et centralt udpluk af GPS billedet, der stammer fra den enorme 19,4" Infotainment skøærm mellem forsæderne. Den kommer faktisk til at virke som et armlæn, da skærmen faktisk udfylder hele rummet fra instrumentpanelet og ned til et lille rum mellem forsæderne. Det er ikke en løsning jeg umiddelbart holder af, og senere skulle det vise sig at holde stik. Den skærm er simpelthen for stor, og ofte decideret i vejen for kørsel af bilen.

Bortset fra dette, så byder bilen på overdådigt udstyr med masser af flotte og meget lækre løsninger. Informationerne om fart, strømforbrug, status etc., vises i den mindre info skærm bag rattet, som egentlig virker godt med de aktuelle informationer, inklusive GPS udsnittet. Men de viste tal er simpelthen for små, også for to ældre herre som Lars og undertegnede.

På vejen kører den rigtig behageligt, om end undervognen virker noget stramt skruet op, hvilket tydeligt mærkes på en §40-vej.

Vi fik dog et chok, da vi første gang skiftede vognbane, og måtte op opleve at vognbaneassistenten nærmest nægtede os denne operation, da den meget



Designmæssigt en flot front med LED lysbånd



Bagagerum under fronthjelmen med plads til en rejsekuffert

God indstigningsforhold med automatisk bagsmæk der åbner og lukker



En smuk dalende taglinje, der ender i en bagsmæk med LED lysbånd



mærkbart tog fat i rattet, indtil jeg meget bestemt også måtte tage fat, og derved overbevise bilen om, at det var mig der bestemte. Vi udfordrede vejbane assistenten nogle gange herefter, og måtte konkludere, at kører man over 60 km/tm, så tager den altså, noget føreren virkelig skal være forberedt på. Under 60 km/tm, virker det ikke så anmassende.

Dette punkt er nok vores største anke over bilen, som ellers er fantastisk behagelig at køre i. På langture vil specielt de korte forsæder måske genere langbenede chauffører. Hertil er der praktisk talt ingen støtte af benene på bagsædet, da batteriet under gulvet gør det helt fladt, og dermed også forholdsvis højt i forhold til sædehøjden. Mon ikke sæderne er designet til kinesere (?)

Til en almindelig familie er der rigeligt plads i bagagerummet, hvor bagsæderne kan lægges ned både samlet og som splitsæder.

Da bilen leveres tilbage er vores oplevelser samlet om, hvor lækker den egentlig er, hvor lækre materialerne er, og hvor interessant prisen ser ud til at være, hvis vi sammenligner med andre SUV på markedet. Hertil har den sit udseende med sig - ikke at forglemme !

På vejen.

Ved tryk på startknappen vægges de to skærme og hele bilen til live med en svag susen. Da vi lægger fra land høres kun en meget svagl lyd, langt svagere end på den første MG ZS EV. Det er altså neget MG Motors har fået styr på.

Ved første nedbremsning, da vi skal til højre ad Lyngbyvejen, er jeg forberedt på, at bilen bremser når gaspedalen slippes, men nej ! - der sker nærmest intet, bilen opfører sig næsten som en fossildreven bil. Jeg var ellers forberedt på en tilsvarende kraftig opbremsning, som opleves i MG ZS EV.

Vi har aflæst udgangspunktet for opladet batteri og kilometerstand, da vi ved vejs ende vil se, hvordan tingenes tilstand tager sig ud på det tidspunkt.

Dagen er planlagt med kørsel på alle slags veje og de trafikforhold der nu byder sig til. Dog vil vi ikke køre i tæt bytrafik, da vores formål er at få et helhedsindtryk af bilen. Lave hastigheder møder os derimod i de mindre byer vi kører igennem. Hertil har vi udset os en strækning til test af bremserne. Og her bliver vi først lidt forskrækket, da jeg kikser en bremseprøve, hvor bilen så bare fortsætter. Nå, tilbage på sporet.

Efter flere test af hårde opbremsninger konstaterer vi heldigvis, at der intet er at komme efter her. Måske med undtagelse af chaufføren !!

På længere stræk lige ud virker styretøjet en smule løst, hvor man kan sidde med en fornemmelse af at styre en færge. Lidt mere pres på vejen med forhjulene ville være en stor hjælp.

På mindre veje og §40-veje synes undervognen at være noget stram, men på motorvej virker den til at være en glimrende rejsevogn, bortset fra de for smalle forsæder, hvor der ikke gives støtte nok til benene. Man mindes sæderne i en MGA, som også byder på for korte sæder.

Bagsæderne virker også til at være for lave, da gulvet i bilen er hævet for at give plads til batteriet, Det er således trættende at sidde i længere tid på bagsædet, og specielt hvis man har lange ben.

Da vi efterhånden har afprøvet flere elbiler enes vi om, at det nogen gange virker som om man kører i radiobil. Der er næsten intet at foretage sig da alt nærmest er automatiseret.

Samlet set er det en ualmindelig lækker bil med mange lækre løsninger og mate-

rialer. Blot har MG Motors måske ramt lidt ved siden af med den enorme Infotainment skærm mellem forsæderne, den er simpelthen i vejen.

Interiør.

Vi har været inde på flere af de valgte løsninger, hvor der på plussiden kan fremhæves de meget lækre materialer, der er valgt til sæderne med synlige syninger, instrumentbord i kunstlæder etc. Hertil er det store glas panoramatag, der kan køres bagud virkelig dejligt.

Den meget store 19,4'' Infotainment skærm mellem forsæderne ser meget lækker ud, også med det farvevalg, der er foretaget til menuerne, da de nu ikke virker helt så konsol spilagtige i farvesammensætningen. Dog har MG Motors endnu ikke helt løst problemet med lange responstider på touchskærmen, noget man skal vende sig til. Men ellers er menuerne faktisk ganske fornuftigt opdelte, og hertil meget intuitive.

GPS kan kobles op til både iPhone og Android, som begge præsenteres på et enormt billede. Desværre ses GPS billedet ikke specielt tydeligt fot chaufføren, da denne nærmest skal dreje sig 90 grader rundt for at kunne få et helhedsbillede. Til hjælp er der heldigvis valgt en løsning, hvor det centrale udpluk af GPS billedet også vises på den lille 12,3'' skærm, der vises foran chaufføren bag rattet. En ret smart løsning syntes vi faktisk.

Som i alle nutidens biler er der masser af fralægningsrum og kopholdere, både foran og mellem bagsæderne. Derimod er der et meget stort hulrum under den store infotainment skærm mellem forsæderne. Det kan selvfølgelig være et supplement til fralægningsmuligheder, men vi tror nærmere dette rum ender med at blive brugt til dynger af rod og ting man ikke lige gider se på under kørslen.

Men da der er usb-stik i rummet, giver det så også nogle muligheder.

Mellem bagsæderne kan man nedfælde et armlæn, også udført i et lækkert materiale. På armlænet kan der åbnes for kopholdere og et lille fralægningsrum med en smart åbning– Man føler sig godt tilpas på bagsædet, hvor der er plads til personer, også over 180 cm høje. Kun det lidt høje gulv medfører lidt manglende støtte til benene.

I en elbil kan der være bagagerum både for og bag, således også på Marvel R. Foran kan lastes i alt 150 liter i et ret reelt rum. Bagved lastes 357 liter, hvor bagsæderne så kan forøge dette areal når de lægges ned. Bilen kan trække 750 kg på krogen

For yderligere informationer om, hvad bilens interiør indeholder henviser vi til:

www.mgmotors.dk

da listen over udstyr er alenlang, og vi nåede slet ikke at teste det hele.

Exteriør.

Ved aktivering fra bilnøgleenheden åbnes dørene med en smart detalje, da dørhåndtagene springer automatisk ud. Det ser elegant ud.

På Marvel R modellen er ladestikket placeret bagerst på højre side, svarende til benzindækslet på en fossildrevet bil. Det giver god mening, og falder helt naturligt.

Bilens design tiltaler mig også i sit Coupé agtige udtryk, som giver den et nærmest sportsligt udtryk, selvom det er en lidt høj SUV. På dette punkt tror jeg bilen kommer til at tage stik hjem.

Det lille bagagerum foran findes når man fjerne en lille klap, hvorunder der åbenbarer sig et aflangt og dybt bagagerum Ellers er pladsen optaget som del af bilens batteriløsning.

De smalle forlygter kombineret med de to dybe "øjne" i hver side under lygterne giver bilen et lidt aggressivt udtryk som klæder den. Dette suppleres med de flot designede fælge, som virkelig rammer plet i forhold til Coupé udtrykket.

Den dalende taglinje hen mod bagsmækken understøtter det sporty udseende og giver også bilen en flot ende med en bagsmæk der kan åbnes og lukkes automatisk. Ganske vidst kunne vi ikke få nøglen til at virke, så vi måtte anvende tryk knappen på bagsmækkens underside, for at få bagsmækken til at lukke automatisk.

Ved kørsel i mørke præsenterer bagvedkørende biler for et baglysbånd der strækker sig vandret under bagruden. En baglysløsning efterhånden mange moderne biler benytter, og i det hele taget bestykkes moderne biler efterhånden med et hav af lysløsninger både inde i bilen og lys rette mod vejen og andre biler i trafikken.

I kabinen har MG Motors muntret sig med ambient belysning, der kan give et lidt diffust lys, men også det modsatte.

Bilen leveres i to varianter: Luxury til kr. 359.999 og Performance til kr.389.999. For merværdien får man bl.a. AWD og en ret god Bose lydløsning med 9 højtalere.

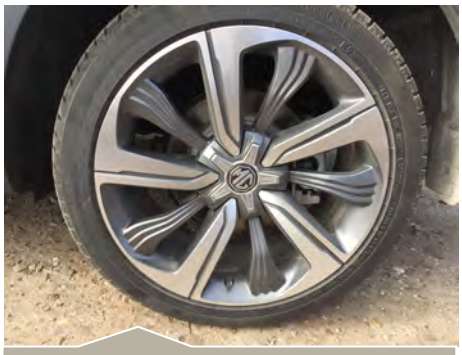
Men herudover er det vores overbevisning at man får rigeligt ved køb af Luxury modellen.

Bilerne leveres i fem farve varianter, hvor Luxury har to interiør farver mod Performance tre. Bortset fra en enkelt farveløsning for begge modeller leveres øvrige farvevarianter kun mod ekstrabetaling.

Kig ind på www.mgmotors.dk for at få et overblik over alle de exteriør muligheder der tilbydes på de to modeller, da det vil føre for langt at opremse den her.



Dørhåndtag springer automatisk ud



Fælgene er virkelig vellykkede



Ladestikket sidder på højre bagskærm



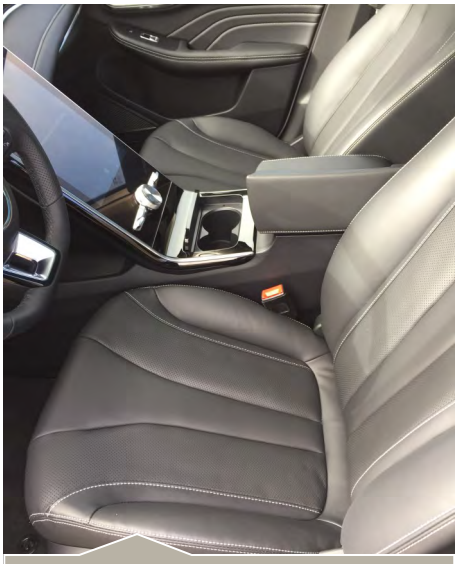
Smart detalje der giver bilen et sportsligt look



Panoramataget kan åbnes to steder



Bagside armlæn med smarte løsninger



Infotainment skærmen på 19,4 '' fylder meget



Rattet kan justeres efter behag



Flot detalje med MG logo

Præstationer.

Vores prøvetur strakte sig over 125 km i denne helt nye Marvel R, der kun havde kørt 288 km da vi fik nøglerne til den.

Vores tur gik ad landeveje, motortrafik veje, motorvej og på mindre snoede veje. Vi kørte ikke decideret bykørsel i den, men afprøvede flere ting ved forskellige hastigheder.

Batteriet er på 69,9 kWh og var opladet til 99% svarende til 389 km. Max. er angivet til 402 km. kørsel jfr WLTP normen. Ved afleveringen af bilen stod batteriet opladet til 237 km. svarende til 65%. Vi havde altså kørt 125 km og brugt 152 af de 389 km den var opladet til Egentlig ganske fint taget vores meget ujævne kørsel i betragtning. Dog kørte vi på intet tidspunkt mere end 110 km/tm.

Luxury modellen præsterer 180 hk og klarer 0-100 km/tm på 7,9 sek. Den firehjulstrukne Performance med tre elmotoror har 288 hk og præsterer 0-100 km/tm på 4,9 sek.

Er du nysgerrig efter flere præstationsdetaljer, så kig ind på:

www.mgmotors.dk

Pris og levering.

Bilen leveres i to udstyrspakker:

- Luxury til kr. 359.999
- Performance til kr. 389.999

Begge modeller leveres i fem farver, Luxery leveres med to interiørfarver, hvor Performance leveres i tre. Kun farven Prism Blue med sort interiør leveres uden ekstrapris som er på kr. 4.800 - 7.000. Interiørfarven brun Alcantare i Performance modellen levers mod kr. 14.000.

Ønskes bilen finansieret på leasing aftale, ses følgende priser: ved 15.000 km pr. år i 36 måneder:

- Luxury:
  - Udbetaling kr. 9.995,-.
    - Pr. md. Kr. 4.495,-
  - Udbetaling kr. 19,995,-
    - Pr. md. Kr. 3.995,-
- Performance:
  - Udbetaling kr. 9.995,-.
    - Pr. md. Kr. 4.695,-
  - Udbetaling kr. 19.995,-
    - Pr. md. Kr. 4.295,-

Grøn ejerafgift er kr. 340,- halvårligt.

Bilen forventes leveret i 3.kvartal 2022.

MG ZS EV 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 disse som minimum er de samme for Marvel R.

♦

Pressefotos fra www.mgmotors.dk







Specifikationer MG Marvel R (Luxury)



Motor: Elektrisk PMS Motor
Ydelse: Op til 288 hk
Batteri: 69,9 kWh
Gear: 2 automatiske
On board lader: 11 kWh
Max, DC ladeeffekt: 92 kW
Egenvægt: 1810 kg.
Totaltvægt: 2288 kg
Akseltryk, for/bag: 1100/1342
Anhængervægt: 750 kg
Tophastighed: 200 km/tm.
Præstation (0-100): 4,9 sek.
Rækkevidde (WLTP): 402 km
Forbrug (Wh/km): 194,1

Interiør, Audio, Sikkerhedsudstyr mm.:

Se www.mgmotors.dk

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

Redaktionen

Fortællingen om

Del 4

...tilsat lidt teknik og holdninger

Tekst Matthies Nissen
Foto Rikke og Matthies Nissen (P); Wikipedia (Wiki); MG Car Club UK (MGCC)

MG var kommet stærkt igen efter krigen. Nye modeller lå klar på tegnebrættet og ventede på BMC ledelsens godkendelse. Alle BMC's og senere BLMC's mærker skulle tilgodeses og heri lå den største udfordring for John Thornley, der nu var direktør for MG. Ikke alle i koncernen var venligt stemt over for MG mærket.



Foto 1:
George Phillips Le Mans racer. Ligheden med den senere MGA er slående, men chassis og drivlinje var 'kun' fra en modificeret TD.(Wiki)

En succes skabes

Sommeren 1954 fik Abingdon endelig grønt lys til at udvikle en afløser for TF'eren. Egentlig går designarbejdet helt tilbage til 1951, da MG's designer Syd Enever slog stregerne til et lavt strømlinet karosseri til racerkøren George Philips. Karosseriet blev anbragt på en TD med henblik på at deltage i Le Mans. Der blev herefter bygget en prototype, benævnt EX 176, som blev præsenteret for BMC-formanden Leonard Lord. Han afviste ideen om at producere den nye bil, da han lige havde underskrevet en aftale med Donald Healey om at producere Austin-Healey (AH 100 og senere AH 3000) biler to uger før. Faldende salg af de traditionelle MG TF typer førte dog til et holdningsskift og bilen, der oprindeligt blev kaldt UA, blev fundet frem igen.



Foto 2:
Sidney (Sid) Enever, MG's chefdesigner, kom til Morris Garages i 1920. Otte år senere kom han til MG's eksperimentalafdeling. Fra 1954 som chefdesigner ansvarlig for de to største succeser MGA og MGB. (Wiki)

Foto 3:
John Thornley, direktør for MG fabrikken fra 1952 til 1969. Thornley var en 'no-nonsense' entusiast, der kæmpede mod BMC og senere British Leyland hierarkiet i BLMC. Han håndplukkede sit personale, skabte holdånd og et godt arbejdsklima. Han havde sans for humor og spøgte gerne sammen med medarbejderne. John Thornley var i øvrigt en stor MG entusiast. Hans første MG var en M-type, som han købte i 1930 og samme år stiftede han sammen med to andre entusiaster den engelske MG klub (MGCC).





Foto 4:
Leonard Lord, præsident for BMC. Begyndte oprindelig sin karriere hos Morris, men ragede i 1938 uklar med William Morris. Blev senere ansat hos konkurrenten Austin. Efter Herbert Austins død i 1941 fik han det fulde lederskab over Austin Motor Company. Ved oprettelsen af BMC blev han den øverste leder af BMC. Han var ikke nogen stor tilhænger af MG og mange anser ham for at være medvirkende til MG's senere deroute.(Wiki)



Foto 5:
MGA Mk. I. Farven er den originale og hjulene er de standard monterede pladehjul med hjulkapsler.(P)



Foto 6:
MGA Coupé. Vellykket lukket MGA som kan give associationer til en tilsvarende Jaguar XK 140. (P)

Man havde et chassis og et karosseri men manglede en motor i stedet for den udpinte 1500 ccm XPEG. Den af Austin udviklede motor fra Magnette ZA kunne måske bruges. Et nyoprettet 'Tuning Department', der havde en afdeling på fabrikken i Abingdon fik Magnettens motor til afprøvning. Motoren viste sig lovende, man fristes til at sige naturligvis, idet den allerede til fulde opfyldte betingelserne men hensyn til ydeevne og driftssikkerhed.

Men hvad skulle den nye model hedde? Man havde jo opbrugt (næsten) alle bogstaverne i alfabetet til de tidligere modeller. Man valgte at begynde forfra og kaldte den nye for MGA, slet og ret, ikke noget med type eller model. Beslutningen blev foretaget af John Thornley.

Den nye MGA fik verdenspremiere i september 1955. Hvis de konservative MG entusiaster ikke kunne lide den nye model, og det kunne de garanteret ikke, så kunne alle andre. I forhold til forgængeren så havde den nye MGA bedre pladsforhold, bedre beskyttelse mod vejrliget og bedre plads til bagage og værktøj mv. Hertil bedre brændstoføkonomi samt en tophastighed der var små 40 km/h højere end forgængeren og bedre acceleration og køreegenskaber. (Foto 5)

Motorpressen var begejstret og roste Abingdon for at have brudt med den gamle traditionelle linje. Også i USA syntes man godt om bilen og den blev snart den mest solgte europæiske sportsvogn. Salgstallene var forrygende, af de lidt over 101.000 producerede (alle modeller), blev de 81.401 eksporteret til USA, inden MGA blev afløst af MGB i 1962. I kontrast hertil kan nævnes, at hjemmemarkedet kun aftog 5.869 biler. 101.000 producerede er ca. 10 gange så mange som der blev produceret af TC typen og mere end tre gange så mange som der blev fremstillet af TD typen. Dermed var MGA verdens mest solgte sportsvogn. (Foto 6 og 7)

I de syv år MGA var på markedet blev den udstyret med ret så mange udgaver motormæssigt. Det begyndte med den førnævnte 1500 motor (1489 ccm på 68 hp), efterfulgt af en 1600 udgave (1588 ccm med 80 hp) i maj 1959 og endelig i marts 1961 en 1600 Mk. II (1622 ccm med 93 hp.). Til gengæld var der kun to



Foto 7:
MGA pakkes til eksport. (Bulletin)

karosseriudgaver: Roadster og Coupé.

MGA Twin Cam

En særlig motor blev tilføjet i 1958, den i dag ikoniske twin cam motor med to overliggende knastaksler (DOHC). Motoren på 1588 ccm var højkomprimeret (9,9: 1) og ydede 108 hk ved 6700 rpm. Senere kom motoren i en udgave med lavere kompression, 8,3: 1 for at imødegå utilsigtet tændingsproblemer i den første udgave af motoren. Denne version ydede til gengæld 'kun' 100 hk. (Foto 8)

Den temperamentsfulde motor var berygtet for mange problemer og salget faldt hurtigt. Motoren led af tændings- og forbrændingsproblemer. Nogle af problemerne blev klaret ved at give den lavere kompression, men på det tidspunkt var skaden sket. Kunderne flygtede. Twin Cam projektet blev droppet i 1960, efter at der kun var blevet produceret 2.111 eksemplarer. (Foto 10)

En åben Twin Cam blev testet af The Motor Magazine i 1958. Testbilen opnåede en tophastighed på 182 km/h. Accelerationen blev målt til 0-60 mph på 9,1 sekunder.

Da Twin Cam motoren blev droppet i 1960 stod man tilbage med ret så mange dele, der skulle have været anvendt til Twin Cam modellen. Det drejede sig bl.a. om forreste og bageste skivebremser samt Dunlop knock-off hjul svarende til de hjul, der blev brugt på Jaguars racing udgaver. Disse og andre dele blev sammen med standardmotoren monteret i en almindelig MGA, der efterfølgende blev markedsført med tillægsbetegnelsen 'de luxe'. Der blev produceret 360 'de luxe' roadsters og 35 'de luxe' coupé.





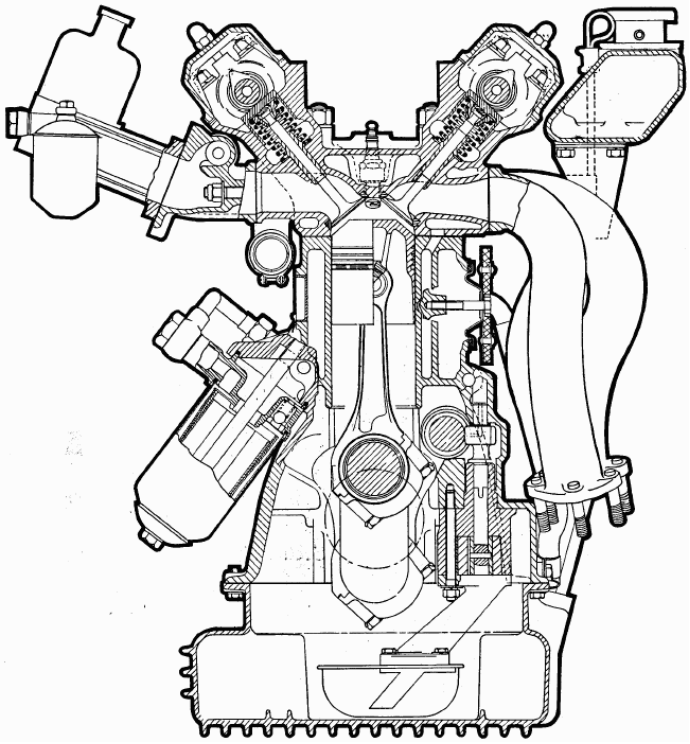


Foto 8 (Herover):
Tegning af den avancerede Twin Cam motor, der desværre fik en kort levetid. (Wiki)

Foto 9 (T.v.):
Første Austin Healey Sprite, mest kendt som 'Frøøje'. (P)

Foto 10 (Øverst t.v.):
MGA Twin Cam. Bortset fra de som standard monterede fælge, er karosseriet identisk med en almindelig MGA. Fælgene her er en nyere udgave af Twin Cam's Dunlop fælge næsten magen til de originale. (P)

Mindre og mere sporty

Den 20. maj 1958 blev en ny Austin Healey præsenteret for pressen i Monte Carlo. Bilen, der fik modelbetegnelsen Sprite, var endnu et resultat af det af Leonard Lord etablerede partnerskab med Donald Healey Co. Ltd. allerede før end BMC var blevet en realitet.

Den lille sportsvogn var spartansk udstyret med et simpelt karosseri uden bagagerumsklap og med forskærme og motorhjelm bygget sammen til en enhed der, når den blev åbnet, gav god adgang til de vitale dele. Oven på motorhjelmen havde man anbragt de to forlygter, ikke videre elegant, og med til at give bilen tilnavnet 'frøøje'. Oprindelig havde det været hensigten at lygterne skulle kunne klappes ned i motorhjelmen når de ikke anvendtes. Desværre blev denne løsning for kompliceret og for dyr. (Foto 9)

Motoren var BMC's A-motor fra den lille Austin A35, boret op til 948 ccm med en ydelse på 34 hp. Ikke meget, men nok til at give den 650 kg tunge bil en tophastighed på ca. 130 km/h. Bilen var både udstyrsmæssigt og teknisk ret primitiv. Omdrejningstæller var ikke standard, men kunne sammen med varmeapparat tilkøbes. Motoren havde mekanisk benzin pumpe, der var tromlebremser på alle hjul og kvart elliptiske bladfjedre på bagakslen. Produktionstal 1958 – 1961 var 48.987, heraf 9.941 til hjemmemarkedet. Alle Sprite og den senere Midget blev produceret hos MG i Abingdon.

I slutningen af 1960 blev det besluttet at opgradere Spriten. Bilen skulle nu produceres både som en Austin Healey Sprite og som en MG Midget. Healey fik til opgave at re-designe bilens front mens MG fik opgaven at re-designe bagpartiet. De to fabrikker vidste indledningsvis ikke noget om denne opgavefordeling og tegnede hver for sig en halv bil! Heldigvis, da de senere i forløbet fik nys om opgavefordelingen lykkede det trods alt at skabe et nyt harmonisk karosseri.

Forpartiet var nu forsynet med en traditionel motorrumsklap, som desværre ikke kunne lukkes ret højt op. Bagpartiet havde nu fået en rigtig bagagerumsklap med adgang til et separat bagagerum, så alt i alt var bilen meget mere brugervenlig, undtagen når man skulle arbejde i motorrummet.

Spriten kunne lige som sin forgænger, leveres i en basic udgave uden omdrejningstæller, kofangere, sprinkleranlæg og justerbart passagersæde, men den kunne dog også leveres med ovennævnte udstyr, hvilket de fleste foretrak. På en MG Midget var udstyret altid standard. Midgets cockpit var forbedret og udvendigt var bilen forsynet med ekstra pyntelister på siden og på motorhjelmen.

Teknikken for de to modeller var den samme. Der var nu en elektrisk benzinpumpe, men stadigvæk tromlebremser på alle hjul. Motoren var boret op til 948 ccm og ydede nu 46 hp. De to udgaver betegnes Midget Mk. I og Sprite Mk. II. De blev produceret i henholdsvis 26.681 og 31.665 eksemplarer. (Foto 11)

I 1964 kom afløserne Midget Mk. II og Sprite Mk. III. Nyt for de to var at motoren nu var på 1098 ccm som dermed nu ydede 55 hp. Hertil en række ændringer/forbedringer af selve bilen. Bagakslen var nu affjedret af halvelliptiske bladfjedre, som vi kender det fra de øvrige MG modeller.

Produktionstal: 26.601 Midgets og 25.905 Sprites. Største eksportmarked var Nord Amerika (USA) med 50 % Midget og 64% Sprite. Det kan undre at amerikanerne fortrak Austin Healey Sprite frem for MG Midget når man tænker tilbage på MG's succes lige efter krigen. En forklaring er måske at 'Healey Sprite' lyder bedre end bare 'MG Midget'.

Som det ses oven for, så var det amerikanske marked særdeles betydningsfuldt for produktionen af MG og Austin sportsvogne. Det kom til at præge de faceliftede Midget Mk. III og Sprite Mk. IV der så dagens lys i 1966. Fra november 1967 begyndte man at tilpasse udstyret til de regler, der skulle træde i kraft fra januar 1968 på det amerikanske marked. Bilerne til hjemmemarkedet blev kun mindre berørt af de strømninger, der nu herskede inden for 'emission control and safety' i USA. Hvert år kom der nye krav som skulle opfyldes, hvilket drænede innova-



Foto 11:
Sprite eller Midget? Nu med et mere anvendeligt karosseri. Fælgene er ikke de originale, men klæder bilen godt (P)



Foto 12:
MG Midget 1500 fra 1979. Højbenet og med store kofangere. Læg mærke til 'Rostyle' fælgene som går igen på flere europæiske biler bl.a. hos Ford. (Foto fra nettet: Manor Park Auctions)

tion og udvikling, så man hængte fast i det gamle spor og modificerede modifikationerne. Det udviklede sig til nogle uskønne tiltag.

Abingdon og dermed BMC valgte at imødekomme de nye krav, selv om de syntes næsten umulige at efterkomme. Mange europæiske bilfabrikanter opgav på forhånd at forsøge at tilpasse deres eksisterende modeller og de valgte i stedet for at begynde helt forfra med helt nye modeller. Kort sagt, masser af tekniske handelshindringer fra amerikansk side.

Det var lykkedes Abingdon at få lov til at anvende Mini Cooper S motoren på 1275 ccm i Midget Mk. III og Sprite Mk. IV. Motoren ydede 65 hp ved 6000 rpm. hvilket gjorde Midget/Sprite til nogle særdeles kvikke biler. Bremserne var blevet forbedret tilsvarende idet der nu var skivebremser på forhjulene.

Men som nævnt så stillede amerikanerne krav til sikkerheden. Man havde et krav om at alle biler skulle kunne klare en frontal kollision på 5 km/h uden at bil og fører tog skade. Desuden skulle alle biler have samme kofangerhøjde. Det betød, at man var nødsaget til at øge Midget/Sprite frihøjde samt montere store tunge sikkerhedskofangere for og bag. Udstyret med disse modifikationer mindede Midget/Sprite mest af alt om en forvokset tivoli-radiobil! Den øgede frihøjde forringede selvfølgelig også køreegenskaberne, men samlet set var sikkerheden med amerikanske øjne blevet tilgodeset. (Foto 12)

Sidste skud på stammen kom i efteråret 1974. Austin Sprite navnet var nu forsvundet og MG Midget 1500 var den eneste arvtager. Nå ja, begrebet arvtager er måske ikke dækkende idet motoren nu var en 1500 ccm Triumph Spitfire motor. BMC var i 1968 blevet til British Leyland Motor Corporation (BLMC), hvilket betød at Triumph nu også var blevet indlemmet i gruppen. Derfor blev det en Triumph motor i stedet for BMC's B-motor fra MGA. Måske ikke så underligt idet der herskede en magtkamp imellem BMC og Leyland, der jo før sammenslutningen var konkurrenter.

Triumph motoren ydede 66 hp ved 5500 rpm mod forgængerens 1275 ccm motor der ydede 65 hp ved 6000 rpm. Motorskiftet var i Triumphs favør og var medvirkende til at kvæle MG som selvstændigt mærke. Produktionen ophørte i 1979. Der var da produceret i alt 72.289 Midget 1500, hvoraf kun 17.847 blev afsat til hjemmemarkedet.

Innocenti

Italienske Innocenti byggede fra 1961 til 1966 deres egen udgave af Midget'en. Innocenti er nok mest kendt for Lambretta scoteren, men herudover samlede Innocenti en del BMC biler, bl.a. Mini, Austin A40 og Ford Anglia til det italienske marked. Fælles for disse var at de kun i mindre grad adskilte sig fra deres engelske ophav.

Helt anderledes med Innocentis udgave af Austin Healey Sprite Mk. I (frøøje modellen), som fik et karosseri designet af selveste Ghia. Det kom der selvfølgeligt et smukt resultat ud af. Hvis man ikke vidste bedre ville man som almindelig lægmand tro at der var tale om en Fiat når man mødte den ude i trafikken. Kabinen var ren luksus med rudehejs i dørene og et varmeapparat, der kunne betjenes inde fra kabinen – i en Sprite/Midget skal man ud i motorrummet for at regulere varmemængden til varmeapparatet. Instrumenterne var af fabrikat Veglia lige som i alle italienske biler. Adgang til bagagerummet var via en separat bagagerumsklap som på de efterfølgende Sprites og Midgets. Det eneste tilbageblevne engelske var Spritens undervogn og drivlinie, men det blev man kun oplyst om hvis man åbnede motorhjelmsklappen for at konstatere, at der stod Austin på det grønne ventildæksel.

Den første udgave blev markedsført som Innocenti 950 Spider, senere fulgte man motorudviklingen som for de engelske Sprites og Midgets, først med 1098 ccm motoren og siden 1275 ccm motoren. Med 1098 ccm motoren blev skivebremser på forhjul standard. En række detaljer blev også ændret og bilen blev nu markedsført som Innocenti S. En coupe version blev produceret i et beskedent antal. I alt blev der bygget ca. 7.680 (tallene er usikre) men ingen blev eksporteret til England (Foto 13)

Verdens mest solgte og sejlivede sportsvogn

I 1962 kom afløseren for MGA. Indvendig var den nye MGB større og mere komfortabel. De udvendige mål var til gengæld lidt mindre. Det var en meget mere moderne bil end MGA. Selvbærende karosseri med rudehejs i dørene. En lidt større motor på 1789 ccm der ydede 94 hp ved 5.500 rpm. Indledningsvis var motoren med tre hovedlejer og en tre syncro gearkasse som i MGA, men nu med elektrisk aktiveret overdrive (overgear) som en option. Senere fik MGB en fem hovedlejers motor og en fuldt syncroniseret gearkasse.

Lige som med MGA så havde Abingdon lagt hele sin sjæl i at konstruere en unik efterfølger. Erfaringerne var bl.a. høstet med baggrund i eksperimental modellen EX 181. Den nye MGB var i perfekt balance, da akseltryk for og bag var på 50%. Finjustering heraf var foretaget ved at anvende en motorhjelm af aluminium, som desværre senere blev konverteret

Foto 13:
Innocenti S – en italiensk AH Sprite. Fotoet er fra en Innocenti brochure, så kan det vist ikke blive





Foto 14 herover:
MGB Coune Berlinette 1964. Illustration fra Counes eget salgsmateriale. (Wiki)

Foto 15 herunder:
MGB GT. Smuk og praktisk, her i en modificeret udgave bygget af engelske 'Frontline'. Den her genskabte MGB GT er kun bygget i 50 eksemplarer, derfor navnet LE50.(P)



med en tilsvarende i stål. Også side værts var der balance, idet man, lige som i MGA, havde to akkumulator rum i hver side umiddelbart bag forsæderne.

Bilen havde selvfølgelig skivebremser foran og som noget nyt en oliekøler, hvilket havde været savnet i MGA'en. På hjemmemarkedet kunne bilen leveres uden det standardmonterede varmeapparat, oliekøler samt uden de forreste kofangerhorn (!).

En rigtig GT bil

MGB kunne indledningsvis kun fås som åben sportsvogn. Modellen benævnes 'tourer' i modsætning til MGA, der er en 'roadster' (kendetegnende ved at den har løse sideruder). Men hurtigt kom der efterspørgsel på en coupe lignende udgave. En sådan var ikke umiddelbart med i Abingdons plan, men John Thornley så for sig en GT udgave som 'den fattige mands E-type'.

Det blev dog den belgiske karosseribygger Jacques Coune, der kom først med en lukket udgave af MGB. Coune importerede i forvejen en række bilmærker (Mercedes, Volvo m.fl.) som han byggede om til eksklusive special modeller. Januar 1964 præsenterede han den første MGB Coune Berlinette på biludstillingen i Bruxelles. I starten importerede og ombyggede han 12 – 15 MGB om måneden. Produktion aftog med tiden, men i løbet af ca. to år blev det til 56 Coune Berlinette, dette på trods af at en Coune Berlinette kostede 60% mere end en åben MGB. Foruden salg i Belgien, eksporteredes bilerne til Holland, Tyskland og Frankrig (Foto 14)

Som nævnt havde Thornley et ønske om at bygge en MGB GT. Umiddelbart havde han svært ved at komme igennem med dette hos BMC's ledelse under Leonard Lord, der sad tungt på beslutningerne. Thornley kom dog til sidst igennem med sit ønske, angiveligt godt hjulpet på vej af fremkomsten af Coune Berlinetten.

MGB GT så dagens lys i oktober 1965, hvilket angiveligt var med til at tage livet af Counes Berlinette. Men GT'eren var også en smukkere, mere anvendelig og billigere. Counes Berlinette havde adgang til bagagerummet via kabinen eller gennem en lille udvendig bagagerumsklap under den store bagrude. MGB GT kunne åbne hele den tophængslede bagklap incl. bagrude som i en moderne 'hatchback'. I modsætning til forbilledet Jaguar E-type, så var klappen ikke sidehængslet som i en varebil! (Foto 15)

Hvem der har designet den smukke bagende på GT'eren står hen i det uvisse. Det fortælles af Pininfarina har tegnet den, mens andre kilder siger at det er MG egen designafdeling under ledelse af Syd Enever, der har gjort dette. Pininfarina skulle så efterfølgende have foretaget nogle små rettelser. Uanset hvad, så blev GT'eren en succes, noget dyrere end den åbne MGB Tourer og lidt tungere, ca. 75 kg. Sidstnævnte skyldes at man ikke havde lettet den åbne MGB's solide undervogn for overflødig vægt, hvilket ville have været naturligt, da bilen nu havde fået en afstivende overbygning. Trods forøget vægt var tophastighed og benzinøkonomi lidt bedre end i den åbne udgave, da et lukket karosseri er mere aerodynamisk end et åbent.

En MGB GT kostede i Danmark i 1966 kr. 46.500 på gaden, hvilket var ca. 31% mere end den åbne udgave. I nutidskroner (2020) svarer det til kr. 452.186, så helt billig var den bestemt ikke.

Grundlæggende kunne MGB nu fås med to karosserier, Tourer og GT. I de efterfølgende år kom der en række varianter af de to modeller. Motormæssigt var der tre varianter (4 eller 6 cyl. rækkemotor samt V8 motor), transmission (gearkasse) ligeledes i tre varianter (manuel gearkasse med eller uden overdrive, samt automatgear). Der var dermed mange valgmuligheder inden produktionen ophørte 1980, men ikke alle varianter var tilgængelige i hele perioden, det var kun den oprindelige åbne MGB og til dels GT udgaven

En anderledes variant

Den 6 cyl. model fik betegnelsen MGC. Den forreste del af undervognen er anderledes end en MGB. Affjedringen fortil var med torsionsstave og støddæmpere af den mere moderne teleskoptype. Dette for at få plads til den store tunge 6 cyl. motor, der forøgede egenvægten med ca. 160 kg i forhold til en MGB. MGC er en kraftfuld sag med en motor på 2.912 ccm der yder 145 hp ved 5.250 rpm. hvilket giver en tophastighed på 120 mph (193 km/h). Den forøgede vægt på foraksen medfører at styretøjet føles lidt tungere end på en MGB, samt at den opleves som mere understyret. Da vægtfordelingen er 53% på foraksel og 47% på bagaksel burde det ikke give problemer, hvis blot dæktrykket forhøjes tilsvarende. (Foto 16 næste side)

Der blev kun produceret 4.544 touring udgaver og 4.558 GT modeller i de to år produktionen varede 1967 – 1969. Nogen stor succes blev bilen aldrig, af flere grunde. Motorpressen havde ved intro-

duktionen i 1967 kritiseret MGC'en voldsomt for dens køreegenskaber. Det fortælles, at den MGC som pressen fik stillet til rådighed var dårligt klargjort og at man havde glemt at forhøje dæktrykket, så det passede til hurtig bane kørsel.

Produktion af den nærmeste konkurrent i familien Austin Healey 3000 ophørte i 1969. Men der var kommet en ny konkurrent i familien idet BMC, som tidligere nævnt i 1968 blev til British Leyland Motor Corporation (BLMC), hvilket betød at Triumph nu også var kommet med i gruppen. Det skulle senere vise sig at blive katastrofalt for MG, men i første omgang var det kun Triumph TR5 og TR6, der var rivalerne.

Nordamerikanske varianter

Den oprindelig MGB ydede 94 hp ved 5.500 rpm. Fra 1974 begyndte amerikanerne, anført af staten Californien, at skærpe kravene til bilernes sikkerhed og miljøbelastning. Det betød at Abingdon for at bevare det lukrative nordamerikanske marked var nødt til at efterkomme de restriktive krav. På miljøområdet betød det at MGB motoren måtte udstyres med en række ekstraudstyr, så den ikke forurenede så meget. Dette antiforurenings udstyr samt en ny enkelt Zenith/Stromberg karburator, mod de to oprindelige SU karburatorer, medførte at motoreffekten gradvist over en årrække blev sænket for til sidst at være nede på 65 hp ved 4.600 rpm. Ikke meget for en sportsvogn! (Foto 17)

Heldigvis blev der ikke foretaget væsentlige ændringer på MGB på hjemmemarkedet og til de øvrige markeder, bortset fra gummikofangeren, der blev standard fra 1974, men uden at frihøjden blev øget som på de nordamerikanske modeller.

Den rigtige motor til en MGB

Mange puslede på den tid med tanken om at give MGB en større og stærkere motor. Rover var sammen med Triumph en del af BLMC. Rover 3500 havde i en årrække benyttet en Buick V8 motor, en motor der første gang anvendtes i Buick Skylark i 1962. Motoren var let og kompakt og passede som 'fod i hose' til MGB's motorrum og endda uden at der skulle ændre ved konstruktionen, som det havde været tilfældet med MGC.

En mand ved navn Ken Costello, der var en succesfuld klub racerkører, anses af mange for at være den der fik Abingdon til at overveje V8 motoren. Det er dog ikke sandt. Allerede inden Costello foreslog dette havde Abingdon i 1970 lavet den første prototype MGB med V8 motor. Men lige som Coune med sin Berlinette provokerede Abingdon til at lave en lukket GT version, så har Costello sikkert gjort tilsvarende. Abingdon har ikke kunnet undgå at høre at der efterspurgtes mere motorkraft. Samtidig var salget af Triumph Stag med Triumphs egen V8 motor faldende på det nordamerikanske marked, primært på grund af dårlig kvalitet. Derfor kunne man også nemt få en godkendelse fra ledelsen i BLMC til projektet.

En MGB V8 motor er på 3.528 ccm og yder beskedne 137 hp ved 5000 rpm, men dog nok til at give GT versionen en tophastighed på 200 km/h. Af forskellige årsager blev V8 versionen kun fremstillet i denne version og kun som højre styret til hjemmemarkedet (UK). (Foto 18)

I årene 1972 til 1976 blev der kun fremstillet i alt 2.591 stykker. Det har sikkert været Abingdons plan at fremstille en venstrestyret udgave, idet GT V8'eren i 1974 blev forsynet med gummikofangere og større frihøjde. Men dette er formentlig blevet stoppet af BLMC ledelse, idet det ville gå ud over eksporten af Triumph Stag, som dog ikke solgte ret godt på det nordamerikanske marked.

Men MGB GT V8 var en bedre bil end Stag. Den var mere lydløs, var hurtigere, mere økonomisk og billigere i anskaffelse. Stag var mere rummelig men den var som det meste af britisk bilindustri på det tidspunkt, plaget af dårlig kvalitet, hvilket ikke var tilfældet med de biler der blev samlet i Abingdon. Men det betød tilsyneladende intet for BLMC ledelse, idet de anså Triumph for at være et bedre 'brand' end MG. Desuden var man på det tidspunkt meget optaget af lancere den nye Rover SD1 og så var der ikke plads til også at producere en MGB GT V8, hvorfor produktionen ophørte i 1976.

En succes stopper

Den 1. september 1979 kunne Abingdon fejre fabrikkens 50 års jubilæum. Hele byen var på den anden ende. Mandag morgen efter festlighederne blev det bekendtgjort at fabrikken i Abingdon skulle lukke! Produktionen af den oprindelige MGB, fortsatte dog indtil den sidste bil rullede ud af fabrikken i Abingdon den 22. oktober 1980.

MG solgte godt indtil det sidste. I 1979, det sidste fulde produktionsår, rullede mere end 22.000 MGB af samlebåndet, ret godt for den tid. Det kan derfor konkluderes, at MGB blev den succes, som man havde håbet på. Da produktionen stoppede efter 18 år, var der fremstillet 386.961 MGB Tourer og 125.282 MGB GT. Hertil 4.544 MGC tourer og 4.458 MGC GT. Samt 2.591 MGB GT med V8 motor.

Dermed var MGB verdens mest producerede sportsvogn med i alt 520.836 enheder helt indtil 1999, hvor Mazda MX5 overtog titlen. Mazda MX5 er grundlæggende en moderniseret japansk udgave af MGB – tænk hvis Abingdon og dermed BLMC havde forstået at forny sig, hvad kunne det ikke været blevet til!

John Thornley nåede at være direktør for MG fabrikken i en kort periode efter at BLMC tog over i 1968. Thornley gik på pension året efter og han var til det sidste overbevist om, at det var Triumph folk, der tog kontrollen over BLMC og at de var ansvarlige for MG ultimative død i 1980.

I sin periode som leder af virksomheden blev MG fabrikken i Abingdon verdens største producent af sportsvogne. Selv da han gik på pension havde Thornley stadig en stor interesse for MG. Han blev oprørt over beslutningen om at lukke MG fabrikken og skrev personligt til MG forhandlere rundt om i verden for at anmode om deres støtte for at protestere mod lukningen. Men desværre forgæves.

——- o O o ——-

Næste gang kan du læse om MG's skrantende tilværelse efter Abingdons fald. En skrantende tilværelse, dog med enkelte lyspunkter undervejs.

♦



Foto 16:
Udvendig kendes en MGC på den lille 'bule' i motorhjelmen, men under overfladen er meget anderledes.(P)



Foto 17:
Original nordamerikansk MGB. Læg mærke til den større frihøjde og sidemarkeringslysene for og bag. Bilen var også udstyret med andet polstret instrumentbord og tre viskere. Desværre er mange amerikanermodeller senere ombygget med krom kofangere og flere ændringer så de ligner en europæisk model. De bevarede originale amerikanske modeller vil om ikke ret mange år være en sjældenhed. (P)



Foto 18:
Original MGB GT V8. Kun fremstillet som højre styret og kun som GT. Desværre kan man ikke på dette foto se de specielle smukke fælge som var standard på GT V8. (P)

MOTORHISTORISK SAMRÅD
GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

Nyheder

Af sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen

På mødet den 5.april 2022 i Nærum blev der efterlyst noget om, hvornår man må køre i sin veteranbil, samt hvilke forsikringsselskaber der tilbyder veteranbilforsikring.

I den forbindelse har Motorhistorisk Samråd den 15. marts 2022 lagt nedenstående ud på deres Facebook side, hvorefter jeg har delt det på vores klubs Facebook side.

På den baggrund gengives artiklen herunder i MG bladet, så alle får glæde af den

M.v.h.
Anlis Nissen

Hvornår må jeg køre veteran ?

Overskriften på denne artikel, er et af de spørgsmål der gentages utallige gange, navnlig henimod forårsmånederne, når solen titter frem og de sidste saltrester skylles af vejene.

Vi vil i denne artikel se lidt nærmere på hvilke regler der typisk gælder for brugen af veterankøretøjer, og dermed fjerne en del af mytedannelserne, der opstår med præcis det spørgsmål.

——- o O o ——-

Hvornår du må tage køretøjet ud af garagen, afhænger af to forskellige ting. Begge dele er noget du som ejer selv kan påvirke. Lad os derfor slå fast med det samme, det er ikke lovbestemt hvordan veteranbiler bruges, det bestemmer du som ejer helt og holdent.

Når det er sagt, så følger der i dine valg også visse krav til brugen. Det er dem vi vil komme ind på her.

Registrering til veterankørsel:

Er din veteranbil ældre end 30 år, så kan den registreres til det der kaldes 'veterankørsel'. Det er helt frivilligt om du vil registrere din bil sådan, da der med den registrering medfølger en begrænsning i brugen af den.

Når en bil er registreret til veterankørsel i det Digitale Motorregister (DMR), så betyder det at den kun må bruges til lejlighedsvis kørsel. Det kan være svært at forklare hvad der er indeholdt i begrebet 'lejlighedsvis kørsel', men det er i princippet kørsel når du fra tid til anden har lejlighed til det. Det er IKKE kørsel til hverdag til og fra arbejde, ud at handle eller tilsvarende.

Til gengæld for den begrænsede brug, så kan du nøjes med at skulle til syn med køretøjet hvert 8. år. Registreringen sættes og fjernes ved at logge ind på Motorregisteret, og sætte flueben ud for den registrering.

Motorcykler kan i øvrigt ikke registreres til veterankørsel, da der ikke er periodesyn på disse.

Der er ingen årstidsbegrænsninger i den registrering, du kan godt køre lejlighedsvis kørsel hele året, hvis du ønsker det.

Forsikringens begrænsninger:

Den forsikringsaftale du har indgået på din bil, er en unik aftale der er indgået mellem dig og forsikringsselskabet. Det betyder at du ikke nødvendigvis kan sammenligne din aftale, med den som din klubkammerat har. Når det er sagt, så er der flere dele af de almindelige veteranforsikringsvilkår der typisk er ens for alle i samme selskab.

Der er i dag 13 selskaber der tilbyder veteranforsikringer (alfabetisk):

- Aros Forsikring
- Brookfield
- ETU Forsikring
- FDM Veteranforsikring
- GF Veteran
- IDA Veteranbilforsikring
- Nordisk Veteran (Alm. Brand)
- Runa Forsikring
- Sønderjysk Forsikring
- TJM Forsikring
- Tryg Veteranforsikring
- Vestjyllands Forsikring
- Veteranforsikring Danmark (Thisted Forsikring)
- Veteranforsikringsklubben (5 klubbers aftale med E-Forsikringer og ETU)

Det er lidt forskelligt hvem der tilbyder helårskørsel med veteranen, men i dag har de fleste selskaber det som standard. De fleste veteranejere har i dag helårskørsel i deres police, men fire selskaber, ud af de ovennævnte 13 selskaber, har en årstidsbegrænsning der hedder 15. marts til 15. november, og i et enkelt selskab kan helårskørsel tilkøbes.

Du skal derfor se i din forsikringspolice, om du må støve dit veterankøretøj af i de tidligste forårsmåneder, og hvor langt ud

på vinteren der skal gå, før du pakker køretøjet væk igen.

Derudover så er der enkelte selskaber der har en begrænsning på de årlige kilometer (typisk 6.000 km), det skal du naturligvis også være opmærksom på om du har overskredet.

De fleste selskaber har til gengæld sammen krav som i veteranregistreringen, at det ikke må bruges til hverdagsbrug, medmindre det er tilkøbt særskilt som brugsveteran.

Der er almindeligvis ikke krav fra forsikringsselskaberne om, at din veteran er registreret til veterankørsel. Det kan derfor godt tænkes at du har fravalgt registreringen til veterankørsel, for at kunne bruge den til hverdag, men så har tegnet en veteranforsikring der begrænser brugen alligevel. Som i alle andre forsikringsforhold, så gælder det at nærlæse den aftale man har indgået med selskabet.

Vægtafgift og registreringsafgift:

Vægtafgiften for køretøjer ældre end 35 år, reduceres automatisk for alle når de bliver gamle nok. Der er ingen krav forbundet med den billigere vægtafgift, hverken i forhold til brugen af køretøjet eller i forhold til forsikringen der er tegnet.

Om der er betalt reduceret veteranregistreringsafgift ved importen til Danmark, eller din veteran er blevet solgt som ny her i landet, og derfor er med "fuld afgift", har heller ingen betydning for brugen af køretøjet.

Hvad må jeg så, og hvornår?:

1. Du må selv bestemme om du vil registrere din veteran til veterankørsel. Hvis du gør, må du kun bruge den lejlighedsvis (også hele året), og til gengæld skal du kun til syn hvert 8. år.

2. Du må selv vælge frit mellem de forskellige forsikringsselskaber. Din aktuelle forsikringsaftale viser hvad du må, eller ikke må. Vil du have det ændret, så må du på rundtur iblandt de ovennævnte selskabers hjemmesider.

♦



det dejligste forårsvejr havde vi MG for Begyndere for 12. gang!

Igen med en lille gruppe relativt nybagte MG-ejere, som havde taget deres biler med for at lære mere om opbygning, fejl og mangler mv.

Hertil var Michael en ganske fornuftig mand, som havde meldt sig ind i MG-klubben, men endnu ikke fået anskaffet sig en MG.

Han lærte denne dag et og andet om hvad han skal se efter, når han skal på MG-jagt.

Tag godt imod vores nye(re) medlemmer Sara, Erik, Søren, Lasse, Preben og Michael.

♦

Tekst og foto Rikke U. NIssen

MG erfaringer



Tekst og foto Lars Thousig

MGA og startkabler

Her er en let måde at starte din MGA med startkabler fra en anden bil / batteri-pakke. Du undgår at skulle ned til batteri-et i aflukket bag sæderne.

På indgangs siden på startrelæet monte-rer du eksempelvis et stykke kobberrør som er banket fladt i den ene ende. Her bores et hul så den kan skrues på start-relæet på den side, hvor kablet kommer fra batteriet. Så er det let at sætte den store klemme fra startkablet på.

Kobberrøret dækkes af med et stykke plastslange når det ikke bruges til start.



Kilde: MG A newsletter



En aftne hos TP Auto

Det var endelig tid til klubaften hos TP Auto og Torben, et arrangement der oprindelig skulle have været gennemført tilbage i 2020. Men nu var det tid efter coronaen, hvor der denne aften var mødt 22 medlemmer fra Sydsjælland op. Værterne Morten og Torben holdrt os underholdt på bedste vis med deres fortællinger.

Fortællingen begyndte med deres tur til Members Meeting på Goodwood, som var blevet kørt i weekenden forinden. Ved dette arrangement er det kun bilen der er inviteret til at deltage i motorløbet – ikke chaufføren!

Nogle uger forinden havde de været derovre for at træne. Her havde de fået transporteret Baronens Ford GT40 og to stk. Lotus 11 med på to autotrailere, og ud på de små engelske landeveje med masser af rundkørsler.

Da maskinsyn og træning var overstået blev udstyret sat et sikkert sted på Goodwoods område, for det skulle jo snart bruges igen. Holdet blev herefter transporteret til lufthavnen, da de skulle hjem og passe deres normale gøremål.

Løbet blev herefter kørt i weekenden den 9.-10.april i en ikke helt så varm weekend. Der var flere klasser for bilelskere, såsom: ældre biler med kædetræk og åbne fritlagte hjul; standardvogns klasser fra 70'erne og 80'erne; sportsvognklasser, klassisk formel 1 klasse og motorcykleklasser. Torben fortalte om sin begejstring over at overvære disse mange spændende løb, der blev afviklet i et lydinferno, der ikke tillades i Danmark.

Herudover blev der virkelig gået til stålet med hastigheder der medførte en del sidelæns kørsel, da mange kørere havde valgt de tidstypiske Dunlop dæk at køre på.

Løbene forløb som de skulle, og alle var tilfredse med indsatsen. Torben og Morten kunne først læsse deres biler på trailerne, da alle løb var overstået søndag. Så de kom sent afsted mod Danmark, og var først hjemme mandag over midnat. Turen hjem havde på sin vis været hård, men det lykkedes dem at skjule deres træthed denne aften sammen MG klubben

Denne aften hos TP Auto blev der også snakket om den Lotus Cortina, Oscar Sisbye havde fået gennemgået for forbedringer som f.eks.: en stivere bund til førersædet og en ny bøjle med tværstivere. Bilen var lige kommet fra maler og stod flot i sin lak, og klar til race..

På en lift stod endvidere en Lotus Elan, som havde været Jack Olivers.

Han havde fået den i 18 års fødselsdagsgave af sin far. Bilen var bygget til race på Lotus-fabrikken. Ifølge Torben skulle der i sin tid være lavet ca. 80 styk af den.



Torben fortalte også, hvordan man finjusterer og får det maksimale ud af en Ford BDA- eller BDG-motor på rullefelt. Vi fik vist, hvad der skal til for at få det hele til at virke optimalt.

Inden vi gik over til at skulle nyde mine meget berømmede hjemmebagte boller, måtte vi lige kigge på hvad der gemte sig udenfor. Her sås en Ford Capri med Cosworth motor, en Ford Escort der ventede på at få rattet over i venstre side samt det vogntog der havde været på Goodwood. Mens vi nød bollerne, som blev rost til skyerne fortalte Torben at han måske skulle til at lave motorer til Kalmar Porsche sammen med en franskmand. Det lyder spændende.

Tak til TP Auto

♦





Tekst og foto Søren Lorentzen

Forårsmønstring på Kastellet



Kastellets bedste. Bemærk madboden i baggrunden



Der kan spares benzin på mange måder



MGB holdet samles i Glostrup for afgang til Kastellet



Chevrolet og Tatra i fint selskab med MG'ere



MGA, MGT og MGB står klar inden indkørsel til Kastellet.



Første søndag i maj indvarslede Forårsmønstring på Kastellet for første gang i lang tid. Grundet Corona kunne der de seneste to år ikke afholdes det traditionsrige arrangement. Men i år kom vi atter i gang, og selvom vejret ikke blev helt så godt som Voldborgs unge kolleger på diverse TV kanaler havde lovet, ja så foregik det hele trods alt i tørvejr, på trods af truende skyer viste sig på himlen i perioder.

Vi var en flok, der mødtes på Scandic Hotels parkeringsplads i Glostrup. Vi var kørende i MGTD, MGB, MGA og Midget, hvor en enkelt ekvipage måtte skubbes ind på p-pladsen. På trods af dette viste køretøjet inden afgang alligevel livstegn, da det viste sig nødvendigt med et "ham"-skifte. Det betød så at den ved indgangen til Kastellet præsenterede sig på fineste vis, nu blot som en MGB GT

MG var rigt præsenteret, og som vanligt med flest MGB, men også MGTC og en 1300 Vanden Plas (som jo næsten også er en MG) dukkede op. Og langt størstedelen af de fremmødt MG biler blev centralt placeret på pladsen foran Kastels kirken.

Mange havde pakket vådt og tørt sammen til indtagelse på medbragte klapborde og –stole, mens der i tillæg til dette også var mulighed for, at købe glimrende pølser, køligt bayersk øl og frugtsaft. Og trods mange besøgende skete ekspeditionen både venligt og hurtigt.

Dog var der ingen præmier til nogen af de fremmødte MG'er.

- 3. præmien gik til en Amilcar fra 1927, som ifølge vanligvis velunderrettet kilde også kendes under navnet Fattigmands Bugatti. Den var i hvert fald blå.
- 2.præmien gik til en flot Jowett Jupiter
- 1.præmien gik til en flot grøn Chevrolet Impala.

Min første tanke var, godt jeg ikke havde betalt for forkromningen. Men flot var den, og selv om den ikke faldt i alles smag, havde den fortjent at vinde.

Alt i alt en god blanding af marchmusik, gamle militærkøretøjer, veteranbiler og masser af besøgende. Vi kan kun sige en ting:

Velkommen tilbage.

♦

Tekst og foto Torben Olesen

APRIL MÅNEDS VINDER FOTO



Peter Frimanns MGA. taget på tovet i Præstø. Foto taget af Lars Thousig



GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN…….

Send os billeder af din MG, en sjov MG situation eller andet, der har med din MG at gøre. Månedens foto præmieres med en flaske MG vin, som vil kunne afhentes under generalforsamlingen i marts 2023, og kun der.

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

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





LÅG										
Ø				GRUND-STOF / DIALOGER					EFTER 2 / DP-VISNINGER	
2 ENS			FEDTSTOF / SOO					1500 / LUXEM-BOURG		
SPEEDER						VÆSKE / TUN BAGFRA				
MÆRKE			OVERSIGT / SVENSK VAREHUS					DÆK UDEN K / BIL I LIBANON		
OMRÅDE I UK					ARMBÅND / SYNG					
FØR O		MELON / FØR S								
RUST			LÆ / GRIS			MG MODEL / EDB		GEORGIEN / FRED		
NORGE		IKKE NYE / FØR S								
VOKSER					MENER					

Vidste du at.....





Idé og input Matthies Nissen

En unbrakonøgle også benævnes 'Hex key' eller 'Allen key'.

'Unbrako' og 'INBUS' er tyske varemærker for den samme sekskantede nøgle. Nøglestørrelsen for de to er normalt i millimeter, mens en 'Hex key' eller en 'Allen key' sandsynligvis i engelske tommer.

Navnet 'Allen key' stammer fra opfinderen, amerikaneren William G. Allen, der i 1910 tog patent på nøglen. Så pas på - hvis du i MG reparationsmanualer og lign. støder på navnet 'Allen key', så er nøglestørrelsen sandsynligvis i engelske tommer, mens du altid kan være sikker på at en unbrakonøgle er i millimeter.



OK

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

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





Besked fra redaktionen

Berigtigelse – Vi beklager

I blad nr.3 - Maj 2022 på side 30 har vi desværre fået rodet godt og grundigt rundt i et par navne og fotos.

Det skal rettelig være et foto af klubbens MGA register-ansvarlige, som er Poul Olsen (se foto herunder). Heldigvis er det lykkedes os at få anført hans korrekte kontaktoplysninger.

Selvom både Poul og Torben er et par flotte fyre, så går det ikke at få rodet dem sammen. Vi håber begge personer, og Jer kære læsere, vil bære over med os?



Vi beklager fejlen !



Jack, tag det bare roligt, vi har masser af tid før festfyrværkeri festen

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Gavnø Classic Autojumble

Søndag den 12. juni 2022

Sted:

Gavnø 2, 4700 Næstved

Klubben er på plads med klubstanden på Gavnø ved Næstved. Du kan komme gratis ind med din MG, hvis du tilmelder dig **senest 30. maj.**

Passagerer i bilen betaler 80 kr. for at komme ind ved samtidig tilmelding.

Dagens program

Kl. 10:00:	Gavnø Classic Autojumble åbnes for publikum
Kl. 10:30:	Dommerne inspicerer deltagerne i Concours de Charme og klubstande
Kl. 14:00:	Concours de Charme – Finalen afholdes i slotsgården
Kl. 16:00:	Concours de Charme – Præmieoverrækkelse i slotsgården
Kl. 17:00:	Classic Autojumble slutter.



Bemærk!

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:

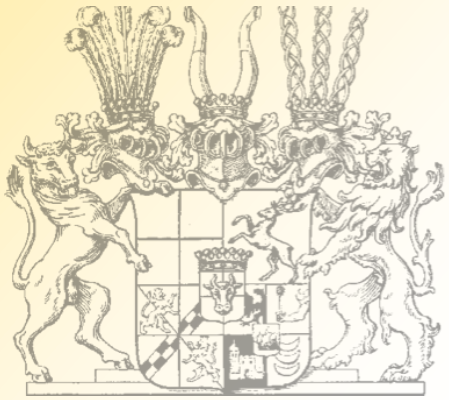
medlemmgklub@gmail.com

Her oplyser du navn på fører, køretøjets mærke og model samt årgang og førers mailadresse.

Tilmelding skal være foretaget senest 20. maj 2022. Eventuelle passagerbilletter kan købes ved indkørsel på dagen.

Mere information og tilmelding:

https://www.gavnoe.dk/event/autojumble/



Copenhagen Historic Grand Prix

Fredag den 5.– Søndag den 7. august 2022

Sted:

Bellahøj Park

Så er det atter blevet tid til at MGCC Danish Centre viser flaget.

Igen i år vil vi være at finde på CHGP på Bellahøj Park den første weekend i august. Og her er der tradition for, at vi viser de mange forskellige bilmodeller, som vi har i vores klub.

Så har du lyst til at udstille din bil, så meld dig endeligt på banen. Der plejer at være adskillige spændende biler, og med lidt held vil vi nok være i stand til at fremvise stort set alle efterkrigs-modeller helt op til i dag.

Har du lyst til ovenstående, kontakt da Torben Olesen på torbenolesen55@gmail.com eller tlf. 20 22 00 61. Så sørger klubben for, at der fremsendes indkørselsbillet samt anden-øvrig relevant information, når tiden nærmer sig.

Bilen må påregnes udstillet fra fredag eftermiddag til søndag aften, da der ikke umiddelbart vil være mulighed for at køre til og fra vores stand i løbet af dagen. Meget mere om dette senere. Deltagelse på vores stand giver selvfølgelig gratis adgang til bilens ejer eller chauffør under hele ræset.

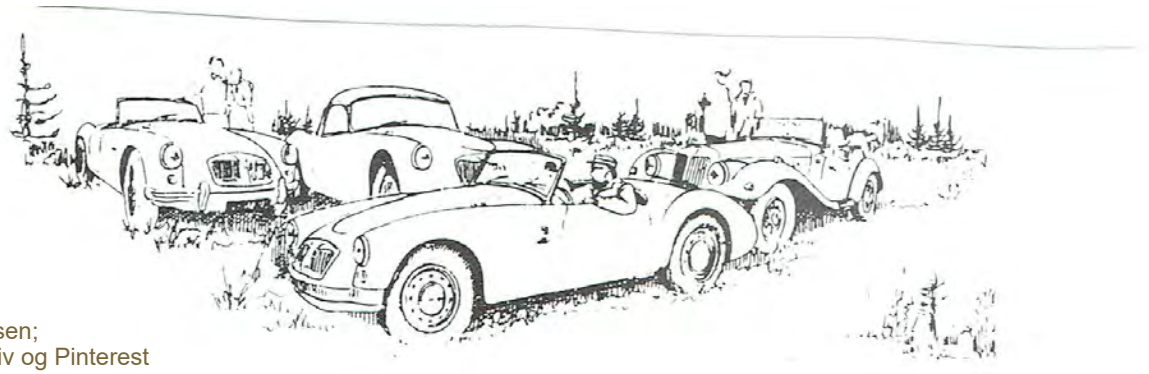
Læs mere om selve løbet, deltagere og billetpriser på www.chgp.dk

På gensyn
Torben

COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX



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.

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:

Herunder følger anden del af præsentationen, som vedrører modellerne MG T-type, MGF / MGTF / MG Z-typer og MG Magnette

I forrige MG blad nr. 3 præsenterede vi registerformændene for MGA, MGB / MGC / MGBGT / V8 og Midget / Sprite

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.

MG T-type kontaktperson



Peter Clausen
Tlf. 20 84 67 86 (kl. 16-18)
petermgtd@gmail.com

Peter Clausen er mangeårig ejer af en MGTD og har kendskab til de fleste T-typer som findes i Danmark.

Peter var tilbage i 90'erne også formand for MGCC Danish Centre og aktiv i forbindelse med MGCC DC 50 års jubilæum i 2004.

MGB/MGC/MGBGT/V8 kontaktperson



Michael Madsen
Tlf: 22 54 18 54
madsen@dreijer.io

Michael har siden 2014 ejet en TF og har en del erfaring med de problemer den (og F'eren) kan have. Michael tager gerne en snak om problemet og kan eventuelt henvise til værksted eller reservedelsfirma.

Midget og Sprite kontaktperson



Matthies Nissen
tlf. 40 16 54 86
moganissen@youmail.dk

Matthies er uddannet automekaniker og har efterfølgende været ansat i Forsvaret og i en årrække virket som militær bilinspektør. Har efterhånden en del erfaring i reparation af Magnette. Hvis du overvejer at købe en Magnette eller allerede har en, så vil Matthies måske kunne give dig nogle gode råd.





Foto ø: Klubarkivet
Foto n: Andrea Birthe Barfod



Herover er Michaels flotte gule TF godt skjult i en rapsmark.



Familiens smukke MG Magnette er her fanget i smukke forårsfarver

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

MGB jubilæumstur for alle MG-modeller
Søndag den 4. september 2022 Kl. 09.00

Mødested:

Lige inden betalingsanlægget ved færgen i Helsingør

Vi har besluttet at fejre MGB´s 60års jubilæums med en tur til Skåne. Turen går fra Helsingør, hvor vi tager færgen til Helsingborg. Derfra kører vi ved hjælp af navigator/Vaze på telefonen ad små veje østover via Billesholm til Søderåsen, hvor vi i Magleröd spiser vores medbragte frokost og strækker benene.

Efter frokost går turen igennem det skønne landskab til Bosjökloster, hvor der er eftermiddags- kaffe og en gåtur i parken.

Efter pausen kan du selv vælge om du vil køre tilbage over Helsingborg eller Malmø og broen til København.

Program:

- 09.00 Møde ved færgen i Helsingør
- 09.45 Afgang fra Helsingborg
- 12.00 Ankomst til Magleröd, Skånes højeste punkt.
- 13.00 Afgang syd på til Ringsjöen mod Bosjö Kloster der ligger på tangen imellem de to søer.
- 14.00 Ankomst til Bosjö Kloster. Klubben er vært for en kop kaffe.
- 15.45 Afgang nord eller syd afhængig af om du vælger Malmø eller Helsingborg.

OBS:

Sverige er "udland", så tjek lige om din veteranforsikring dækker hvis uheldet er ude.

Tilmelding ikke nødvendig, men ses meget gerne til::

Jens Clausen,
tel: 31 22 01 20, e-mail: jc@altecmedico.com
eller
Lars Thousig,
tel: 24 27 41 83, e-mail: thousig@post11.tele.dk

De kan også fortælle mere om turen.





Söderåsens nationalpark, Skäralid

På gensyn
Jens og Lars

Søndagstur
Søndag den 31. juli 2022 kl. 10.00

Mødested:
P-pladsen ved REMA1000 i Veksø
Kirkebakken 13, 3670 Veksø

Rundvisning på
Esrum Kloster & Møllegård

Turen starter i år fra Veksø og går nordover forbi Bastrup sø gennem Storedyrehave og op til Esrum Kloster og Møllegård.

Som sædvanligt bliver det ad de små veje og gerne i flot solskinsvejr. Her er klubben vært for en rundvisning, og vi skal spise vores medbragte madpakker, så husk stole og borde.

Vi kører i hold og der bliver udleveret en let kørevejledning så alle kan finde vej.



Tilmelding til:

Anlis Nissen på:
mail: medlemmgklub@gmail.com





INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Store køredag
Søndag den 5. juni 2022 kl.10.00

Mødested:
P-pladsen ved Comwell i Køge
Strandvejen 111, 4600 Køge
Store køredag

Vi deles op i hold á 5-6 biler og kører ad Strandvejen over skønne Stevns til Stevns Fyr, hvor vi holder frokost og hygger. Herefter fri leg hjem.

Medbring co-driver, fyldt picnickurv og bord og stole til frokosten.

MG hilsen
Bent





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

Picnictur med Cancerramte børn
Lørdag den 3. september 2022 Kl. 10.00 - 16.30

Mødested:

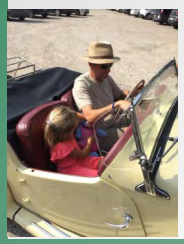
Rådhuset i Rudersdal Kommune

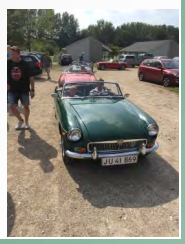
Lige overfor Holte Midtpunkt på Kongevejen efter Geels Bakke

Vi mødes kl. 10.00 og er hjemme igen ca. kl. 16.30.

Turen går traditionen tro til det skønne Tisvildeleje, hvor vi skal køre nogle skønne og sjove ture med børnene og høre dem udtrykke deres begejstring for vores gamle biler.

Som altid regner vi med at børnene og deres forældre er i strålende humør, hvor vi med vores MG ture kan medvirke til forsøde deres hverdag, som ellers er præget af sygdom og de mange behandlinger mod kræft, som børnene i ofte lange perioder bliver udsat for. Det tærer både på barnet, forældrene og søskende. Men trods dette er der altid højt humør under køreturene.





Som vanligt er det **Foreningen Cancerramte Børn,** der afholder sit årlige week-end arrangement i Tisvildeleje, hvor vi efter en tur i det nordsjællandske kommer forbi og kører nogle små ture med de forventningsfulde børn - og deres ret interesserede forældre (!).

Husk madkurven, da vi holder frokost ved Heatherhill. Her afholder vi også en lille konkurrence, som co-driverne normalt er ret gode til at løse.

I løbet af eftermiddagen har klubben sørget for lidt læskende.



Jeg glæder mig til at se rigtig mange af Jer !

Allan Christensen

Tlf.: 42 44 53 93

Årets A-type tur
Lørdag den 20. august 2022 kl. 09.30

Mødested:

Audebo Pumpestation. Nykøbingvej 128, Holbæk

Fra kyst til kyst i MGA

Årets tur går til Odsherred. Vi starter med morgenmad ved Audebo Pumpestation, hvor vi nyder morgenmaden, skænket af klubben.

Kl.10:00 kører vi i samlet flok fra kyst til kyst. Fra Isefjorden, tværs over Lammefjorden til Sejerøbugten. Derfra til Odden, hvor vi kører lidt fra side til side: Sejerøbugten mod Syd og Kattegat mod Nord. Frokosten (som I bedes medbringe,) indtages i Odden Havn ved Havnebyen. Så tilbage til Isefjorden med mål I Rørvig. Diverse sightseeings undervejs med kyndige kommentarer af særdeles stedkendte og velinformerede guider. Vi kommer i mål, ca. kl. 15:00. I alt ca. 108 km. Detaljeret rutevejledning vil blive udleveret.





Tilmelding (nødvendig!) til:

mibo@dadlnet.dk,

senest den 7. august med angivelse af navn og antal deltagere.

Har du spørgsmål?

Ring til:

Michel Boeckstyns tlf.: 26 22 59 57 eller

Hans Møller Olsen tlf.: 40 26 59 32.

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Åbent hus hos MG Parts & Service

Tirsdag den 7. Juni 2022 kl. 19.00 - 21.00

PARTS & SERVICE

Måløv Værkstedsby 60, 2760 Måløv
Tlf. 40585497. info@mgparts.dk
MGPARTS.DK

Indbydelse.

Vi holder åbent hus arrangement tirsdag 7. juni kl. 19.00-21.00, for MG klubbens medlemmer.

Vi har sammensat et spændende program, som tilgodeser sportsvogns-ejeren, hvis interesse kan være alt fra lækre kromdetaljer til højtydende racermotorer.

Program:

Præsentation af firmaet med over 30 års erfaring i engelske sportsvogne.

Firmaets stifter, Jens Peter Mortensen vil benytte sig af lejligheden til at lufte nogle markante holdninger til fortrinsvis kvaliteten af reservedele. (her vil der samtidig være mulighed for at nyde en kop kaffe, med en lille småkage, væk fra foredraget)

Mød Nils Hartmann aka ”Læder-Nils”, som er vores interiør specialist. Se hans helt unikke MGB GT, med et væld af mildest talt interessante detaljer, hvor der ikke er gået på kompromis med noget som helst.

Stedets dygtige og ihærdige mekaniker, samt motorbygger, Jimmy Juelshøj (JJR Consulting), fremviser stolt hans store passion – Minier i alle afskygninger.

Vores Racer-stjerne, Nikolaj Mortensen, vil præsentere nogle af de racerbiler han har kørt i og tillige løfte sløret for nogle sensationelle sæsonplaner 2022. Derudover kan hans fantastiske samling af signerede modelbiler beskues på stedet.

Hjertelig velkommen til vores verden af passion og faglighed omkring disse fantastiske biler.

OBS:

Vi startere aftenen med en lille køretur fra Nærum (Sommers Automil Museum, Nærum Hovedgade 1) for Jer, der måtte have lyst til at køre samlet over til MG Parts & Service i Måløv.

Vi kører fra Nærum kl. 18,.00

Vil du hellere køre direkte til MG Parts & Service finder du adressen t.v.

Med venlig hilsen
Claus Poulsen



Herover:
Ikke altid lige let at afmontere et trådhjul.



T.h.
Nikolaj Mortensen, Jimmy Juelshøj og Nils Hartmann, Racerbil på liften



Herover:
Ikke altid lige let MG parts & Service, fyldt op på værkstedet



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

JH
CLASSIC
AUTO

Dit lokale Autoværksted i Nordsjælland.
Vi renoverer, servicerer & sælger klassiske biler

JH Classic Auto er autoriseret reservedels forhandler til de Engelske mærker som Triumph, MG, Spitfire, Austin Healey og Jaguar E-Typen.

Værkstedet har igennem mange år oparbejdet stort speciale kendskab med både totalrenoveringer & forsikringsskader.
Vi sætter en ære i at udføre kvalificeret Autoservice, herunder pladearbejde på de klassiske sportsvogne.

FUCHS
Vi forhandler smøreolie fra FUCHS
www.fuchs.com/dk/da/

JH CLASSIC AUTO
Grøndyssevej 3, 3210 Vejby
+45 41 60 60 04
info@jhclassicauto.dk
www.jhclassicauto.dk
Find os på Facebook

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 7. juni 2022 kl. 18.00

Mødested:

Enten kl.18.00:

Sommer's Automobile Museum
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Eller kl. 19.00:

MG Parts & Service
Måløv Værkstedsby 60, 2760 Måløv

Besøg hos MG Parts & Service

Der er fælles kørsel til MG Parts & Service i Måløv med start i Nærum kl. 18.00.

Kører du selv, mødes vi hos MG Parts & Service kl. 19.00

MG PARTS & SERVICE

Se indbydelse på side 32.

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 14. juni 2022 kl. 19.00

Mødested:

ATKI i Næstved,

Transportbuen 9, 4700 Næstved

Virksomhedsbesøg

Firmaet er specialister i trafikregistrering og regulerende udstyr i hele Skandinavien – virkelig en spændende verden – som jeg selv tidligere har fået en rundvisning (Bent) i.

Så glæd jer og bliv overrasket. Benny Nissen som er indehaver (også MG medlem) vil vise rundt.

Der er en stor P-plads ved ejendommen og til den tid er det forhåbentligt godt vejr, så det kunne jo være sjovt at samle de gamle biler på pladsen.



Vi ses

Wolfgang og Bent

VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 21. juni 2022 kl. 18.00

Mødested:

Cirkel K,

Kalundborgvej 26, 4460 Snertinge

Køretur



Vi besøger Esterhøj v/Høve med foredrag v/Michael Andersen om Nordisk Films skaber Ole Olsen, som ligger begravet i sit eget mausoleum på toppen af Esterhøj. Ole Olsen var en meget farverig personlighed.

Er vejret godt vil der være en fantastisk udsigt over Sejerøbugten og solnedgangen.

Tilmelding til: medlemmgklub@gmail.com

Aftenens køretur varer ca. 45 min. til Høve, hvor Michael Andersen vil fortælle om Esterhøj og Ole Olsen (varer ca. en time og foregår udendørs).

Herefter spiser vi vores medbragte mad (husk bord, stole mv.)

På gensyn
Bo & Claus Gammelgaard

SOMMER KLUBMØDER

NÆRUM
Følg med på hjemmesiden



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER
Følg med på hjemmesiden



VESTSJÆLLAND
Følg med på hjemmesiden

HUSK:

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

MP Autolakering

gruppen

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

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

Vi glæder os til at byde alle velkommen!

LARS BORSIG MG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG MG CLASSIC MG

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

KØB & SALG

SÆLGES

2 stk. MG VA 1937

Efter mange års ejerskab må jeg erkende, jeg ikke får mine to meget sjældne MG VA på hjul.

Bil 1: Åben 4 personers med Tickford karosseri by Salmons & Sons. Fremstillet i 564 eksemplar fra 1937 til 39. Et strandet projekt. Chassis og motor er renoveret, karosseri er næsten færdig. Bilen har en dokumenteret dansk historie. Pris kr. 80.000 eller højeste antagelige bud.





Bil 2: 4 personers Saloon. U-restaureret med originalt indtræk og lak. Kom til landet som flyttegods i 1963. Har ikke kørt i Danmark, men der er betalt told og oms. Fremstillet i 1238 eksemplarer fra 1936 til 39. Pris kr. 40.000 eller højeste antagelige bud.

Bilerne sælges samlet eller hver for sig. Giv et fair bud. Flere billeder kan mailes.

Henrik Houmøller
Tlf.: 2916 7875
E-mail: henrikh@it.dk

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

SÆLGES

MG TF 135 2004

Registreret i Østrig 2005. Importeret til DK 2013. Sort pearl black, sort læder- indtræk. A/C, el-ruder, el-spejle. Km 139.000. Pris forlangende kr. 120.000.



John Mau
Tlf.: 4046 0522
E-mail: johnmau@live.dk

Hardtop til MGB

Pris kr. 1.000,-.



Jens Lundergaard
Tlf.: 3094 9274
E-mail: lundergaard@privat.dk

KØBES

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



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: wolfgang.rohleder@gmail.com



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

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*



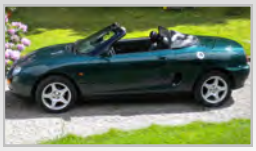
MGA
Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: *poul.olsen6@gmail.com*



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.





Mød Marvel R 100% elektrisk

Den nye MG Marvel R Electric er en rummelig, luksuriøs og kompakt SUV med plads til hele familien. Elektrisk rækkevidde op til 402 km.

→ mgmotors.dk

Forbrug: 194,1 - 209 wh/km. Rækkevidde: Op til 402 - 370 km. CO_2: 0 g/km under kørsel (WLTP). Mulighed for DC-hurtigopladning: Op til 92 kW fra 30-80% på 30 min. (ladehastighed afhænger af flere omstændigheder, bl.a.