MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Nr. 5 - August 2022



Foto Rikke U. NIssen



MGB 60 år

Vi afslutter vores jubilæums føljeton i anledning af 60 års jubilæet for MGB. Denne gang er det en artikel klassikerbladet Motor Classic bragte tilbage i vinteren 2011-2012. Her er to af tidernes mest populære sportsvogne MGB og Mazda MX5 bragt sammen til en test. Se side 5-11

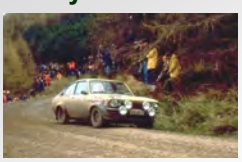




Fortællingen om MG

Vi bringer Matthies Nissens femte og sidste afsnit af denne spændende MG historie. Kig ind på side 15-19

Rally anekdoter



Læs 11.del af Jan Glads rally historie på side 20-21

MGB uheld

(Hvad skete der siden?)



Peer Moth fik skadet sin MGB tilbage i 2021 (læs blad nr.8-2021). Nu fortæller han om, hvad der siden skete. Kig ind på side 12-14.

Set & Sket

Der har været masser af arrangementer her i foråret. Læs beretningerne fra disse skønne arrangementer på side 22-32

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Selvom sommer betyder ferie og rejser med MGen, er der trods dette fortsat en række spændende MG arrangementer. Kig derfor ind på siderne 37-42 og få inspiration.

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

BONNEVIE 25 1991-2016

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

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

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

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



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





PENRITE

Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer
Vi har det









Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



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

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

NYT FRA BESTYRELSEN



Bestyrelsen

Siden sidste "Nyt fra bestyrelsen" i blad nr. 4-2022 er der sket lidt ændringer i bestyrelsen. Wolfgang Rohleder ønskede af private grunde, at træde ud af bestyrelsen med øjeblikkelig virkning. Dette ønske respekterede bestyrelsen selvfølgelig. I stedet er Henrik Petersen, som første suppleant, trådt ind i bestyrelsen.

Bestyrelsen er i fuld gang med at planlægge andet halvår af 2022, og hertil evaluere de gennemførte arrangementer i foråret og forsommeren. Herunder er Torben Olesen ved at have styr på vores klubstand under "Copenhagen Historic Grand Prix" på Bellahøj Park den 5. – 7. august, hvor vi som sædvanlig er til stede med vores egen stand, så kom bare forbi og få en MG snak.

Årets anden "Manøvreprøve" er også ved at falde på plads, og det bliver igen på banen i Maribo.

Har du gode idéer ?

Jeg vil igen benytte lejligheden til, at efterlyse gode idéer og forslag til kommende ture for MG klubbens medlemmer, og herunder gerne spændende steder at besøge. Kom også gerne med dit eget forslag til en konkret tur, hvor vi i bestyrelsen vil støtte op og hjælpe i det omfang det ønskes.

Klubarrangementer

Så kom vi for alvor i gang med forårets aktiviteter, hvor vi lagde ud lørdag den 23. april med vores årlige event "MG for begyndere" som Matthies igen stod for. Der var seks deltagere, som fik en grundig gennemgang i en MG's opbygning og hvordan man bør vedligeholde den. Herefter fulgte den 1. maj klassikeren "Forårsmønstring på Kastellet", hvor vi som noget nyt kørte samlet til Kastellet fra Scandic i Glostrup. 16 biler deltog, hvor flere dog selv kørte derind, så klubben var fint repræsenteret.

Den 3. maj skulle vi finde "Forårets MG i Nærum", som igen var henlagt til museumshangaren Hangar 2 på den gamle flyvestation Værløse. Her deltog mere end 36 biler, et flot fremmøde og en hyggelig aften, hvor vejret holdt, selvom nogle meget mørke skyer truede i det fjerne.

Årets første Manøvreprøve, blev gennemført lørdag den 7. maj, og første gang siden 2017 på banen i Maribo. Der mødte 10 biler op til start, og vi fik alle en god dag med masser af race. Dagen efter var det tid til årets første "Søndagstur", som i år gik fra Glumsø ad små veje ned til Kurt Bull i Nykøbing Falster. Og allerede to dage efter skulle "Årets MG" findes på Sydsjælland, Lolland og Falster. Det blev i år afholdt hos Peter Ålbæk, Lille Syd i Herfølge. Vestsjælland fandt deres "Årets MG" tirsdag den 17.maj, som traditionen tro blev afholdt hos Peter i Store Merløse.

Arrangementskalenderen fortsatte med at tilbyde MG klubmedlemmerne spændende arrangementer, hvor der søndag den 22. maj blev gennemført årets første "Orienteringsløb". Rikke stod for arrangementet, som startede i Ballerup og sluttede hos Lars og Grethe, der lagde have til deltagerne, mens præmier blev uddelt til hyggesnak om dagens tur. Maj måneds arrangementer blev afsluttet med "Pigeturen", en tur Grethe Thousig og Alice Jensen stod for.

Juni fortsatte hvor maj slap, med første arrangement den 5. juni, hvor vi støttede initiativet omkring "Store køredag", med en tur fra Cromwell i Køge til Stevns klint fyr, hvor vi spiste vores medbragte mad. To dage efter var vi på besøg hos MG Parts og Service i Måløv. hvor vi hørte om, hvad de går og laver, og hvad de tilbyder i forhold til vores biler. Nikolaj Mortensen fortalte også om sine racerbiler.

Sydsjælland, Lolland og Falster havde et lokal arrangement tirsdag den 14.juni med besøg hos Atki trafikregulering. Maj og juni måned viste sig således på bedste vis, at være et par meget aktive måneder med masser af tilbud til klubbens medlemmer

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

Fra forårets MG arrangementer



Store køredag på Stevns



Gavnø



Manøvreprøve i Maribo



Vinder af forårets MG i Nærum

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:



MG Søndagstur den 8.maj 2022 til Lolland Falster med besøg hos Kurt Bull, British Motorcars

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Så er sommeren kommet over os med fuld styrke, noget der også ses på de mange MG arrangementer, der berettes om bagerst i dette sommernummer af MG bladet. Bliv endelig ved med at sende os jeres oplevelser fra kommende arrangementer, og meget gerne fulgt af sjove billeder. Specielt håber vi at modtage beskrivelser fra sommerens turoplevelser og ikke mindst fra klubbens årlige sommer week-end, som i år fandt sted på Bornholm i forlængelse af Skt. Hans.

Med sommerens komme afslutter vi vores to føljetoner, som vi påbegyndte med blad nummer 1 - 2022. Det drejer sig om fejringen af MGBs 60 års jubilæum, som i første omgang afsluttes med en artikel vi har fået lov at bringe fra Motor Classic, en artikel de bragte tilbage i vinteren 2011-2012. Årsagen til dette er, at MGB i artiklen sættes op mod en moderne Mazda MX5 for herved at vurdere, hvordan sådan to størrelser, der repræsenterer de to mest populære sportsvogne gennem tiden, klarer sig mod hinanden.

Da vi i forbindelse med fejringen af MGBs 60 års jubilæum er kommet i besiddelse af flere gode bud på artikler, der beskriver MGB fra forskellige vinkler, kan det være at du som læser måske møder endnu en artikel om MGB i 2022, vi kan ikke love det !

Den anden føljeton, som afsluttes med femte del i dette nummer af MG bladet er Matthies Nissens fortælling om MG historien, som denne gang beskriver perioden med de moderne MG sportsvogne, hvor MGF / TF er i centrum.

På redaktionen arbejder vi på at kunne fortsætte historien herefter, da der skete meget omkring MG mærket efter 2005, hvor produktionen af MGTF officielt stoppede. F.eks. blev der arbejdet på en efterfølger til MGTF, som så dagens lys i 2009, men aldrig rigtig slog an i kaosset omkring ejerskabet af vores ædle MG mærke. Hvordan historien så fortsætter efter de kinesiske ejere SAIC overtog rettighederne venter vi nok nogen tid med at tolke / fortælle. Men vi vil selvfølgelig fortsætte med at prøvekøre, og efterfølgende berette om, de nye MGere, der kommer til Danmark, idet vores samarbejde med MG Motors er framragende.

Som du også kan se inde i bladet er det, udover denne gang at være på hele 48 sider, domineret af beretninger fra MG arrangementer gennemført i foråret. Trods dette har vi fået plads til en lille sjov historie fra Peer Moth, som i MG blad nr.8 -2021 berettede om sit uheld med fruens smukke MGB, et uheld er fik en del besværlige følger bl.a. grundet skadernes omfang. Peer beretter nu om tiden efter uheldet, og de erfaringer han gjorde sig med bl.a. forsikringsselskabet. Vi ved ikke helt om man skal grine eller græde, men læs artiklen på side 12-14, da du måske kan få nogle fif i fald du måtte komme ud for uheld (Gud forbyde det !).

Som bekendt følger vi tidligere rallykører Jan Glads karriere tilbage fra en tid, hvor en bil var en bil, der skulle styres af en god chauffør, og ikke en tid, hvor elektronikken har taget fuldstændig over. Hvor ses i dag den ægte og fulde baghjulsudskridning, som kun en erfaren rallykører kan redde, inden bilen ellers havner i grøften? - Nå, vi ser jo stadig både rally, banesport og Formel 1 med stor glæde, uanset teknologi ! - Jan er imidlertid nået til 11.afsnit som foregår i 1977, og her præsterer han bl.a., og sammen med sine mekanikere, at skifte bagtøjet på 16 minutter i rally raceren! - Jan forklarer det inde på side 20-21.

Skulle du have glemt det, så kig ind på side 36, og i særdeleshed, hvis du gerne vil spare lidt kroner og hertil støtte klubben. Det drejer sig om vores aftale med OK Benzin, hvor du - og din familie - kan spare penge på at melde dig under fanerne. Indtil videre har klubben haft stor glæde af dette sponsorat, som har givet et pænt afkast til klubben. Hvis du mangler detaljer om tilmelding etc. så kig også i blad nr. 3-2022.

God læselyst

MGB

60 års Jubilæum
(1962 - 2022)
MGB

Tekst Peter Clausen; Foto Karsten Leyland Lemche. Bragt med tilladelse af motorclassic

Opium for folket



Her følger femte og sidste artikel i serien, hvor vi fejrer MGBs 60 års jubilæum i 2022.

Det er denne gang en artikel, der blev bragt i Motor Classic nr.19 (Vinter 2011-2012), hvor en MGB prøver kræfter med en moderne Mazda MX5.

Da den således er mere end 10 år gammel kan der være steder i artiklen, der ikke er aktuelle mere, hvor priser og antal ikke er up to date eller tiden har vist noget andet. Bær over med dette, da selve budskabet omkring de to biler fortsat er aktuelt.

MGB var i årtier selve symbolet på en folkelig sportsvogn og verdens mest solgte af sin art. Siden har Mazda MX-5 overtaget førertrøjen og er for længst blevet en moderne klassiker – men kan den nye mester måle sig med den gamle, når det gælder sjæl og køreglæde?



SKUDSIKKER KØREGLÆDE

At MX-5 for længst er blevet kult er fuldt fortjent, for køreglæde bliver næppe mere ukompliceret end her. Rustbeskyttelsen er ikke god, til gengæld er teknikken lige så driftssikker og uopslidelig som de bedste japanske familiebilers, og markedet bugner med reservedele og tilbehør.

Før eller siden måtte verdenshistoriens to mest populære sportsvogne jo krydse klinger i åben kamp. Gode, gamle MGB, for mange selve indbegrebet af en åben engelsk sportsvogn, og den japanske opkomling Mazda MX-5, der siden 1989 har leveret en moderne fortolkning af den klassiske britiske roadster og i 2000 overtog netop MGBs plads som verdens mest solgte i Guinness' Rekordbog.

I MG-kredse grænser det til kætteri at sammenligne nobel bilhistorie med en Aksemagt-riskoger, der ikke havde eksisteret, hvis ikke japanerne havde haft britiske forbilleder fra 50erne og 60erne at kopiere – er MX-5 ikke bare et kønsløst Lotus Elan-plagiat? Og objektivt set er det unfair at sætte to biler konstrueret med tre årtiers mellemrum op mod hinanden. Men klassiske biler handler jo også om ånd, sjæl og følelser, og så er det pludselig en anden snak. *(Aksemagt: se note bagerst i artiklen).*

Den i visse kredse ilde hørte sandhed er jo, at Mazda samlede en stafet op, som alle andre, ikke mindst englænderne, smed fra sig i 70erne. Og markedsmæssigt er MX-5 de seneste årtiers svar på MGB – en ægte sportsvogn til en pris, mange kan betale. Uenig? Så kig på prislisterne og se pointen: I 60erne kostede en MGB omtrent som en veludstyret Peugeot 404. I 1990 kostede den nyslåede MX-5 omtrent som en veludstyret Peugeot 405, og i dag kan du få en ny MX-5 for omtrent det samme som for en veludstyret Peugeot 508.

Den gamle mester kan endnu

Vi lægger ud med den gamle champ, der bestemt ikke er noget ringvrag – slet ikke vor meget flot restaurerede testbil

årgang 1965 i kuløren Royal Blue. For selvom synet er velkendt, stiger pulsen automatisk en smule, når man glider ned bag rattet og nyder synet af en komplet opsætning Smiths-instrumenter i det sortlakerede instrumentpanel.

Det lå ligesom i kortene, at MGB skulle blive verdens mest solgte sportsvogn. Ved B'erens debut i sommeren 1962 var MG verdens største sportsvognsmærke, og i den nye model var den sportslige sjæl bevaret og tilsat mere plads og komfort, så bilen uden de helt store afsavn kunne bruges som husstandens eneste transportmiddel.

Teknisk var moderniteten til at overse. Af tids- og prismæssige grunde måtte et planlagt uafhængigt baghjulsophæng vige for en stiv aksel med bladfjedre. Forhjulsophæng og styring nedstammede i lige linje fra sedanen MG YA fra 1947, og motoren var heller ikke nogen vårhare, men en 1.798 ccm-version af Morris' B-maskine med førkrigs-rødder. Det hele var pakket ind i MGs første selvbærende karrosseri, og ude i virkeligheden var den enkle mekanik, der var billig at købe og vedligeholde, faktisk kun en fordel. Ikke mindst i USA, der aftog 90 procent af produktionen.

Har du ikke kørt en MGB før, forbavses du over, hvor civiliseret og underholdende den er. Omdrejninger er motoren ikke meget for, men det solide moment giver et rapt og vellydende antrit, gearskiftet er fremragende, og den primitive bagaksel gør sig kun negativt bemærket med sin karske udlægning af begrebet 'komfort'. Og helt i tråd med MGs traditioner og klassiske slogan "Safety Fast" gør en skarp tandstangsstyring det til en fornøjelse at dirigere B'eren rundt på småvejene, godt hjulpet af en kortere akselafstand og større sporvidde end på den gamle MGA.

I 1962 forventede ingen, at MGB skulle leve i 18 år, faktisk skulle den i 1969-70 have haft en moderne, Pininfarina-designet afløser. Men den blev droppet, da BMC-koncernen og dermed MG i 1968 blev en del af British Leyland, der satsede krudtet på rivalen Triumph, mens et af verdens stærkeste bil-brands fik lov til at sygne hen. Og som magtfaktor i bilindustrien var sportsvognen for folket reelt død, længe før den sidste MGB kørte af samlebåndet i oktober 1980.

Intim fornemmelse i MX-5-cockpittet, men også høje personer kan finde sig til rette bag rattet



guide

Karrosseri

Rusten er MX-5s svaghed, heldigvis findes der mange velplejede sommer- og hobbybiler derude. Mest udsat er bageste del af sidepanelerne, hvor flere lag plade ligger oven på hinanden; at afløbet fra kalechekassen munder ud her gør kun ondt værre, fordi rørene kan tilstoppes, så vandet ikke kan løbe ud – lyt efter skvulpelyde. Tjek også forskærme, skærmkanter, hjulkasser og kalechen.

Teknik

MX-5s driftssikkerhed er legendarisk. Motoren kører snildt 300.000 km eller mere med regelmæssig service og en ny tandrem for hver 100.000 km; en sprængt rem ødelægger i øvrigt ikke motoren. Tikkende lyde ved varm motor kan skyldes slidte ventilløftere, og tjek tændingskabler og tændspole. Gearkassen er solid, men koblingen bøvlet at skifte. Hængende bagbremser forekommer, og pas på sportsundervogne, der kan ødelægge den delikate balance. I 1994-95 blev 115 hk-motoren afløst af 1,6/90 hk og 1,8/131 hk.

Interiør

Tjek for fugtskader, der kan skyldes en defekt kaleche eller stoppede kalechedræn. Elruder og centrallås – ikke standard i Danmark, men udbredt på importbiler – er dyrt at reparere og skal fungere. Defekt aircondition (USA-biler) kræver som regel en dyr ombygning til miljøvenligt kølemiddel.

Reservedele

Ikke alle MX-5-dele er billige, til gengæld kan du få næsten alt. Det meste kan Mazda stadig klare, ellers er en syndflod af uafhængige og meget entusiastiske specialister verden over klar til at hjælpe dig med både dele og tilbehør.

Priser

En MX-5 af første NA-generation med klaplygter koster fra 50.000 kr.; for 80.000 får du en pæn bil og for 100-120.000 en flot. Bortset fra specialmodeller betyder standen mere for prisen end årgang og motorstyrke. 268 nye NAere solgtes i Danmark, men mange flere er brugtimporteret.

Specialister

Vi henviser til MX-5 Club Denmark for oplysninger om aktuelle specialister

Klub

MX-5 Club Denmark. Indmeldelse: e-mail kasserer@mx5club.dk eller tlf. 20 97 88 66. www.mx5club.dk.

www.five-speed.dk. Ikke en klub, men et meget livligt diskussionsforum om alt vedrørende MX-5.

Blanke ringe om store, runde instrumenter understreger MX-5-kabinens klassiske stil



Alufælge i stil med de legendariske Minilite -hjul står godt til MX-5erens klassiske roadster-linjer



Flot baglygte, ikke? Den har skam også været udstillet på selveste Museum of Modern Art i New York



Klaplygterne kendetegner den oprindelige MX-5-generation med modelkode NA





BEGYNDERENS DRØMMEBIL

Livet er nemt med en MGB, den ideelle begynderklassiker. Rusten skal du passe på, men udvalget er stort, teknikken er enkel og robust, reservedele er billige, og talrige specialister og et frodigt klubliv giver et godt sikkerhedsnet, selvom du ikke kan eller vil skrue selv.

En chokerende succes

Det var mange kede af – ikke mindst den amerikanske motorjournalist Bob Hall, der var en stor kender af japansk bilindustri. Allerede i 1976 havde han opfordret Mazda-udviklingschef Kenichi Yamamoto til at genoplive den enkle, åbne sportsvogn, som menigmand kunne betale. Og det var ikke glemt, da Hall i 1981 blev produktplanlægger i Mazdas amerikanske organisation, for Yamamoto, der nu var koncernchef, gav ham grønt lys til at arbejde videre med ideen.

Sammen med designeren Mark Jordan udstak Hall nu linjerne for projektet, der udviklede sig til en konkurrence mellem Mazdas designteams i Californien og Tokyo med det japanske udtryk ”Jinba Ittai” (”hest og rytter i perfekt harmoni”) som overskrift. Japanerne foretrak en forhjulstrækker eller en centermotorbil, men Halls og Jordans frontmotor-roadster med baghjulstræk og design-inspiration fra 60ernes Lotus Elan trak det længste strå, da konkurrencen blev afgjort i august 1984.

Inden projektet blev endeligt godkendt den 18. januar 1986, høstede en prototype med Mazda 323-motor mange roser, da den i fuld offentlighed kørte rundt og loddede stemningen omkring Santa Barbara. Alligevel havde selv de største optimister næppe forudset den lavine, som MX-5 udløste, da den debuterede på bilmessen i Chicago i februar 1989 og rullede ud på amerikanske og japanske veje kort efter. Mazda forventede at sælge 5.000 stk. årligt, heraf 3.000 i USA og 500 i Europa, men ved udgangen af 1990, året hvor MX-5-bølgen skyllede videre til Europa, var over 140.000 kørt af samlebåndet.

Overalt i verden skød MX-5-klubber op, og da konkurrenterne var kommet sig over chokket, væltede kopier som Fiat Barchetta, BMW Z3 og MGF frem. Men MX-5 er stadig det stærkeste og mest livskraftige symbol på folkesportsvognens genkomst, og meget symbolsk er de fleste konkurrenter forsvundet igen, mens MX-5 stadig er her.

Den ægte vare

Euforien fra 1990 er meget nærværende bag rattet af en usædvanlig velbevaret MX-5 af første årgang med kun 17.000 km på tælleren. Onde tunger kalder MX-5 en frøken-sportsvogn eller Ballerup-Porsche. Men den slags spot afslører blot afsenderens uvidenhed, for med sin selvstændige, baghjulstrukne arkitektur er MX-5 i dén grad den ægte vare. Et kraftigt firkant-gitterrør fra gearkassen til differentialet gør den selvbærende karosse mindst lige så vridningsstabil som en lukket bils, som på en racer hænger alle fire hjul i dobbelte triangler, og MX-5 er i næsten perfekt balance.

Kommer du direkte fra en MGB, er det svært at overse kabinens åndløse Japan-plastic, og her er mere trangt end i MGen – men det glemmer du, når du drejer nøglen. Ligesom MG-kollegaen har 1,6-motoren med 115 hk jævne rødder og er baseret på Mazdas B-motorfamilie fra blandt andet 323. Men kun MX-5 nød godt af denne version kaldet B6ZE(RS) med letmetaltop, 16 ventiler, to overliggende knastaksler, alu-bundkar med kølefinner og lettet svinghjul og krumtap, der tillader op til 7.200 o/min. I modsætning til den råstærke MG skal den have omdrejninger for at give sit bedste, men det er en fryd at holde gryden i kog med den kuglepensskorte gearstang, der er koblet til en af mest velskiftende gearkasser, verden endnu har set. Og en velkomponeret motorsang giver den lille japaner en tyk, engelsk accent.

MX-5s absolutte clou er dog den letbenede agilitet. Styringen er let og knivskarp – ikke mindst i den Schweiz-importerede testbil med servo – og små vrik i håndleddene styrer dig ind i kurverne med en Le Mans-chaufførs overlegne præcision. Men det bedste er næsten, at smilet breder sig i samme øjeblik, bilen sætter sig i bevægelse. Uanset fart er MX-5 kosteligt morsom og kan nydes ufortyndet uden fare for køre-

Luft og plads i MG-kabinen. Testbilens læderrat er uoriginalt og sæderne fra en nyere MGB



guide

Karrosseri

vigtigste tjekpunkt er de indre og ydre sidepaneler – er de meget rustne, kan bilen knække midt over. Tjek også omkring forruderammen, under kofangerne, ved bagfjedrenes monteringspunkter, skærmkanter, bagskærme, samlingerne mellem forskærm og karrosse, dørbunde og bundplade.

Teknik

Motorerne er slidstærke, især med fem hovedlejer (fra efterår '64); lidt ventil- og knastkædestøj er normalt, men må ikke dominere, og olietrykket skal være ca. 50 psi ved varm motor i 4. gear. Den oprindelige gearkasse ('62-'67) er mere skrøbelig end den senere, fuldsynkroniserede version; små 'klonk'-lyde ved igangsætning er som regel harmløse, men større brag afslører et slidt differentiale. Tjek også for ratslør, knækkede fjedre og skævbremsning.

Interiør

Ingen åben MGB er helt tæt, men vandet må ikke fosse ind med kalechen er oppe. Europa-modeller uden polstret instrumentpanel er mest eftertragtede, mens USA-modeller fra 1968-71 ikke har handskerum. Strejkende instrumenter og kontrollamper er ikke unormalt.

Reservedele

Du kan få *alt*, og MG-stumper er rørende billige. Kvalitet og pasform svinger dog. Der er talrige danske specialister, men skruer du selv, kan der være penge at spare ved at købe i England.

Priser

De senere års (for) store import fra USA har øget udvalget og presset priserne, så vær bare kræsen. USA-biler med sikkerhedspolstring og lavere effekt er billigst, mens en god europæisk MGB fås fra ca. 100.000 kr.; en concours-bil kan koste over 150.000. Coupéen MGB GT er 10-20 pct. billigere end roadsteren.

Specialister

Se annoncer for MG specialister og værksteder i MG bladet.

Klubber

Øst for Storebælt: MG Car Club Danish Centre. www.mgklub.dk.

Vest for Storebælt. MG Car Club Denmark. www.mgcc.dk.

Smiths-omdrejningstælleren afslører, at MGB-motoren trives og trækker bedst ved lave omdrejninger



Også el-overgearet kostede ekstra, men gør underværker for komforten på de lange etaper



Trådhjul var ekstraudstyr til MGB, men hører næsten med, hvis stilen skal være gennemført



Bagagebæreren er mere pynt end nødvendighed, for bagagerummet i en MGB er forbavsede rummeligt



MGB TOURER1965



MOTOR: R4, 1.798 ccm, 8V. Vandkøling. Topventiler, 1 sideliggende, kædetrukken knastaksel, 2 SU HS4 halv-faldstrømskarburatorer. 95 hk (SAE) ved 5.500 o/min, 149 Nm (SAE) ved 3.000 o/min.
TRANSMISSION: 4-trins manuel gearkasse med synkronisering på 2., 3. og 4. gear, evt. m. el-overgear. Gulvgearstang.
OPBYGNING: Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil triangelarme med skruefjedre og krængningsstabilisator, bagtil stiv aksel med halvelliptiske bladfjedre. Skivebremser for, trombremser bag. Tandstangsstyring.
MÅL OG VÆGT: Længde 389 cm, bredde 152 cm, højde 122 cm, vægt 970 kg. 5.60-14 dæk.
PRÆSTATIONER: 0-80 km/t. 8,7 sek., 0-100 km/t. 14,1 sek., topfart 161 km/t. (Motormålinger 1963)
PRODUKTIONSTAL: 387.184 (roadster). Alle MGB 1962-80: 512.243.
PRIS 1965: 35.376 kr.
PRIS I DAG: 75.000-175.000 kr.





Den veltjente, sideknastede B-motor er en grovkornet, ærlig sejtrækker med masser af charme



En tidstypisk Blaupunkt-radio som denne pryder ethvert klassisk sportsvogns-cockpit



DRENGEDRØMMEN

Som så mange andre, der var unge i 60erne, drømte også Preben Andersen om at få en MGB en dag. Men ingeniøren fra Odense, der tidligere havde renoveret en Chevrolet 1931, vidste ikke helt, hvad der ventede ham, da han opfyldte drengedrømmen i 1998. Bilen, der var importeret fra Washington i USA, var nemlig et regulært vrag med masser af uoriginale dele, f.eks. Mazda 626-sæder, så renoveringen tog to et halvt år. Til gengæld står den kongeblå MG nu flottere end ny – og køreoplevelsen matcher standen.

kortet. Læg dertil den japanske effektivitet i form af skudsikker driftssikkerhed og en kaleche, der i modsætning til MGens bivuak-telt fældes op og ned på få sekunder.

To fødte klassikere

MX-5 blev da også en succes uden sidestykke og høstede masser af hædersbevisninger som ”90ernes bedste sportsvogn” og ”blandt de 10 bedste sportsvogne nogensinde”. 8. februar 1999 blev nummer 500.000 bygget, og i maj 2000 blev MX-5 optaget i Guinness Rekordbog med 531.890 stk. produceret mellem december 1988 og oktober 1999. MG-fans vil sikkert slå på, at anden generation med modelkode NB da for længst var på gaden. Men den var en faceliftet version af den originale NA-model, og den oprindelige konstruktion blev på 16 år lavet i 721.629 eksemplarer, inden den nuværende model tog over i 2005. Pænt klaret af sådan en ’kopi’.

Som testen skred frem, stod det da og-

Note

Aksemagt: Deltagerne heri blev også kaldt Rom–Berlin–Tokyo-aksen, som var en militær alliance, der kæmpede under 2
nerede aldrig i nævneværdig grad deres indbyrdes aktiviteter og herunder militære operationer. Navnet "aksemagterne" (A



MAZDA MX-5 1990



MOTOR: R4, 1.598 ccm, 16V. Vandkøling. 2 overliggende, tandremstrukne knastaksler, elektronisk multipoint-benzinindsprøjtning. 115 hk (ECE) ved 6.500 o/min, 135 Nm (ECE) ved 5.500 o/min.
TRANSMISSION: 5-trins manuel gearkasse med fuldsynkronisering. Gulvgearstang.
OPBYGNING: Selvbærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil og bagtil dobbelte triangler med skruefjedre og krængningsstabilisator. Ventilerede skivebremser for, skivebremser bag, 2 kredse, servoforstærker. Tandstangsstyring, evt. med servo.
MÅL OG VÆGT: Længde 395 cm, bredde 168 cm, højde 123 cm, vægt 925 kg. 185/60R14H dæk.
PRÆSTATIONER: 0-100 km/t. 8,8 sek., topfart 195 km/t.
PRODUKTIONSTAL: 433.963 (MX-5 NA 1989-97).
PRIS 1990: 259.993 kr.
PRIS I DAG: 70.000-130.000 kr.

så klart, hvor forkert det er at affærdige Mazda MX-5 som et plagiat. Selvfølgelig står den i stor gæld til sine engelske forbilleder, men den har mere ladet sig inspirere af dem end at kopiere dem. Bob Hall & co. tog simpelthen alle de klassiske englændere, MGB, Lotus Elan, Triumph Spitfire med flere, og "kogte dem ned til en Maggi-terning", som fotograf Lemche meget rammende udtrykte det under testen. Vel at mærke en meget delikat Maggi-terning med sine helt egne smagsnuancer.

Det er dog stadig hævet over enhver tvivl, at du får en mere autentisk og oprindelig atmosfære i en MGB. Men MX-5 er en lige så kompetent som overbevisende modernisering af et udødeligt bilkoncept, og spørger du MotorClassic, er det fuldt fortjent, at den i dag er en fuldgyldig klassiker og reelt har været det siden debuten på udstillingen i Chicago i 1989. Ligesom MGB har været det siden 1962.

♦



MX-5-ORAKLET FRA VISSENBJERG

Da Andreas Fast lever af salg og reparation af Mazda MX-5, er det flotte eksemplar i denne artikel til salg. I hvert fald teoretisk – skal Andreas være ærlig, vil han helst beholde bilen, som han har taget hjem fra Schweiz. Men forretning er jo forretning, så hvis nogen vil betale den rette pris, ryger den ud af butikken. Mazda har altid fyldt meget i Andreas' liv, for familien Fasts autoophug ved fynske Vissenbjerg har siden 1981 været specialiseret i det japanske mærke. Og så lå det jo næsten lige for at blive MX-5-entusiast.



16-ventileren skal have omdrejninger for at yde, men jo mere den drejes, jo mere trives den



Den lille gearstang er forbundet med en af de bedste gearkasser, der nogensinde har siddet i en bil

. Verdenskrig mod De Allierede. Aksemagterne var overordnet enige om deres modstand mod De Allierede, men koordi-
chsenmächte) er afledt af det tyske ord *Achse* i betydningen "akse". (Wikipedia)

Hvad der siden skete !



Tekst og foto Peer Moth

Sådan kan det gå…..

Under denne overskrift berettede vi i blad nr. 8 - 2021, om dette uheld, som Peer Moth havde været ude for. Peer berettede bl.a. følgende om uheldet:

"Uheldet skete på Peers sædvanlige vej ind til byen, i krydset Kirkebakken - Frederikssundsvej i Veksø.

Desværre betød uheldet at bilen blev totalskadet, så nu forestår en drøftelse med forsikringsselskabet om erstatningens størrelse, så det skal nok give endnu et par grå hår til samlingen.

Dobbelt ærgerligt er det, at den fine MGB oven i købet er Peers hustrus. Men hun viste sin sande kærlighed til Peer ved først og fremmest at fokusere på, om Peer nu "var hel" (?) - Heldigvis var det tilfældet, så nu er det alene bilens fremtid, eller mangel på samme, der bekymrer familien."

——- o O o ——-

Siden dagen hvor uheldet skete er der sket en del omkring forsikringsforholdet og bilens videre skæbne. Læs om dette i efterfølgende artikel….

I blad nr. 8 - 2021 havde jeg en kort omtale af et kedeligt uheld, hvor jeg snurrede rundt med min hustrus B'er og landede i en lysmast, som kom ind og stå lige ved side af motoren. Ikke godt.

Vores forsikringsselskab vurderede, at bilen var totalskadet, og vi ville få udbetalt erstatning efter reglerne. Da bladets redaktør hørte det, bad han mig skrive lidt om hvordan sådan noget foregår; det er en oplevelse de færreste medlemmer kommer ud for, heldigvis, men skulle det ske, er det rart at være en smule forberedt.

——- *0 o 0* ——-

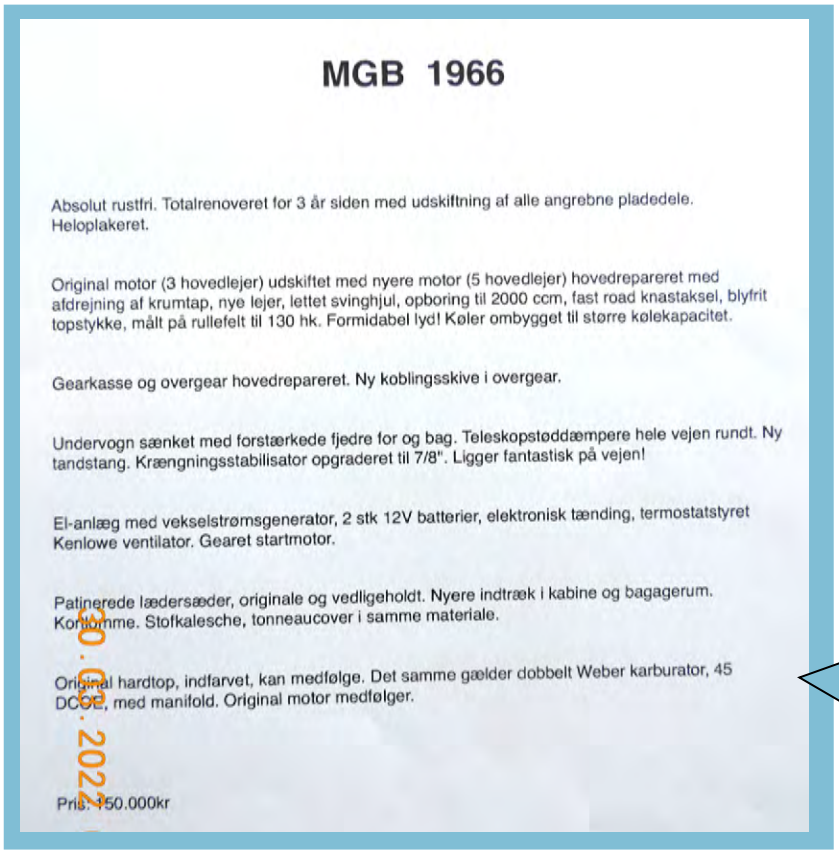
Hvor skal bilen hen?

Nuvel, det begyndte allerede, da vejhjælpen skulle køre af sted med den havarerede bil. "Hvor skal den hen?" spurgte manden. Hjem til mig selv, svarede jeg. Er du sikker på det? Skal den ikke på et autoriseret pladeværksted? Nej, den skal hjem til mig selv, så tager jeg den derfra. Du er godt klar over, at jeg kun kan køre én tur med bilen. Hvis vi kører den hjem til dig, kan vi ikke bagefter køre den hen på et værksted, hvor den skal takseres. Du kan godt regne med, at en taksator skal kigge på den. Ja ja, kør den nu bare hjem til mig.

Derhjemme ringede jeg til forsikringsselskabet og forklarede, hvad der var sket. Beskrev detaljeret skadens omfang. "Er du pladesmed?" blev jeg spurgt, da jeg antydede, at jeg selv ville gå i gang med reparationen. Næh, men jeg havde da prøvet at svejse. "Det er jo ikke bare en bule i en skærm - det her kan kun laves på et autoriseret værksted, det må du ikke lave selv!" Nå, hvem skulle forhindre mig i det? "Det skal jeg. For hvis du gør det, får du ingen erstatning!" Nå, men om han så ikke ville komme og kigge på den. "Hvor står den?" Hjemme hos mig. "Så må du se at få den hen på et værksted, så jeg kan kigge på den der." Hvorfor kan du ikke komme og se den her? "Fordi jeg skal have et værksted til at vurdere hvad det vil koste at sætte den i stand. De kender priserne på reservedele og kan vurdere hvor mange arbejdstimer det vil kræve. Det gør jeg ikke. Jeg er ikke ekspert på alle gamle biler. Og jeg kan jo ikke bare slå op i en tabel og se hvad den er værd. Du må køre den hen på et værksted, som har erfaring med den slags biler, så kigger jeg på den der."

Forsikringsselskabet spiller ud

Jeg kontaktede de pladesmede, jeg gennem tiden havde været i kontakt med, bl.a. på hyggelige og lærerige værkstedsbesøg arrangeret af MG-klubben. Men ingen havde tid foreløbig. Så kørte jeg ud til en kendt forhandler af dyre veteranbiler og spurgte, om det var noget for ham. Det var det ikke, men han kend-



MGB 1966

Absolut rustfri. Totalrenoveret for 3 år siden med udskiftning af alle angrebne pladedele. Heloplakeret.

Original motor (3 hovedlejer) udskiftet med nyere motor (5 hovedlejer) hovedrepareret med afdrejning af krumtap, nye lejer, lettet svinghjul, opboring til 2000 ccm, fast road knastaksel, blyfrit topstykke, målt på rullefelt til 130 hk. Formidabel lyd! Køler ombygget til større kølekapacitet.

Gearkasse og overgear hovedrepareret. Ny koblingsskive i overgear.

Undervogn sænket med forstærkede fjedre for og bag. Teleskopstøddæmpere hele vejen rundt. Ny tandstang. Krængningsstabilisator opgraderet til 7/8". Ligger fantastisk på vejen!

El-anlæg med vekselstrømsgenerator, 2 stk 12V batterier, elektronisk tænding, termostatstyret Kenlowe ventilator. Gearet startmotor.

Patinerede lædersæder, originale og vedligeholdt. Nyere indtræk i kabine og bagagerum. Kombinme. Stofkalesche, tonneaucover i samme materiale.

Original hardtop, indfarvet, kan medfølge. Det samme gælder dobbelt Weber karburator, 45 DCOE, med manifold. Original motor medfølger.

30.03.2022

Pris: 150.000kr



De tre prisgrupper MGB'erne blev inddelt i. De vurderede deres MGB til at være i øverste del af gruppe 2. (Kr. 125.000).

Peer og Kathes "salgsannonce", baseret på seriøs research. Med denne skulle de nu mødes med forsikringsmanden for at få fastsat erstatningens størrelse på bilen

te en, han ville anbefale. Ham ringede jeg så til og fik OK. Derefter lejede jeg en autotransporter og kørte hen med den stakkels forslåede B'er. Her fik jeg besked på at aflevere bilens registreringsattest og derefter vente på, at forsikringsselskabets taksator kontaktede mig.

En uges tid senere blev vi ringet op og tilbudt en erstatningspris som lå væsentligt under, hvad vi kunne acceptere

Hvad var opgaven?

Nu skulle vi kridte skoene og kæmpe for vores ret. Hvordan gjorde man det? Gennem diverse kontakter og forbindelser gik det efterhånden op for os, at erstatningssummen på sådan et gammelt køretøj ikke fastsættes gennem en eller anden form for objektiv uvildig vurderingsinstans. Næh, *det var vores opgave at bevise, og det vil sige overbevise forsikringsselskabet om hvad vi mente bilen var værd!* Et nærstudium af forsikringsbestemmelserne viste os, at markedet er den helt afgørende faktor. Glem alt om de hundredvis af arbejdstimer og titusindvis af kroner du har lagt i bilen. Det er markedet, der afgør, hvad den er værd. Bestemmelserne siger: Erstatningssummen udgøres af det beløb, som en bil af samme mærke, alder og stand vil kunne anskaffes for.

Markedsundersøgelse og feltarbejde

Vi valgte at arbejde på to måder:

For det første gennempløjede vi markedet og samlede alt, hvad vi i løbet af en måneds tid kunne få øje på af MGB'er til salg. Det største udvalg fandt vi på "Klassikermarkedet". Men også "Bilbasen", "Autouncle", MG-bladets annoncesider og sågar den blå avis gav gode resultater. Vi printede annoncer og opstillede lister. Undervejs blev det tydeligt, hvad vi godt anede i forvejen: MGB'ere er ikke bare en stor homogen gruppe, hvad angår værdi og attraktion. Det fremgår også af diverse bøger om bilen, fx Clausagers "Original MGB". Tidlige roadstere hører til de mest værdifulde, alt andet lige, Og vores var en 66 model, dvs i udgangspunktet ganske værdifuld.

For det andet tog vi ud og kiggede på udvalgte biler, som matchede vores erstatningskrav og undersøgte grundigt deres stand i forhold til vores og noterede detaljeret, hvor vores bil var bedre/ringere.

På denne måde fandt vi 22 biler i vores ende af det aktuelle MGB marked. Vi opdelte dem i tre prisgrupper, som blev nogenlunde lige store: 1) ikke-renoverede biler med mere eller mindre tydelige rustangreb og noget alderstegen drivlinie i en prisklasse omkring 100.000 kr. med store udsving til begge sider; 2) gennemrenoverede biler, dvs adskilt, svejset, malet og samlet igen med nyere, ofte totalrenoveret drivlinie i en prisklasse omkring 125.000 kr., igen med store prisudsving; og 3) biler i concourstand fra omkring 150.000 kr. og opefter.

Vi vurderede, at vores bil lå i den høje ende af gruppe 2.

Mødet med forsikringsmanden - 2 strategier

Nu kunne vi ringe forsikringsmanden op og bede om et møde. Vi forberedte os meget grundigt, havde fundet frem til, hvad vi anså for et rimeligt og realistisk erstatningskrav, aftalte indbyrdes en smertegrænse, overvejede flere forskellige forhandlingsstrategier og endte med at vælge mellem to.

Den første strategi, som nok var min, gik ud på at vi skulle indlede med et lille oplæg, hvor vi gjorde rede for, hvad vi anså for de væsentligste vurderingsparametre, som værdifastsættelsen skulle bero på: rust, lak, mekanik, undervogn, kabine, efterfulgt af en konkretisering af, hvordan vores bil klarede sig på disse punkter, sammenlignet med bilerne i vores "markedsundersøgelse". Allerede her begyndte min hustru Kathe at gabe. Hun kender min svaghed fra mit lange liv som underviser. At jeg holder meget af at høre mig selv tale, gerne i længere tid ad gangen.

Den anden strategi var lidt mere afventende. Vi skulle starte med at skabe god stemning, smile muntert, snakke lidt om corona, spørge til taksators helbred, han havde været sygemeldt, lægge vores tre "mapper" frem på bordet, se hvad der skete, og så lade Kathe føre ordet. Hun er en dygtig forhandler, har det kvindelige touch, som virker fremmende i konfliktlignende samtaler med mænd, og så var det i øvrigt hendes bil, så ... og derved blev det.

Endelig udformede vi en slags "salgsannonce" hvor vi beskrev bilen som om den skulle sælges. Den lagde vi også frem på bordet. På den måde gav vi taksator et blik over alle de forbedringer bilen havde fået.





Peer ved at sandblæse karrosseriet stående i motorrummet.

Bilen under den oprindelige restaurering

Bilen på vej til taksator

Hvad virkede?

På et tidspunkt skulle vi nærme os en prisfastsættelse. Taksator viste de salgsannoncer, han havde baseret sit oprindelige udspil på, og efterfølgende havde vi sammen gennembladret vores mapper. Vi tror. det viste ham. at vi var seriøse og ikke bare ville mundhugges om en urimelig høj erstatning.

Der hvor han rykkede, tror vi, var da han så billeder fra bilens renoveringsprojekt. Det var ikke så meget vores snak og argumenter, der var afgørende, det var dokumentationen i form af markedsanalyser og renoveringsbilleder. Bl.a. et billede af bilen ophængt i gondoler for og bag, med mig iført beskyttelsesudstyr stående midt i motorrummet, i gang med at sandblæse. Her blev han overtydet om, at vi havde været i bund! Det skal indføjes, at taksator selv havde været pladesmed og arbejdet med gamle biler.

På denne baggrund ændrede han sit tilbud til en sum, som netop var den, vi på forhånd havde aftalt som vores realistiske ønske. Glade og lettede kunne vi afslutte mødet, for god ordens skyld med en aftale om, at vi lige ville gå hjem og tænke over det, så ville han høre fra os. Men indeni havde vi tænkt færdig.

Efterspillet

Taksator var åben over for, at vi kunne tilbagekøbe bilen for en rimelig sum, hvis vi var interesseret. Ellers ville den blive solgt på en auktion for den slags. Hvor og hvordan sådan noget foregår ved vi ikke. Desuden tilbød han, at vi kunne beholde de tidstypiske aluminiumsfælge, hvis vi kunne finde nogle andre fælge med dæk. Kravet var blot at bilen skulle kunne trille.

Det endte imidlertid med, at vi ikke gjorde mere ved det.

Vi prøvede på Facebook om der var interesse blandt MG-folk for at købe bilen. Det var der ikke. Sidenhen har det vist sig, at det var der alligevel. Men sådan er der så meget.

Vi, især Kathe, var allerede i gang med at orientere sig mod de muligheder erstatningssummen gav hende for at købe sig en anden sjov bil, og jeg havde ikke så meget energi på projektet længere. Det er vel det der sker; jeg havde brugt 3 år på renoveringsprojektet, mange penge var også lagt i det. Men jeg ville ikke begræde eller ærgre mig. Sket var sket. De 3 år havde været sjove og meget lærerige. Det kunne ingen tage fra mig. Men nu måtte vi se fremad. Jeg begyndte at mærke en form for lettelse ved tankerne på, hvad jeg nu skulle bruge tid og kræfter på!

♦



Fortællingen om

Del 5

...tilsat lidt teknik og holdninger

Tekst Matthies Nissen

Foto Rikke og Matthies Nissen (RM); MG Owners Club, MGCC Danish Centre, MGCC Denmark, Wikipeadia



Betød stoppet af produktionen i Abingdon at MG var afgået ved døden? Ikke helt. Udvikling af selvstændige MG modeller blev sat lidt på pause, men MG mærket anvendtes fortsat i andre af koncernens modeller som Badge Engineering. Efter at MG/ Rover blev til en selvstændig virksomhed kom der dog et par ægte sportsvogne.

MGF Trophy 160 VVC 160, 2001

Kilde: pinterest.dk

Tiden efter Abingdon

I 1968 fusionerede British Motor Company (Austin, Morris, MG m.fl.) med Leyland (Rover og Triumph) til British Leyland Motor Corporation (BLMC). I 1975 blev BLMC nationaliseret (dvs. ejet af staten) og efterfølgende splittet op i tre virksomheder: Leyland Cars, BL cars, samt Rover Group, der bl.a. fik ansvaret for MG.

Der blev i de efterfølgende år sendt tre Badge Engineered MG'er på markedet: Metro (1980 -1990), Maestro (1983-1991) og Montego (1984-1991). Grundlaget for de tre MG modellerne var Austin udgaver, der blev markedsført med samme modelbetegnelser, men i mere skrabede og mindre motorstærke udgaver. Fælles for de tre M'er var tværstillede motorer og forhjulstræk. Fabrikationen foregik på Austins gamle fabrik i Longbridge, Birmingham

Metro

Den første af de tre var MG Metro fra 1980. Det var en lille forhjulstrukken bil udviklet af Austin og markedsført som Austin Mini Metro.

MG udgaven fik den kendte og snart udtjente 1275 ccm motor i en Cooper version på 72 hp. I oktober 1982 blev der præsenteret en MG Metro Turbo model. Ydelsen var på hele 93 hp hvilket gav en acceleration 0 - 60 mph på lige under 10 sekunder og en tophastighed på 180 km/h. Bilen var en populær mini i sit hjemland, især i Austin-udgaven og solgtes i over 1 mio. eksemplarer frem til 1990. Som MG Metro 1,3L blev der solgt 120.197 stk. og i turbo-versionen 21.986 stk. (Foto 1)



Foto 1:
En MG Metro var sjælden i Danmark og kun få har overlevet. (RM)

Maestro

MG Maestro lanceredes nogle år senere i 1983. Det var en moderne mellem klasse bil som i dag betegnes som en hatchback model. Instrumenteringen var elektronisk og udstyret med en stemmestyring, der kunne meddele advarsler til fø-



Foto 2:
Måske ikke den mest elegante MG saloon, men Maestroen havde andre fordele, bl.a. en stor bagklap (hatchback) og et godt udsyn – noget som man kan savne i nutidens bildesign. (Heritage)



Foto 3:
Montego var en fornuftig, men meget traditionel familiebil. Den gav iflg. samtiden ' high performance for a modest price'. (Heritage)

reren!

Første udgaves motor var en traditionel karburator version på 1600 ccm, der ydede 102 hp. ved 6.000 rpm. Senere kom der en version med en 2,0 liters motor med benzinindsprøjtning som ydede 115 hp. ved 5.500 rpm, hertil opgraderet affjedring og ventilerede skivebremser foran.

Den nye MG Maestro havde større ydeevne og mere udstyr end forgængeren. Da modellen kom på markedet, blev den rost for sine fine pladsforhold og komfort for passagerer foran og bagi. Desværre led Maestro under svingende byggekvalitet, hvilket påvirkede salget i negativ retning. (Foto 2)

I 1989 kom en turbo udgave på gaden. Motoren var baseret på EFi 2.0 liter motoren, men var nu med karburator og turbolader. Motorydelsen var på 152 hp. ved 5.100 rpm, hvilket gav bilen en topfart på 130 mph (210 km/h) og 0-60 mph på 6,7 sek. Dermed var bilen hurtigere end mange af sine konkurrenter. Den motorstærke variant kunne dog ikke skjule, at Maestro var et gammelt design. Produktionen ophørte i 1991, efter at der var produceret 15.000 stk. 1,6 liters udgaver og 21.000 stk. med 2.0 EFi motor samt 7.276 turbo udgaver.

Montego

MG Montego kom på gaden i 1985. Den var udstyret med den samme turbomotor som Maestroen og var dermed en af de hurtige saloon cars på den tid. Men Montego led ifølge kritikere under, at den havde været under udvikling siden 1975 og derfor allerede var bedaget, da den blev lanceret. Dertil kom som altid på den tid, problemer med samlekvaliteten. I 1989 fik Montego et facelift. Der blev kun fremstillet beskedne 23.000 MG Montego, hvoraf de fleste blev afsat til hjemmemarkedet. (Foto 3)

Hurtigt skiftende ejerforhold

I 1991 ophørte produktionen af de tre saloon modeller og der kom ingen afløsere før flere år senere. En ny MG var dog på trapperne. I mellemtiden var British Aerospace blevet tvunget til at skyde penge i den skrantende engelske bilindustri og blev derfor en del af ejerkredsen i årene 1988 – 1994. Om det har haft nogen indflydelse på selve bilproduktionen er nok tvivlsomt. Først da tyske BMW i 1994 købte fallitboet kom der igen lidt udvikling. I 2000 kom det atter til et engelsk ejerskab, da MG Rover Group overtog produktionen. Det varede dog kun til 2005. I det efterfølgende vil jeg se bort fra de skiftende ejerforhold da flere af modellerne fik nye ejere mens de var i produktion.

MG RV8 – En sportsvogn for the upper class

Efter lanceringen af Mazda MX-5 i 1989 havde British Motor Heritage (dengang ejet af Rover Group) sat MGB karosseriet tilbage i produktion, primært for at betjene restaureringsmarkedet. Mazda's succes med MX-5 havde givet Rover troen på at markedet for en åben 2-personers sportsvogn igen var til stede. Det blev derfor besluttet i 1991 at igangsætte en produktion af en ny opdateret MGB.

Motoren var en 3,9 liters version af Rovers aluminium V8, svarende til den 3,5 liters version der tidligere blev brugt i MGB GT V8, men nu med 190 hp mod tidligere 145 hp. Desværre blev undervognen kun i mindre grad moderniseret. Foran traditionel affjedring med skruefjedre, teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator. Bagakslen var med de oprindelige bladfjedre, men nu med teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator. Man havde dog udstyret den stive bagaksel med en vridningsstabiliserende støtte og et differentiale med friktionsspærre. Dette for at forhindre 'bagakseltramp' ved kraftig acceleration.

Foran ventilerede skivebremser, bagtil de oprindelige tromlebremser fra MGB. Sidstnævnte gav da også, sammen med den stive bagaksel og bladfjedrene, anledning til megen kritik fra de journalister der prøvekørte bilen. Med en egenvægt på ca. 1200 kg og en tophastighed på den anden side af 200 km/h kræver det gode bremser at bringe bilen til standsning. Tilsyneladende havde man helt glemt MG's gamle mantra: *Safety Fast.* (Foto 4)

MG RV8 debuterede på British International Motor Show i oktober 1992. Publikums reaktion var lunken, sandsynligvis på grund af prisen på £ 26.000, hvilket prismæssigt placerede MG RV8 lidt over tilsvarende Jaguar modeller, men dog ikke helt så dyr som en Aston Martin! Men det skal medgives at RV8'eren også fremstod meget luksuriøs med træinteriør og Connolly* lædersæder (Connolly Leather Limited var et britisk firma, der leverede færdigt læder af meget høj kvalitet til eksklusive bilproducenter som Bentley m.fl.), stereoanlæg og aircon, lige som kvaliteten overgik hvad man ellers var vant til på den tids serieprodu-

Foto 4:
MG RV8 fremstår smuk og kraftfuld og er i dag en efterspurgt model.(RM)





Foto 5:

Set forfra og især bagfra har MGF smukke runde glatte og lidt buttede linjer. Sammen med hydragas affjedringen fremstår den som lige så komfortabel, som en Mazda MX-5 – måske ikke helt ubevidst? Men hvad blev der af det klassiske sportsvognsbegreb? (RM)



Foto 7:

Den runde MGF bagest og den lidt skarpere TF forrest. (RM)

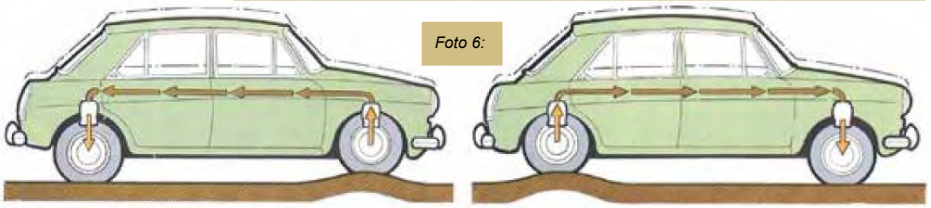


Foto 6:

cerede engelske biler.

Til gengæld var efterspørgslen på RV8 i Japan enorm - 1300 købere tilmeldte sig

på stedet - cirka 75 procent af bilerne blev sendt til købere i Japan. Resten blev i Storbritannien, mens kun en håndfuld fandt vej til købere i det øvrige Europa. Flere hundrede - muligvis 700 - af disse biler er siden kommet tilbage til Storbritannien hvor de er blevet restaurerede. Selve produktionen ophørte i 1995 efter kun 1983 enheder.

Lige som MGB GT V8 blev RV8 kun fremstillet i højre styrede udgaver, hvilket indikerer at det var helt slut med at satse på det tidligere så lukrative nordamerikanske marked. Skal der drages en konklusion, så må det være, at MG RV8 kom for sent. Var modellen blevet lanceret 10 - 12 år tidligere som afløser for MGB, havde man lettere kunnet bære over med enkelte af de forældede tekniske løsninger og MG RV8 var utvivlsomt blevet en succes. For den havde det som MGB manglede i de sidste årgange nemlig mere motorkraft.

Endelig en helt ny MG sportsvogn

Under BMW's ejerskab kom der i 1995 en helt ny ægte MG sportsvogn, MGF. Hvorfor man valgte denne og den senere TF modelbetegnelse står hen i det uvisse, men det er med til at skabe forvirring, når der mand og mand imellem tales om TF'ere.

Konstruktionen var moderne og utraditionel. En tværstillet aluminiumsmotor centralt placeret lige bag forsæderne giver en optimal vægtfordeling og dermed fantastiske køreegenskaber. Motoren der var udviklet af Rover fik modelbetegnelse K og den var en del af en større motorserie som fandt anvendelse på en række MG/Rover saloons både som R4 og V6 motorer med og uden turbo. Ingen af MGF og TF havde dog turbo.

Fremstillingsprocessen af motorblok krævede brug af særligt varmebehandlet aluminium, hvilket gav motorerne et ry for at være skrøbelige. En overophedning af motoren kunne resultere i, at aluminiummet blev udglødet og dermed var motorblokken ødelagt. Layoutet af det snævre centermotorrum på MGF og TF gør at en kølevæskelækage fra toppakningen inde bag indsugningsmanifolden kan forblive uopdaget, med alvorlig motorskade til følge.

Selve aluminiumsmotorblokken er monteret med våde cylinderforinger af stål. Den firecylindrede motor, der består af topstykke, motorblok og krumtap hus, bliver holdt sammen af lange gennemgående bolte, nærmest som en sandwich. De lange bolte erstatter de almindelige kendte topstykkebolte. Alt i alt en dristig konstruktion, men dog ikke ukendt, idet tilsvarende konstruktion blev anvendt så tidligt som i Første Verdenskrig i datidens letvægts jagermotorer.

På MGF og TF anvendes et topstykke med to overliggende knastaksler (DOHC). En variant af denne konstruktion havde et Rover-designet Variable Valve Control (VVC). Systemet, der i dag er meget almindeligt på ordinære familiebiler, ændrer ventilernes åbne- og lukkeperioder tilpasset den aktuelle motorbelastning. Motoren udvikler dermed større effekt uden at det går ud over drejningsmoment og dermed fleksibilitet ved lave omdrejninger. Drejningsmomentkurven for en motor med VVC er praktisk talt helt flad i hele omdrejningsområdet og motorkraften stiger støt indtil en omdrejningsbegrænser træder i funktion ved ca. 7.000 rpm.

En MGF med slagvolumen på 1796 ccm og VVC teknik yder 143 hp ved 7.000 rpm, hvilket kan give den 1070 kg tunge bil en tophastighed på 209 km/h. Basismodellen MGF 1.8i var dog heller ikke nogen sinke selv om ydelsen for denne motor uden VVC kun var 118 hp ved 5.500 rpm. og en tophastighed på 198 km/h.

En speciel MGF dukkede op i 2000, MGF med Steptronic. MG/Rover kaldte systemet Stepspeed. Der havde været et ønske om at kunne tilbyde MGF med automatgear og valget faldt på et CVT gear (continuously variable transmission). Altså et trinløst automatgear. Men i MGF og den efterfølgende TF kunne gearsystemet betjenes enten fuldautomatisk eller ved brug af seks fastlagte gear. Gearskiftet kunne så foregå enten ved brug af gearstangen eller ved at anvende skiftemekanismen på rattet. Det var kun basismodellen 1.8i, der kunne fås med Stepspeed gear. (Foto 5)

MGF blev produceret i årene 1995 – 2002 i de ovenfor nævnte udgaver. Kendetegnende for MGF var i øvrigt, at modellen var udstyret med hydragas affjedring. (Se N**ote 1** nederst på siden)

I 2002 blev MGF faceliftet med bl.a. en ny og skarpere front samt tre nye motorvarianter.

Affjedringen var nu konventionel med skruefjedre for og bag samt almindelige hydrauliske støddæmpere. Modelbetegnelsen var nu TF der holdt indtil ophør af

Note 1:

Forløberen for hydragas affjedring var hydrolastic affjedring, der blev introduceret i 1962 i Morris Marina, Austin 1100 og MG 1100 m.fl. (ADO 16.). I 1973 blev hydragas affjedringen introduceret på Austin Allegro (ADO 67). Det er grundlæggende samme system der anvendtes på MGF i årene 1996 -2002.

Se Foto 6:

Hydragas affjedringen er egentligt et hybridsystem bestående af en gas (nitrogen) og en væske (olie). Princippet minder meget om affjedringen på Citroën ID/DS men uden pumpe. Affjedring sker ved en hydraulisk forbindelse mellem for- og baghjul i hver side af bilen. Hvis forhjulet møder en forhøjning på vejen, så bliver baghjulet i samme side trykket ned mod vejen. Bilen vil derfor teoretisk altid være vandret når den kører. Det skulle sikre en mere komfortabel kørsel og et bedre vejgreb.



Foto 8:
Den første kinesisk byggede MG TF forlader samlebåndet 27. marts 2007. (Fra J. Wood' bog: MG)



Foto 9:
MG ZR var en rap lille sag der appellerede til især yngre mennesker. (MGCC)

produktionen i 2011. Der blev fremstillet fire varianter: TF 115, TF 135, TF 120 Stepspeed og TF 160 med VVC. Numrene referer til motorydelsen. Som altid når der er tale om moderne biler, så fandtes modellerne også i specielle udstyrsvarianter og specialfarver, som det vil være for vidt at komme ind på her. MGF/TF var den bedst sælgende sportsvogne i UK med TF 135 som topscorer. (Foto 7 på forrige side).

MG/Rovers ejerskab holdt kun i 5 år. I 2005 overtager kinesiske Nanjing Automobile Corporation (NAC) MG/Rover og flytter produktionen af MG TF til Kina. Samtidig overtager de retten til MG mærket. Samme år skifter NAC navn til Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC), herefter produceres alle de kinesiske MG af 'MG Motor' under SAIC. (Foto 8)

Det er værd at bemærke at årgang 2007 – 2011 af TF er kinesisk producerede. Hvor mange af disse, der blev eksporteret til Europa vides ikke. Men sikkert er det, at MGT og TF blev produceret i sammenlagt 16 år, kun overgået af MGB, der fik en levetid på 18 år.

MG ZR

Under MG/Rovers ejerskab kom der i 2000 en ny lille to dørs hatchback MG ZR saloon på gaden. Bilen var en modificeret udgave af Rover 25 (tidligere Rover 200). Det lignede en Badge Engineered udgave af Roveren, men det var det faktisk ikke.

Bortset fra karosseriet så var det meste ændret. I topmodellen ZR 160 var affjedringen sænket og dermed hårdere, der var kraftigere krængningsstabilisator for og bag, større bremser, mere direkte styretøj og bedre gearskifte, samt selvfølgelig kraftigere motor. Motoren var den velkendte 4 cyl. 1,8 liters K-motor med VVC ventilstyring fra TF'eren, der ydede 160 hp ved 7000 rpm. (Rover 25 kraftigste motor ydede 109 hp v. 6000 rpm.) I denne opsætning var den kun 7,4 sek. om at nå 60 mph (ca. 100 km/h) og tophastighed var 131 mph (210 km/h). (Foto 9)

Ikke overraskende blev MG ZR en af de mest populære sports hatchbacks i hele sin produktionstid. Der blev solgt 82.088 MG ZR i UK, hvor modellen var særdeles populær især hos de unge købere. Foruden topmodellen ZR 160 kunne man også få en ZR 105 og en ZR 120 samt en ZR TD 2,0 (turbo diesel). Produktionen stoppede med MG Rovers konkurs i 2005.

MG ZS

På baggrund af den forhjulstrukne Rover 45 fra 1999, blev der i 2002 lanceret en Badge Engineered udgave som MG ZS. Rover 45 var en facelifted udgave af Rover 400 fra 1995. Rover 400 havde meget til fælles med Honda Civic 1995-1999. Honda og Rover samarbejdede på dette tidspunkt med at designe og udvikle biler til det japanske og europæiske marked.

Også her adskilte MG ZS sig fra Rover 45 ved at være det sportslige alternativ. MG ZS kunne fås med tre motorer: ZS 120, ZS 180 og en TD 2,0 turbodiesel. Topmodellen havde en KV6 motor på 2,5 liter der ydede 180 hp ved 6.500 rpm. (Rover 45 kraftigste motor var på 150 hp ved 6.500 rpm). Tophastigheden blev angivet til 224 km/h og 0 – 100 km/h blev klaret på 11 sek. (Foto 10)

MG ZS fortsatte i produktion indtil lukningen af MG/Rover i 2005. På det tidspunkt havde man planer om en afløser, men dette blev aldrig til noget pga. MG/Rovers konkurs. Produktionstallene var beskedne 27.540 stk. (alle motorvarianter).

MG ZT

Samme år som MG ZS blev der i 2005 introduceret en forhjulstrukken sportslig version af Rover 75 som MG ZT. Lige som de øvrige MG/Rover blev de produceret på Longbridge fabrikken i Birmingham.

Karrosseri og chassis var næsten identisk med Rover 75, men med en anden kølergrill, sporty styling, stivere affjedring og modificerede motorer var bilen mere aggressiv i sin fremtoning end Rovers stilige model 75. Foruden den klassiske saloon model kunne ZT også fås som stationcar benævnt ZT-T. (Foto 11 og 12).

Modellen fandtes med følgende motorvarianter: ZT 160, ZT 160 V6, ZT 190/180 V6, samt en ZT CDI 2,0 liters turbo Common Rail Diesel. Sidstnævnte en BMW motor, mens de andre motorvarianter var den velkendte Rover K-motor.

Fælles for de tre benzinudgaver var at de stort set var lige hurtige, hvorfor det



Foto 10:
Topudgaven af MG ZS med spoiler på hækken. (MGCC)



Foto 11:
MG ZT – en hurtig og komfortabel salon car. (MGCC)



Foto 12:
Brug for mere plads, så er MG ZT-T Station car sagen. (MGCC)





Foto 13 t.v::

Set bagfra er man ikke i tvivl om at MG XPower SV-R er en potent sag. Måske er det mere en Qvale Mangusta end en MG. Uanset hvad, så er det en ægte sportsvogn! Læg i øvrigt mærke til nummerpladen. (RM)

Foto 14:herover:

MG XPower SV-R er en stor og fyldig sag! (RM)

må undre, at der skulle være behov for tre motorstørrelser. Tophastigheden var 211 – 215 km/h og 0- 100 km/h kunne klares på 8,2 – 9,0 sek. Udemærket for en bil med en egenvægt på 1550 kg.

En ekstrem vild og anderledes udgave af ZT, markedsført som MG ZT XPower, kunne også tilbydes. I modsætning til de almindelige ZT modeller, havde XPower modellen baghjulstræk og en V8 motor på 4,6 liter fra Ford Mustang med turbo på 260 hp, 385 hp eller 500 hp. Topmodellen skulle angiveligt have en tophastighed på 305 km/h og en acceleration fra 0 - 100 på 4,5 sek. og 0 – 160 km/h på 8,4 sek. Mon ikke det er den hurtigste MG saloon car der nogensinde er fremstillet?

Da produktionen ophørte i 2005, var der fremstillet 27.149 stk. af alle ZT modellerne.

MG XPower SV og SV-R

MG XPower SV var en to-personers coupé som blev fremstillet i perioden 2003 – 2005 af den italienske sportsvognsproducent Qvale og færdiggjort i Longbridge. Den var bygget på Qvales Mangusta undervogn (se **Note 2 t.h på siden)**. Karosseriet var af glasfiber og motoren var en V8 på 4,6 liter fra en Ford Mustang, der ydede 320 hp v. 6.000 rpm hvilket gav den en acceleration på 0 – 100 km/h på 5,4 sek. og en tophastighed på ca. 265 km/h.

Der blev også bygget en SV-R udgave med en 5,0 liters Ford V8 motor med 32 ventiler og 4 overliggende knastaksler. MG selv angav at motoren ydede 385 hp, mens andre kilder hævdede at motoreffekten snarere var tæt på 410 hp. Tophastigheden blev angivet til ca. 175 mph (282 km/h) og 0 – 60 mph kunne klares på 4,9 sek. Bilen kunne fås med enten manuel fem trins gearkasse eller med automatgear.

Det blev produceret i alt 82 eksemplarer af begge udgaver. De fleste blev solgt i Europa og Asien og kun et enkelt eksemplar fandt vej til Amerika, som ellers var udset til at være det primære marked. (Foto 13 og 14)

MG Motors

Som nævnt så var MG nu blevet et kinesisk brand og 'MG Motors' sendte i årene efter adskillige MG modeller på markedet, men kun få fandt vej til Europa. I England var der blevet oprettet et datterselskab SAIC UK og derfor fandt enkelte modeller vej til England, bl.a. MG3 og MG6. MG6 er en sedan/saloon introduceret i 2011 og i 2013 kom MG3 til. Sidstnævnte er en mere sportspræget hatchback. (Foto 15)

I Danmark fik vi i 2020 den elektriske MG ZS EV og året efter opladningshybriden MG EHS. I 2022 kommer der endnu to elektriske MG modeller til landet, Marvel R, der er en SUV og senere som noget helt nyt en traditionel stationcar MG5.

Nogle MG entusiaster begræder sikkert at MG mærket er blevet solgt til kineserne. Selvfølgelig havde det været bedre at MG mærket var blevet i England eller på det europæiske kontinent og at MG mærket stadig var forbeholdt sportsvognene eller hurtige personbiler. Men i stedet for at begræde dette skal man glæde sig over at MG navnet sammen med den nu tysk ejede Mini (Morris/Austin Mini) samt Land Rover og Jaguar, der er forblevet britiske men med indiske Tata Motors som ejere, er de eneste mærker, der har overlevet BLMC's kollaps. Man får næsten lyst til at sige:

MG længe leve!

Note 2:

I sommeren 2000, efter at BMW havde solgt MG/Rover Group til Phoenix konsortiet, kontaktede Bruce Qvale en af konsortiets direktører, Nick Stephenson, og foreslog at danne en europæisk distributionsaftale for Qvale Mangusta. Kort efter begyndte Stephenson og hans kolleger at overveje muligheden for at bruge Mangusta-platformen til at udvikle en højt ydende MG. Under MG/Rover blev Qvale Mangusta platformen udviklet til MG XPower SV.

Baggrund

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

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

God læselyst.
Matthies Nissen

Foto 15:

Kinesisk bygget MG6. En traditionel familiebil med 1,8 liters motor og forhjulstræk. (RM)



Rally anekdoter



Af Jan Glad
Bearbejdelse Lars Thousig



Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu 11. del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rallyliv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nået til 1977, hvor erfaringerne med deres Opel Kadett GT/E 1.9 Gruppe 2 nu var så gode, atd er skulle ske noget.

Otte afdelinger i kampen om at vinde årets DM ventede med løb nåde indenlands og i udlandet

God læselyst.

Så når vi til sæson 1977, og vi havde fået god erfaring med vores Opel Kadett GT/E 1,9 Gruppe II, så nu skulle der ske noget!

Vi kørte otte afdelinger af Danmarks Mesterskabet (DM) i rally, som også omfattede Rally Baltic i Tyskland og Danmark, hertil også Rally Nordland i Tyskland og Danmark. Vi var to biler i Opel-teamet som skiftedes til at føre DM. Det andet team var med Jørgen Hansen som driver. Konkurrencen blev først afgjort i 8. og sidste afdeling, hvor Hansen vandt og vi blev "kun" nr.2.

Ud over disse rallyer, kørte vi flere rallyer i Sverige, Tyskland, Holland, og ikke mindst i Lombard RAC Rally England, som var et VM Rally. I dag hedder det Wales Rally, og det vil jeg fortælle lidt om her.

Der skulle en del forberedelse til sådan et stort rally, som foregik i England. Hvem skulle være codriver, hvem skulle med som mekaniker? Hvordan kom vi derover og hjem igen? Hotel i York og hvad ville det koste? Hvor mange dæk skulle vi have med, reservedele m.m.? Løbet var på 3.500 km og omfattede ca. 674 km hastighedsprøver hvoraf nogle var over 30 km lange. Til sammenligning er en afdeling i DM i dag på kun ca. 200 km inklusive hastighedsprøverne.

Udover mig bestod mandskabet af Jørn Wennergren som co-driver / observatør og Jørgen Bindner / Poul Andreasen som mekanikere med servicevognen. Det var to herrer som på det tidspunkt nok havde mest rallyerfaring i Danmark.



En ung Jan Glad under løbet i England 1977

Løbet startede den 20. november 1977 fra Wembley Stadion i London, og sluttede i York 4 dage efter.

- 1. etape: London - York
- 2. etape: York, Wales rundt med finish i York
- 3. etape: York, op til Skotland med finish i York

For at gøre rejsen så billig som mulig kørte vi til Holland, hvor vi krydsede Kanalen med færgen til England.

Rejsen gik helt som planlagt og den store dag oprandt. Det startede med teknisk kontrol, hvorefter starten gik fra Wembley Stadion med 182 deltagere. Det var lidt af en fest og vi blev underholdt af et stort, gammelt militærorkester. Vi havde startnummer 78 og til slut kom kun 67 biler i mål inklusiv os selv.

Efter starten kørte vi op gennem Midtengland, hvor vi gennemførte adskillige hastighedsprøver. Nogle var i store parker, andre på motorbaner, bl.a. Donnington, og andre gennem Sherwood skovene, dog uden at møde Robin Hood. Vi havde en lille servicepause i Abingdon ved de gamle BMC fabrikker, hvor der var 10 prøver. Herefter videre til York, hvor vi overnattede. Det var første dag, og nu blev det alvor.

Næste dag gik turen til Wales, hvor der blev kørt 27 hastighedsprøver på i alt 275 km. Jeg mener vi kørte i ca. 24 timer før der var pause og overnatning igen i York.

På den sidste prøve før York gav vores bagtøj en mærkelig lyd fra sig, og ved en lille servicepause konstaterede vi, at der manglede et par halve tænder på kronhjulet. Da der ikke var langt til den lange pause og overnatning fortsatte vi uden bagpladen på bagtøjet til York. Jens Winther fra Roskilde, som kørte lige bagefter os, blev ved med at blinke med lyset, fordi han kunne se lige ind i vores bagtøj, som var åbent. Han har aldrig glemt det, og troede vi ikke vidste at bagpladen / dækslet manglede!

Da vi ankom til pausen i York kom en mand fra det Engelske Opel Team, og spurgte om de skulle skaffe os et nyt bagtøj. Det sagde vi ja til, og i løbet af natten hentede de et nyt bagtøj med den rigtige gearing og differentiale spær London til os. Flot - for der er 300 km hver vej. Vi aftalte med en servicestation, som lå lige efter start, at vi måtte låne deres



Lombard RAC 1977. Jan Glad og Jørn Wennergren i Opel Kadett GT/E









Startområdet i Wembley i London

lift, når vi var startet. Man må ikke reparere i de store pauser, derfor denne løsning.

Køretiden til første hastighedsprøve efter starten var på en time. Efter starten kørte vi direkte til servicestationen, kom op på liften og skiftede bagtøjet **PÅ 16 MINNUTTER**. Englænderne havde lovet at hjælpe os, men da vi gik i gang (Jørgen Binder, Poul Andreasen og jeg) stod de måbende op ad væggen og så på! - Jeg tror ikke de havde set noget lignende. Det gik så stærkt fordi vi tre hver især vidste, hvem der skulle gøre hvad for at skifte bagtøjet. Efter 16 minutter kørte vi videre, og nåede tidskontrollen til den rigtige tid. Sådan!

Torsdag gik løbet helt op til Scotland, hvor vi skulle køre 31 prøver i alt 342 km og i slutmål. Herfra kørte vi tilbage til York, så det var godt vi havde fået nyt bagtøj, ellers var det ikke gået.

Denne dag begyndte med et stort "mandefald", for nu var både biler og mandskaber godt trætte. På en etape inden næsten tidskontrol standsede jeg bilen, og sagde til Jørn: "*nu kører du de sidste 10 minutter til den næste lille servicepause, jeg kan ikke holde mig vågen mere*". Det ville han ikke, men jeg hev ham ud af højre dør, satte mig på sædet og sov i 10-15 minutter, til vi kom til tidskontrollen. Så var jeg frisk igen til et døgn mere!

London, for ikke at skulle slæbe rundt med den efter servicebilen. Men nu skulle teamet bruge den og var næsten i Scotland, og måtte køre 350 km ned til London. Herfra 350 km tilbage til Scotland, og til slut 400 km ned til syd for London for at komme hjem! Man kan sige, at de fik kørt noget selv om de var udgået. Morten Spiro og Else Yde i Opel udgik også deroppe pga. en afkørsel, dog uden at der skete noget særligt, men ærgerligt for dem. Jens Ole Kristiansen i Opel, blev nr. 34, Holger Helle lige efter, Jens Winther BMW blev nr. 61.

Vi kom i mål som nr. 45 generelt ud af 182 startende, så vi var tilfredse. Samtidig var vi blevet den skøreste rallyoplevelse rigere. Løbet blev vundet af Bjørn Waldegård fra Sverige.

Hjemturen gik ned gennem England, fulgt af færgen til Holland. Hele teamet kørte i servicevognen, som var en Bedford CF, med vores Opel på traileren, og vi var hjemme igen fredag.

Senere i 1977 blev vi inviteret ned til Opel fabrikkerne, hvor vi fik overrakt hæderspræmier, fordi vi danskere som "Opel Team" havde klaret os meget fint både ude i Europa og i Danmark.

Næste artikel bliver om sæson 1978, hvor vi fik nogle helt specielle Opel Kadett GT/E, 1000 serie til rådighed. Denne model blev kun fremstillet i 1.000 eksemplarer, og det blev godt igen i DM efter i 1977 "kun", at være blevet nr. 2.

♦

Note:
Du kan se meget mere på Youtube: RAC LOMBARD Rally 1977 Opel Dealerteam Danmark. Her er 20 min. Spændende underholdning med dansk speaker.

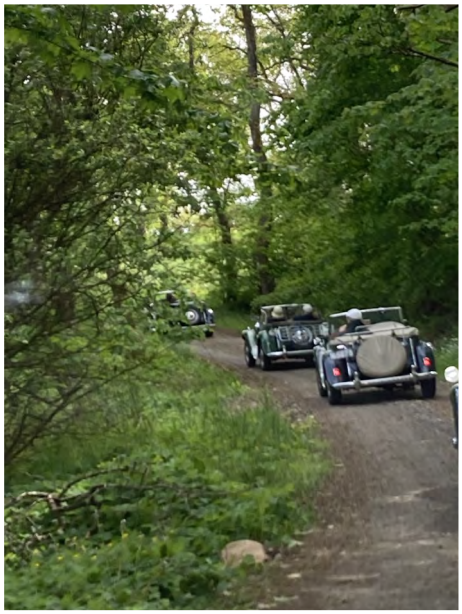
https://www.youtube.com/watch?v=M0WeXspaFVI

(Søg på "RAC Lombard Rally 1977)





Fra en serviceplads. Rød Bedford Poul Andreasen skubber Kadetten



Efter en ufrivillig coronapause blev det i år atter muligt at mødes om MGT-type arrangementet.

Fredag den 27. maj satte vi kurs mod Vejle, for der at mødes med størstedelen af de tilmeldte, noget der forlængede opholdet med en ekstra middag og nat, inden løbets egentlige program skulle påbegyndes.

Vi startede i tørvejr, dog med en usikker regnprognose, hvilket medførte kørsel med kalechen oppe på vores MGTF fra 1952. Efter 40-50 km opstod der desværre problemer med benzinpumpen ! – Forinden havde vi ellers, efter to gange vinterhi og en laaang prøvetur oplevet problemer med benzinpumpen, hvorfor der var blevet indkøbt en ny, og med denne var alt godt, ligesom egetræerne. Jeg gyste med tanke på det gamle ordsprog: "Springer eg før ask – går sommeren i vask" !! Mon det passer ?

Aftenen bød på en dejlig indkvartering i Haraldskær, som er et tidligere slot / gods med historie tilbage til Erik af Pommern, der var fostersøn af Dronning Margrete den 1. (1382-1459).

Lørdag den 28. maj var turen beskrevet i et lille hæfte med første stop ved Ravlingebroen. Et imponerende bygningsværk opført i egekævler af Harald Blåtand for mere end 1000 år siden. Dette var repræsenteret i form af en rekonstruktion baseret på de oprindelige bjælker, udstillet i et lille museum tæt ved. Broen har været på 760 m og var indtil 1935 Danmarks længste bro. I 1935 blev den slået af Lillebæltsbroen.

Men…..

Efter kun få km i styrtregn hjalp den udførte benzinpumpe udbedring åbenbart ikke, da vi igen måtte standse for at kigge på problemet. Men vi indså, at vi ikke kunne køre til Vejle og gennemføre turene med en så ustabil pumpe – vi vendte om og kørte hjem og skiftede til vores MGB, noget der selvfølgelig fik os til at skille os fra den ellers så smukke række af MG T-type modeller.

Dagens tur var lagt af Jette og Carsten i fra Odense, som førte os gennem Vejle



Ådal. Et område med flotte afvekslende landskaber med flade marker, å-løb, søer, hede, skove, moseenge, dale, bakker, grusveje og hårnålesving.

I år var rapsmarkerne afblomstret, ligesom syrenerne sang på sidste vers, mens guldregn lyste. Grønt korn, saftige enge og græssende køer der tyggede drøv. Jeg kiggede ekstra godt efter asketræer, som endnu ikke var sprunget ud

Næste stop var Tørskind Grusgrav, der nu er udlagt til naturpark. Parken er udsmykket med store landskabsskulpturer, udført af den kendte Robert Jacobsen i



Tekst og foto Andrea Barfod, Co-driver









Gennem skov og natur-
parken Tørskind grusgrav



Kaffepause i Egtved



Carsten og Jette ved cremegul t model

et samarbejde med en fransk kunstner ved navn Jean Clareboudt. Ved Ravlingebroen blev der i 1897 oprettet et jernbanespor på strækningen Vejle-Vandel-Grindsted, hvor der i Bindeballe samtidig blev åbnet en købmandsgård. Købmandsgården eksisterer fortsat, om end den kun handler med nostalgiske varer fra en svunden tid. Vi så på fotostater i museet, hvordan banen havde været i brug for at bringe bl.a. egetømmer grise ind til Vejle. Sporet blev nedlagt i 1957, og er efterfølgende blevet asfalteret og udlagt som cykelvej.

Lørdagen bragte os i øvrigt fuld sol på vores videre vej til Randbøl Hede, som er et fladt sandet område, der i perioden 8.8 til 9.9. viser sig i et orgie af lilla lyngtæppe.

Dagens sidste stop Egtvedpigens grav. Hun blev fundet i 1921. Hun kan i øvrigt ses i sin hendes egetræskiske, dateret til 1370 f.kr.f., iført sin dragt med gravgaver ved sin side, og udstillet Nationamuseet. Ved gravhøjen er opført et lille museum med plancher, der fortæller historien om hende.

Efter besøget nød vi Jettes dejlige muffins til kaffen, som blevindtaget bag museet.

Søndag den 30. maj gik dagens tur mod området mellem Vejle og Jelling, og ikke mindst Fårup Sø og Grejs Å. Tæt ved ligger Hoppeballe Mølle, en tidligere vandmølle, der nu er omdannet til gårdbutik. Der er også opdræt af velfærdsfjerkræ, hvilket i øvrigt var en del af fredagens middagsmenu.

Vi besøgte også Jellingmonumenterne, som er på UNESCOs verdensarvsliste. De to gravhøje formodes at have været gravpladser for Gorm den Gamle og hans dronning Thyra, eftersom sønnen Harald Blåtand fremhæver dem på de to store Jellingesten. Den højeste høj mod syd blev udnævnt til at være Gorms grav og den mindre mod nord Ttyras. Dog viste det sig, at sydhøjen ikke indeholdt en grav, og at knoglerester i det nordlige gravkammer var fra en mand.

Ved senere udgravninger i kirken og under gulvet, er der fundet knoglerester, som man mener kan være Gorm den Gamles. Teorien siger, at Gorm efter at være gravsat i sydhøjen, senere er flyttet ind i kirkens indviede jord af sønnen, der på Jellingestenen skriver, at han kristnede Danmark. Levningerne blev fundet i 1978 og blev opbevaret i en zinkkiste i Nationalmuseet indtil år 2000, hvor Jelling kirke fik nyt rødt granitgulv. I den forbindelse blev zinkisten med de formodede rester af Gorm gravsat under gulvet. Gulvet har en sort granitdekoration og en del af dekorationen er et sted udskiftet med sterlingsølv og der markeres, hvor gravsætningen er.

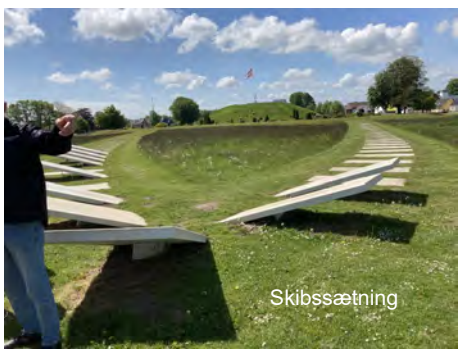
Der er nu opsat 2-3 m høje pæle på området, og de markerer, hvor der har været pallisader. Hjørnerne i den rombeformede firkant matcher solopgang på årets længste dag. Inden for romben er der spor efter beboelse og skibssætning (356 m lang). Den er nu markeret med hvide flade sten. Nordhøjen står præcis midt i skibssætningen.

Dagen sluttede med æggekage på Jelling Kro, hvor selskabet herefter tog afsked med hinanden.

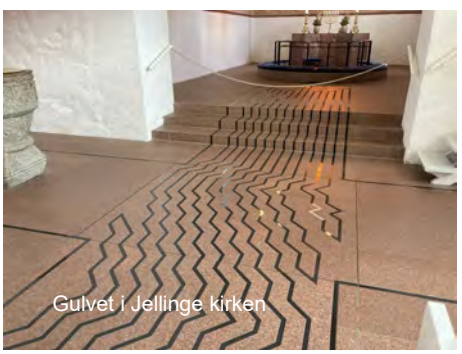
Stor tak og Jette og Carsten.



Den store Jellingesten



Skibssætning



Gulvet i Jellinge kirken











En dejlig forårsaften den 3.maj 2022 mødtes vi i Nærum, for i samlet flok at køre til Flyvestation Værløse, Hangar 2, hvor Forårets MG i Nærum skulle findes. Enkelte havde valgt selv at finde frem til Hangar 2, og en enkelt kørte helt forkert og måtte opgive (ja, ja , det var redaktøren ! /red,)

Min kone og jeg vvar en af dem der selv valgte at køre direkte til Værløse fra vores hjem i Kalundborg, da halvanden times kørsel - hver vej - måtte være var nok, syntes vi.

Da vi ankom var der kun en håndfuld biler på forpladsen, så jeg frygtede at det ikke ville blive det store fremmøde. Men heldigvis viste bekymringen sig at være ubegrundet., da der i løbet af kort tid ankom hele 38 biler. Og med et forår, der viste sig fra sin gode side med tørt og klart vejr - dog lidt køligt, kunne det næstenikke være bedre

Hangar 2 er Værløse Flyvehistoriske hangar, så der er nok at se på for alle, der bare har lidt interesse for militær fly. For mit eget vedkommende var gensynet med E-176, en F-16 som jeg har tilbragt en del timer i, i min tid som pilot i flyvevåbnet, en stor glæde at gense.

Yderligere information om Hangar 2 kan findes på dette linkher:

https://historiskhangar.dk

Tilbage til det oprindelige formål med turen, nemlig kåring af "Forårets MG i Nærum"

Med alle de fremmødte MG'ere at vælge imellem, og her nævner vi selvfølgelig ikke det medlem, der havde formastet sig til, at tage turen i en bil af et andet mærke (godt at redaktøren ikke nåede frem, for så var antallet af ikke-MG'ere blevet øget til to ! /red.).

Men alle fremmødte havde naturligvis lov til at deltage i afstemningen om Forårets MG i Nærum, blot det var en MG de stemte på.

De tre MG'ere med flest stemmer modtog en flot præmie, og da der var stemmelighed om 3.pladsen, måtte der to MG'ere på podiet for 3.pladsen.

Sidst, og ikke mindst, en stor tak til de frivillige fra Værløse Flyvestation Hangar 2, der stillede op og sørgede for glimrende forplejning i form af drikkevarer, kaffe, kage og ikke mindst gode historier om de udstillede fly.

♦

(Navneforvirring ? - Da der i det tidlige forår opstod tvivl om arrangementets oprindelige navn: Hedder det Kåring af forårets MG eller er det Kåring af årets MG, besluttede formanden og redaktøren at det skulle hedde "Kåring af forårets MG", da det kunne bevidnes at være den oprindelige titel. /red.)





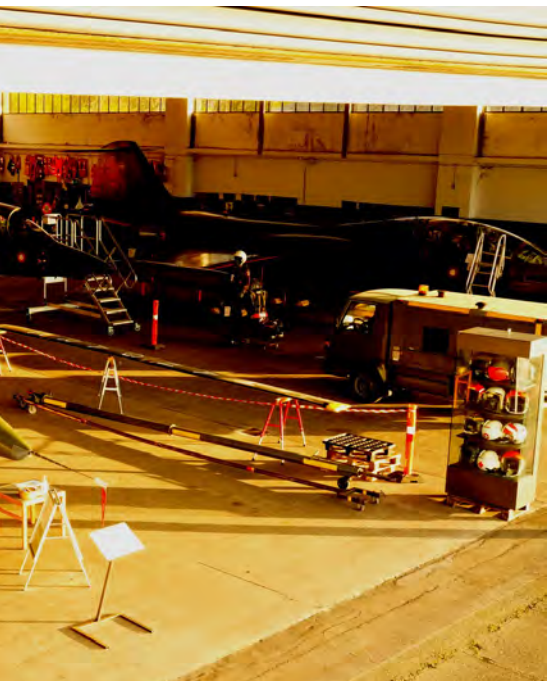


Tekst Claus Gammelgaard; Foto Charlotte Gammelgaard og Dan Eriksen

Forårets MG i Nærum


rløse - Hangar 2


Vinderne




Vinder og 1.Præmie


2.Præmie


3.Præmie


3.Præmie



Resultatet blev som følger:

- 1.pladsen og vinder af "Forårets MG i Nærum":
  - Hans-Peder Jensen i MGA 1500 coupé (VY 33 115)
- 2.pladsen:
  - Kasper Nielsen i MGB GT V8 (ZZ 42 223)
- 3.pladsen:
  - Søren Petersen i MGA 1500 (U 5347), samt
  - Peter Barfod i MG TD (DR 63 192).


Arrangørerne

Orienteringsløb i maj

Det startede i gråvejr og endte i solskin

Endnu en gang tidligt op om søndagen for nogle af deltagernes vedkommen, og ikke mindst arrangør Rikke, som lige skulle ruten igennem først og sætte bogstavskilte. Kl. 9.30 var mødetiden i Ballerup på en stor parkeringsplads, hvor de som ikke havde prøvet orienteringsløb før fik en grundig instruktion. Teori er OK, praksis er bedre!!

Kl. 10.00 blev første ekvipage sendt afsted på de tre etaper løbet bestod af. Første etape var med tulipaner tilsat spørgsmål, hvor svar kunne findes på ruten samt lidt bogstavleg hist og pist. Ikke så vanskeligt for de som har prøvet det mange gange før, de kender fiduserne og hvor det kan gå galt. En større udfordring for nybegyndere eller let rutinerede. Men alle gennemførte og kom gennem dagen. Flot!

Vi kørte først gennem området syd for Frederikssundvej, dvs Herringløse mv. Her skulle vi kæmpe os gennem årets store loppemarked i Herringløse. Alt var til salg her, også en flot MG A. Publikum troede en kort stund at der kom flere gamle biler som skulle sælges, men de blev skuffet. En ekstra oplevelse som



Triptæller på en mobiltelefon er nok udstyr.

oplevelse for alle.

I Stenløse krydsede vi Frederikssundsvej og kørte nordpå. Landskabet blev hele tiden flottere i takt med at solen brød frem. Det er faktisk ret kuperet område med flotte udsigter.

I Ganløse skiftede løbet karakter til at køre efter et kort, hvor vi skulle gennem punkterne 1-7 i rækkefølge. Rikke havde lavet en snedig rute som gik i ring rundt om golfbanen i Uvelse, men heldigvis fandt vi til sidst vej ud af labyrinten og kom tilbage til Ganløse. Skal du køre en aftentur kan det anbefales at tage de små veje omkring Bastrup sø, Ganløse mv.

Efter kun 5 min pause blev vi pisket videre af Rikke på sidste etape som også var tulipaner. Ikke helt så svært og langt, hvilket var godt fordi maverne nu krævede frokost. Mellem kl 13.14 og 13.45 ankom deltagerne drypvis til frokoststedet i Grethes og Lars' have i Herlev.

Det var ikke helt slut endnu. En lille opgave til afgørelse af fordeling af MG krus blandt deltagere med samme lave antal strafpoint. Matthies havde et hjul med og opgaven var at vurdere hjulets omkreds. Let eller svært? Ved du det? Ingen gættede rigtigt, og en del var langt under det korrekte mål. Lidt tankevækkende!

Medens alle deltagerne mæskede sig gik Rikke i enerum og regnede resultatet ud. Løbet er primært for sjov, og giver deltagerne mulighed for at køre ad små ofte ukendte veje. Men selvfølgelig er der altid nogle som også går lidt op i resultatet. Det vigtigste er dog at deltage og gennemføre.

Det samlede resultat kan ses på klubbens hjemmeside.

♦



De bedst placerede: Delt 1.plads mellem Grethe og Lars Thousig og Charlotte og Claus Poulsen. 3.plads til Geert Borch/Bo Jarmer. Yderst t.h. ses løbsarrangør Rikke.



Ekstra bagageplads i en MGB GT. Specielt godt til "Gamle Ole"



Frokost hos Grethe og Lars.



Der tænkes – hvor stor er hjulets omkreds?

Tekst Lars Thousig; Foto Charlotte Poulsen og Lars Thousig

Tour de France rutetur

I klart og tørt sommervejr mødtes otte biler i Snertinge og kørte i fælles flok en aftentur i de Odsherredske Alper 1½ uge før Tour de France feltet begav sig (næsten) samme vej. Målet var Esterhøj, hvor Michael Andersen, der bogstavelig talt bor for foden af Esterhøj, skulle fortælle om Nordisk Films skaber Ole Olsen, som har sit eget gravkammer i højen.

Udover at være 'kustode' for Olsens gravkammer, er Michael også veteranbilmand med bred smag. Hans garager rummer fem veteraner spændende fra en Moskvich og DKW Junior til tre amerikanske flydere fra 1960erne! Michael havde dækket op til os i den ene garage, hvor vi tømte indholdet af vore picnickurve.

Herefter gik vi i flok op ad den stejle Esterhøj, hvor toppen ligger 89 meter over havet. I det klare vejr kunne vi se vidt omkring. Først fortalte Michael om genforeningsstenen på stedet. Det er 'troldestenen' på ca. 25 ton, som de lokale fik trukket op på toppen nede fra vandkanten kun ved brug af muskelkraft fra 400 mænd og 22 heste!

Stenen fik for et par år siden i anledning af 100-året for genforeningen frisket sin bemaling op. Det er i øvrigt noget det frivillige bylaug i Høve står for.

Efter et sagn om hvorfor stenen hedder troldestenen gik vi de ca. 25 meter hen til Ole Olsens gravkammer. Gravkammeret må først åbnes for offentligheden 200 år efter at den sidste nulevende slægtning til Ole Olsen er blevet kremeret og urnen indsat i gravkammeret. Så vi måtte som øvrigheden blive uden for, men fik vist nogle fotos fra det flot udsmykkede indre.

Foran gravkammeret havde Michael en planche med. Og så fortalte han ellers meget levende om Ole Olsens liv fra en ludfattig ordblind arbejderknægt i Odsherred, som blev smidt ud af skolen som 10-årig og anbragt på det vi i dag ville kalde en institution i Flakkebjerg fyldt med tæsk, til en af landets rigeste personer med en kæmpe kunstsamling i verdensklasse. Nordisk Film kom vi naturligvis også omkring.

Vi sluttede igen i Michaels garage og kørte derefter hver til sit i den lyse sommeraften på årets længste dag. Synd, at ikke flere deltog, men omvendt havde der så nok ikke været plads i garagen.

1000 tak til Michael for en fornøjelig aften, og tak til Claus Gammelgaard og Bo Damkjær for at arrangere.

♦



Paradeparkering foran Michaels gård for foden af Esterhøj



Foran Ole Olsens gravkammer



I Michaels garage med Moskvich'en i baggrunden.



Ved genforeningsstenen på toppen af Esterhøj (den højst placerede genforeningssten i Danmark)



Tekst og foto Rikke U. Nissen

Pigeturen 2022


Frokost med hygge i Lynæs


Morgenkaffe og basser inden start



Årets MG-pigetur startede søndag den 29. maj på P- pladsen ved Møntporten i Hillerød. Her mødte 20 friske piger op i deres flotte MG'er i strålende solskin, trods vejrudsigtens påstand om noget andet vejr.

Ved ankomsten stod Grethe og Alice for "bagagerums morgenkaffe" med lækkert wienerbrød, noget der satte stemningen i vejret. Et par Harley Davidson herrer, som også havde mødested der, udbrød: "*Her lugter af lækre biler og damer! - Kører I dem selv?* - og Ja! Det gør vi!

Vi fik udleveret en fin rutebeskrivelse på små 60 km. til det nordlige Sjælland, og så kørte vi afsted ud i den skønne natur. Flot ser det ud når 10 MGere i forskellige farver kører i kolonne, noget der under vejs blev bemærket. Folk smilede og vinkede til os.

Vi kørte langs den smukke Arresø via Annisse til Ramløse. Her besøgte vi "Butik Bakkegården". En spændende butik, hvor vi kunne købe alt det, vi ikke vidste, vi manglede. Og så blev vi budt på deres egen blommelikør med dertil hørende og lækre trøffelchokolade.

Turen forsatte herefter ad små bugtede veje gennem maleriske landskaber, det hele i et strålende solskin frem til Tibirke, Melby Mølle og langs strandvejen med et smukt kik til Kattegat. Næste stop var Hundested Havn. Her var allerede ferie-stemning, med spændende butikker, gallerier og restauranter. Efter at have oset lidt rundt og nydt stemningen, forsatte turen til dagens sidste stop i Lynæs. Her ventede frokost på "Lynæs Fisk & Steakhouse", hvor vii fik en overdådig lækker og meget skøn frokost mens snakken gik lystigt om dagens oplevelser.

Her er en af oplevelserne: Da undertegnede og min co-driver skulle køre fra Hundested til Lynæs, opdagede vi at alle de andre var kørt; men så tænkte vi bare: "vi kører - vi ved jo hvor vi skal hen". Men ak, jeg havde glemt at dreje hovednøglen, så der var ingen strøm på "Svesken", som vi kalder min MG. Gode råd var nu dyre. Jeg ringede først til min mand, Anders og satte ham ind i situationen. Han ville straks køre fra Ølstykke og få den startet. Derefter ringede jeg til Grethe og bad to MGere om at hente os. Også det lykkedes. Så vi fik vores frokost sammen med alle pigerne og alt endte godt, men jeg glemmer aldrig mere at dreje min hovednøgle.

Vi siger tak til Grethe og Alice for en rigtig dejlig tur med mange oplevelser og en lille lærestreg til mig.

♦

Tekst og foto Gitte Therkildsen

Søndagstur til Lolland Falster


Samling på rastepladsen ved Nørre Vedby


Forbi Stadager Kirke lige før Vennerslund

I det skønneste tidlige maj forårsvejr med solgule rapsmarker, nyudsprungne træer og blomster kørte vi årets første søndagstur med start fra Glumsø via Gunderslevholm, Holløse mølle, Oreby, Rosenfeldt gods og den gamle (og stærkt nedslidte) Storstrømsbro til rastepladsen ved Nørre Vedby.

Her mødtes vi med 'de lokale' medlemmer, så vi i alt 15 biler i samlet flok drog videre ad meget små og smukke veje. Jeg vil næsten garantere, at samtlige deltagere her kom ud på veje, som de/vi aldrig havde kørt ad før og heller ikke får lov at køre på igen. Fin havde med sit lokalkendskab og gode forbindelser lavet en flot, flot rute til os. Et af højdepunkterne var den lille dæmning ved Vålse Vig med bindingsværkshuse og et lille bådelaug, hvor jollerne vuggede blidt i solen. Turen omkring Vennerslund Gods, hvor vi fik lov at køre inde på godsets lukkede område var også smuk.

Vi kørte OVER Guldborgsund-tunellen helt ude ved vandet. Der var ganske vist en bom, som skulle låses op. Personen, som havde lovet at låse op for os, havde åbenbart glemt os, så vi holdt 15 biler på en smal vej og kiggede på en låst bom… Forbi os gled den lokale knallertklub, som sagtens kunne køre udenom bommen. Når nu vi ikke havde en nøgle til at låse op, så havde vi i stedet en 17 mm topnøgle i en af bilerne, så de to bolte som holdt beslaget blev skruet af.


I alleen ved Vennerslund

Bilerne kørte igennem, og boltene blev skruet på igen. Så var den forhindring forceret! Knallertkørerne, som tømte et par øller længere fremme, kiggede noget, da vi trillede forbi dem videre ad små veje mod Nykøbing Falster.

Lidt forsinket p.g.a..bommen kom vi frem til slutdestinationen hos British Sportscars og Kurt Bull, som havde brygget kaffe og sat småkager frem til os.

Først skulle vi dog have tømt picnickurvene, og Kurts flotte lokaler skulle også ses. Så blev det tid til kaffe og kage (Anlis havde også bagt et par bradepander, så der var rigeligt). Snakken gik lystigt, så der gik noget tid før de sidste brød op.

Stor tak til Fin for ruten syd for broen, til Kurt for at åbne dørene for os og til deltagerne for at bakke op. Det er altid sjovest at lave en køretur, når der er opbakning hertil.

♦


Jan Glads falkeblik falder på de to bolte, som holder beslaget på stolpen…



Frokostkurvenes indhold indtages uden for hos Kurt Bull

Tekst og foto Rikke U.Nissen

Årets MG på Vestsjælland

På en tirsdag aften den 17.maj mødtes vi hos Peter Jensen i St Merløse, hvor der ventede en aften i gode MG venners lag, og hvor formålet herudover var at få kåret Årets MG på Vestsjælland.

Jeroen stod traditionen tro også for dette års arrangement, hvor en velkomst med et lettere klub traktement indledte aftenen, inden vi skulle over til den mere alvorlige del af arrangementet, nemlig at finde frem til, hvem der i år skulle løbe med Årets MG på Vestsjælland pokalen.

Der var fremmødt 20 biler til arrangementet, og efter en spændende afstemning endte det med, at Bent Fauerby i MG TF 1500 fra 1954 kunne kåres som årets vinder.

Tak til Jeroen, Peter og hustru for en hyggelig aften, hvor de sidste hang ud til ca. kl..20.30

♦



Vinder med pokal ved sin vinderbil











Tekst og foto Bo Damkjær

Store Køredag



MG klubbens Store køredag d. 5. juni 2022 startede i år fra Comwell hotellets P-plads i Køge.

Vejret viste sig fra den helt fine og solrige side, så det havde lokket hele 20 velpudsede ekvipager frem fra garagerne.

Efter en kort briefing begav vi os afsted i mindre grupper mod kysten langs Stevns. Undervejs holdt vi pause ved Gjorslev Gods, hvor vi gik en tur i parken. Herefter rundede vi Bøgeskoven med en lille stræk-ben-pause ved Traktørstedet og den lille havn. Derefter videre mod Stevns Fyr, hvor vi havde aftalt at holde frokost på plænen – her gik snakken lystigt i det gode vejr.

Efter det officielle program var slut begav vi os stille og roligt hver til sit – måske nogle fortsatte sydover til Præstø – hvem ved. Tak for godt humør og en hyggelig dag.

♦







Tekst og foto Bent Hedegaard

Årets MG på Sydsjælland m.fl



Årets MG i Sydsjælland, Lolland og Falster blev i år afholdt hos "Ålen" (Peter Ålbæk) i Herfølge. Måske derfor at himlen åbnede for sluserne og sendte fem mm regn ned over os.

Trods det regnfulde vejr havde 15 biler med indhold alligevel fundet vej. Straks ved ankomst hastede arrangørerne med at komme i gang med udlevering af stemmesedler for valg af Årets MG hernede i de sydøstlige egne af Danmark.

Vi ville gerne hurtigt få gennemført afstemningen, som arrangementets officielle del, da regnen trak alle modi tørvejr i et stort glashus med åben pejs og grill.

Efter vurderingen af de flotte MGere, og den tilhørende afstemning kunne deltagerne glæde sig over kaffe- og kagebordet.

Mens folk hyggede sig optalte Wolfgang, Henrik og undertegnede stemmesedler for at finde aftenens vinder.

Det endelige resultat blev:

- 1.præmie: Erik Lisberg fra Rødovre i sin flotte MG TF fra 1954.
- 2.præmie: Jens Garde fra Haslev i sin ligeså fine MG TD.

Tillykke til begge vindere.

Tak for "Ålen" for at lægge lokaler til

♦









Tekst Bent Hedegaard; foto Henrik Pedersen

MG erfaringer



Tekst Kirsten og Bob Cobley; Foto Bob Cobley og RC Supploes

Ventilrør indsats til udluftning af topkølerslange

Vi ved forhåbentlig alle sammen, hvor vigtigt det er at køre vores MG med kølesystemet fyldt helt op med en kølervæske / vandblanding. For optimal motorkøling skal motoren og kølesystemet helst være fri for luftlommer, men det er ikke altid muligt at opnå pga. kølerslangens position i motorrummet.

Det er næsten altid et problem med luftlommer, hvor en kølerslange sidder højere end fyldestudsen på køleren.

Her på en MGB V8 er kølerslangen uden ventilrør. (Foto 1)

Der kan med fordel monteres en ventilrør indsats i slangen med to spændebånd midt på slangen.

Der er flere løsninger på nettet til forskellige slangediametre for ca. kr. 100,- og opefter; på engelsk hedder de "hose connector with bleed". (Foto 2)

Radiator Supplies i Sheffield har konstrueret et fikst ventilrør system fremstillet af stål med M6 rustfri møtrik fra 13mm til 44mm diameter slanger. Prisen er fra £10 plus forsendelse mm.

Link: www.rc-supplies.co.uk



Ventilrør indsats



Foto 1



Foto 2



Sådan kan man også tolke en MGB GT
(Foto: Pinterest.dk)

MAJ-JUNI MÅNEDS VINDER FOTO



Michael Madsens MG TF sammen med et af de gamle fly i Hangar2 i forbindelse med årets MG-arrangement i Nærum.



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





OVERFØRER KRAFT	GODT TIL HOVEDET / BIL DEL			VANDHUL	MIDT I HANDI	NORDISK GUD		BATTERI / GRIS	FØR F	BILDEL
GAS ART					FODTØJ / EFTER D				FØR V / OLIE	
HVORDAN SKAL ØL SERVERES?						KABURATOR		MG MODEL / 0 - N		
FØR F / PASSAGE		GRINE / FORD MODEL			OLIERET / AVIS					
						DRENG / HALVRUND				
DEL AF LYGTE								9		
50		GENERAL MOTORS / NILSEN			VIRGINIA / FLINK			FOR-KORTELSE PÅ BILER	EFTER K / S. BOGSTAV	
FOR-KORTELSE				STYRET / TILTALE						
GRÆSK SAGNHELT									2 ENS	
MESTRER						RIMPER				

Tegn abonnement på MotorClassic!



MotorClassic er Danmarks eneste specialmagasin om klassiske biler.

MotorClassic udkommer seks gange om året og indeholder masser af artikler om klassiske biler og deres ejere. Der er reportager fra træf og arrangementer i ind- og udland, bilhistorie og masser af tips og vejledning, der gør livet og hverdagen med den klassiske bil til en fornøjelse.

Tegn abonnement allerede i dag og få MotorClassic leveret med posten inden udgivelsesdagen.

Få MotorClassic hjem i postkassen – helt automatisk!

Prisen for et års abonnement (seks udgivelser) er 417 kr. Er du medlem af FDM, får du abonnementet til en særlig medlemspris: 347 kr. Det er seks blade til fem blades pris! Bestil dit abonnement på www.fdm.dk/motorclassic. Nemmere kan det ikke være!

Særpris til FDM-medlemmer: få seks magasiner – betal for fem!

FDM

Vidste du at.....



Idé og input Matthies Nissen



MG's slogan *'Safety Fast'* stammer fra 1929 og skulle efter sigende være Public Manager George Tuck's idé.

Kan det oversættes til dansk?

Så må det vist være noget i retning af 'sikker og hurtig', men det lyder ikke smart, så jeg foretrækker *'Safety Fast'* som også er navnet på det engelske klubblad.



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 se, hvordan du tilmelder dig, og hvem du henvender dig til ved eventuelle spørgsmål.



Copenhagen Historic Grand Prix

Fredag den 5.– Søndag den 7. august 2022

Sted:

Bellahøj Park

COPENHAGEN

HISTORIC

GRAND PRIX

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

















INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Orienteringsløb 2
Søndag den 28. august 2022 kl.09.30

Mødested:
Holbæk Sportsby

Sports Allé 4300 Holbæk

Så er det blevet tid til at tanke MG'en og køre til Holbæk for at deltage i orienteringsløb (eller bare en picnictur i det grønne).

Årets andet orienteringsløb tæller til klubmesterskabet, hvis du stiller op i en MG – ny eller gammel.

Tilmelding til:

rikkeunissen@webspeed.dk

senest fredag den 26. august, så jeg ved hvor mange rutebøger jeg skal trykke.

På gensyn!
Rikke U. Nissen



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:

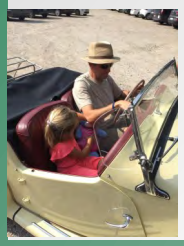
Rådhuset i Rudersdal Kommune

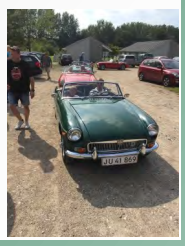
Lige overfor Holte Midtpunkt på Kongevejen efter Geels Bakke

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

OBS

Mødested:

Almegårdsallé 7, 4573 Højby

Fra kyst til kyst i MGA

Årets tur går til Odsherred. Vi starter med morgenmad ved Almegården i Højby, 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

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, Skåralid

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







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

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler

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

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

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

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

Ud over forsikringens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

Hvem er vi?



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

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

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

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

ThistedForsikring



F. TOLSTRUP & CO.
v/ Henrik Jensen

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

DOMI

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

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

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

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM
Tirsdag den 2. august 2022

Vi holder sommerferie og deltager i stedet i søndagsturen den 31.juli 2022 (Se annonce inde i bladet).



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 9. august 2022 kl. 18.30

Mødested:

Faxe Ladeplads Lysbådehavn

Sommeraften tur

Det er sommer, så vi skal ud og køre en dejlig aftentur i vores skønne landskab. Tag din codriver, picnickurven, dit gode humør og ditto det gode vejr med.
Ingen tilmelding.
På gensyn
Henrik & Bent



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 23. august 2022 kl. 17.00

Mødested:

P-pladsen ved Tårnborg Kirke

Marsk Stigs Vej 65, Halseby, 4220 Korsør

Køretur

Turen går ad små veje i Vestsjælland og ender på Skælskørvej 9, 4180 Sorø.

Her spiser vi vores medbragte mad i haven, hvis vejret tillader det. Ellers i gildesalen.

Tilmelding:

Jens.p.hermansen@gmail.com eller tlf. 20 10 14 26

På gensyn
Bo og Jens Petter



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

JL gruppen

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

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

Vi glæder os til at byde alle velkommen!

LARS BORSIG MG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG MG CLASSIC MG

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

KØB & SALG

SÆLGES

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

MGB 1966

Bilen står som originalt, ingen rust og heller ikke noget pladearbejde. Der er installeret overdriver samt radiator fan. Den kører fantastisk godt. Pris kr. 150.000.



Mohammad Noaparast
Tlf.: 5049 0367
E-mail: mohammad@noaparast.com

MG PA 1934

Efter 20 års ejerskab er denne meget sjældne model MG PA 1934 til salg. Nyrenoveret XPAG-motor. Nye dæk m.m. Nysynet 1. marts 2022. Starter og kører godt, ingen rust, har stået i opvarmet garage. Skal ses. Meget historie om bilen, fra den forlod fabrikken den 13. juni 1934, og sendt direkte til Indien den 26. juni 1934, tilbage til Oxford 1938, osv.. Denne flotte og sjældne bil kan købes for kr. 269.000, -.



Jørgen Christensen
Tlf.: 2670 9979
E-mail: bjchristensen@live.dk

MGB GT med automatgear

Sms til 41266269. eller send evt. billeder på min mail og send lidt om stand, årgang og pris. Bilen jeg søger skal være i god stand og køreklar. Jeg er IKKE interesseret i projekter eller højre styret Mg´er, ej heller Mg`er med manuel gear.

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

SÆLGES

Pilotjakker

To stk. pilotjakker str. 48 og str. 54 sælges. Samlet pris kr. 1.000, -.



Lars Andersen
Tlf.: 2814 8909
E-mail: kruth@stofanet.dk

MG TA 1937

Importeret fra England i 1984 og restaureret i samarbejde med John Tøgersen 1993/94. Der er ikke betalt registreringsafgift, og den har ikke kørt siden 1994. Den mangler nogle enkelte ting at blive færdiggjort. Pris kr. 170.000, -.



Jimmy Sejthen
Tlf.: 2612 2411
E-mail: js@lebek.dk

MGB GT 1969

Smuk, rød og velkørende MG B GT 1969 med trådhjul og overdrive sælges. Bilen er original som ved leveringen fra Abingdon til Danmark for 53 år siden - dog er efterfølgende monteret en kaffeholder på kardantunnellen. Undervejs har den fået en komplet motorrenovering (kmstand: 55.000) og er løbende vedligeholdt af fagfolk. Skønhedspletter er lidt begyndende rust i sidedør. Tilbud: 109.000 kr.



Allan Aistrup
Tlf.: 2475 2003
E-mail: aa@jeronimus.dk

MGF 2001

Nysynet, pæn og velholdt MGF 2001 sortmetal med bordeaux kaleche incl. dækken. Pris kr. 95.000.



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

Foto på vej

BESTYRELSESMEDLEM
Henrik Pedersen
Bregentvedvej 12, 4690 Haslev
Tlf.: 20 23 56 77
E-mail: toemrerenhaslev@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*



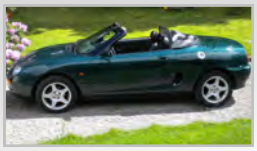
MGA
Poul Olsen,
Poppelvej 23, 2791 Dragør
Tlf. 60 79 90 11
E-mail: *poul.olsen6@gmail.com*



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

Besked fra redaktionen

Kommentarer til artikel

Til MG blad nr.3-2022 har vi modtaget følgende kommentarer fra Matthies Nissen, til artiklen på side 10-11: "Hvordan kunne en MG blive mere sexy?", af Claus Ebberfeld, ViaRetro.

- *Forfatteren skriver: "Den nye sportsvogn skulle også ….hydrolastic affjedring, der på det tidspunkt gennemsyrede hele MG's modelprogram"*
- *Matthies svar:* Vrøvl: Den eneste MG der havde hydrolastic affjedring var MG1100 i 1962 og det var kun fordi det var en badge engineered BMC model (ADO16).
- *Forfatteren skriver: "Og sågar en ny motor…….E-serie maskinen skulle også i Maxi"*
- *Matthies svarer:* Ja, men det var først i 1969 at Maxi kom på markedet med den omtalte nye E-type motor.

Endvidere skriver Matthies: For mig at se indeholder artiklen en del selvopfunden tankespind uden hold i virkeligheden. I øvrigt er billederne der ledsager artiklen for en dels vedkommende irrelevante.

(Red:) Det indledende afsnit i artiklen bliver desværre bragt to gange. Vi beklager fejlen!

Hjemmeside Nyt



Nyt kodeord

Pr. 1. august skiftes kodeordet til hjemmesiden. Kodeordet skal du bruge, hvis du vil tilgå sektionen med medlemssiderne. Her finder du bl.a. opdateret medlems- og køretøjsliste pr. juli måned. Disse data er fortrolige, så derfor ligger de på den lukkede del af hjemmesiden.

Det er også her, at du finder Touring Handbook med nyttige adresser til MG-klubber og værksteder i Europa. God at have med, når du drager på langfart.

Udlånsbørsen hvor du kan låne grej af andre medlemmer, finder du også her.

Desuden er der vestdanske MG blad at finde under medlemssiderne sammen med referater fra generalforsamlinger, Matthies' Garage m.v.

Det nye kodeord kan altid findes bagerst i MG bladet.

Rikke U. Nissen



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.