MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Nr.7. Oktober-November 2022



Foto af Jørgen Jørgensen



MG5

Vi har prøvekørt den helt nye MG5, som er noget så fornemt som verdens første rent eldrevne stationcar. Med henholdsvis 380 og 400 km på en opladning jfr. WLTP er bilen et godt valg til familien med behov for plads. Hertil kan den trække 500 kg på krogen. Læs mere inde på side 6-9.





MG ZR 169

MG modellen der var baseret på Rover 25 med et langt mere sporty udtryk. Se ind på side 10-11

MG ZS 180



MG modellen der var baseret på Rover 45. Se på side 12-13

MG ZT 190



MG modellen der var baseret på Rover 75, men med flere hk og et sporty udtryk. Se mere på side 14-15



MG og reklame

Et emne vi tidligere har haft oppe i bladet, men hvor der kan skrives uendeligt meget. Vi har fået lov at bringe en artikel fra den svenske klubs medlemsblad ”Bulletinen”. Kig ind på side 14-18



BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

25 BONNEVIE 1991-2016

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

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

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

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning



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





PENRITE

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







Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK

www.form-grafik.dk

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

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

NYT FRA BESTYRELSEN



Så er sommerferien i skrivende stund ved at være ovre for de fleste, og vi er kommet i gang med efterårets arrangementer.

Jeg håber alle har haft en rigtig god sommer og fået kørt i jeres MG'er i det gode vejr. Nogle har sikkert også være på ferie i MGen, hvilket vi selv har været. Vi tog en tur til Frankrig lidt syd-vest for Le Mans og derfra et smut til Nordmandiet. En samlet tur på 4300 km fortrinsvis ad lande veje. Vi kørte i vores MGB Roadster, og den klarede hele turen uden nogle problemer.

Bestyrelsesarbejdet

Vi har i bestyrelsen, som de tidligere år, mange aktiviteter på programmet her i efteråret.

Der skal planlægges aktiviteter for vinteren samt det tidlige forår, så vi vil meget gerne modtage input fra jer, hvis I går med tanker om arrangementer eller andet af interesse for MG klubbens medlemmer.

Derudover så er der både generalforsamling i DASU og i Motorhistorisk samråd.

Klubarrangementer

Vi fik afviklet vores årlige Weekendtur, der i år gik til Bornholm, hvor der deltog 39 biler med et max på 40 biler, så det var godt ramt, og med en fin opbakning til arrangementet. Jeg vil godt her takke Jesper Dan Eriksen og Mogens Green, som havde stod både for turplanlægningen og hele godt arrangement, som blev en flot succes.

I 2023 bliver der ingen Weekendtur. Vi opfordrer i stedet til deltagelse i den Vestdanske MG Klubs internationale Event (EEOTY 2023). I 2024 vender vi selvfølgelig tilbage med vores egen Weekendtur igen, hvor vi allerede nu kan løfte sløret for turen, som går til det smukke. Ærø. Læs mere om det inde i bladet.

Over sommerferie perioden afholdes som vanligt næsten ingen arrangementer, da vi holder ferie, men lidt har der da været at glædes over:

Vi fik afholdt vores anden søndagstur, som i år gik op til Esrum kloster med start i Veksø. Her mødte 29 biler op, som kørte i to grupper. De blev sendt ad mindre veje op til klostret, hvor der var aftalt en rundvisning, samt tid til indtagelse af den medbragte frokost.

Weekenden efter var det tid til Copenhagen Historic Grand Prix på Bellahøj. Her havde klubben som sædvanlig en stor og meget fin stand, som var godt besøgt gennem hele weekenden. Jeg vil godt takke Torben Olesen for det store arbejde med at få koordineret og samlet den fine stand.

Sydsjælland var på en aftentur med et fint fremmøde den 9.august med start fra lystbådehavnen i Faxe Ladeplads. Hertil havde vejret med sig. Tak til Henrik Pedersen og Bent Hedegaard for at stå for denne fine tur.

Sidst, men ikke mindst, har vi også fået gennemført årets MGA tur som i år blev afviklet under titlen "fra kyst til kyst op gennem Odsherred". Turen var i år planlagt af Michel Boeckstyns og Hans Møller Olsen, som her skal have en stor tak for det store arbejde og den fine tur.

Kommende arrangementer se i bladet og på hjemmesiden.

MG hilsen

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

Sommerminder



Der hygges på terrassen under weekend turen til Bornholm



Besøg i et Bornholm mange berømte stenbrud

Formanden i sin MGB foran deres hotel ved Le Mans. Det indskudte billede viser oppakning og klar til afgang mod Frankrig



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 Magnette og MGY-type i smuk forening på vores stand under Copenhagen Historic Grand Prix

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

En fantastisk sommer fik bragt vores ædle køretøjer på vejene i Danmark og udlandet, selvom de stærkt forøgede brændstofpriser nærmest kunne skræmme en til at holde klassikeren i garagen. Men tænkt så på alle dem der købte en ren eldreven MG ! - Puha, med sådanne elpriser ønsker man sig næsten tilbage til benzinpriserne? - Men, glem nu ikke hensynet til miljøet, det er noget der angår os alle!

Omkring miljøet, så har vi i dette blad testet den senest ankomne eldrevne MG, som MG Motors præsenterede på det danske marked i forsommeren. Det er ikke mindre end verdens første eldrevne stationcar MG5. Den imponerer på flere parametre, men der er også et par irriterende drillenisser i bilen. Læs mere om vores testtur inde på side 6-9.

I samme forbindelse kan vi løfte sløret for den kommende MG4, som snart klan ses på de danske veje. Vi giver en kort status under Kort nyt på side 5.

Vi hopper lidt tilbage til den semimoderne MG tidsalder, kaldet Young Timere, idet vi har fået lov at bringe tre korte artikler fra Bil Magasinet, som tilbage i 2002 skrev om de Rover baserede MG modeller: MG ZR 160, MG ZS 180 og MG ZT 190. Nogle ret populære biler ikke mindst i UK, men herhjemme så vi kun få af dem, og oftest iklædt et mere populært Rover 400 logo. Vi syntes trods dette, at vi skylder MG historien at fortælle om disse modeller, som opstod i kaosset omkring den Britiske bil industri i perioden fra 1960erne frem til 1980erne. Læs om disse tre ret elegante modeller på side 10-15.

Vi har fra tid til anden beskæftiget os med reklamer i bilverdenen og ikke mindst omkring MG mærket. Faktisk har vi også ved enkelte lejligheder skrevet om reklamer og reklamens betydning for enkelte bilmærkers betydning. Vi har i samme anledning en række materiale liggende omkring MG og reklamer, som vi på et senere tidspunkt vil vende tilbage til. Helt aktuelt har vi fået lov til at bringe en kort artikel, som blev bragt i det svenske MG blad "Bulletinen" skrevet af Per–Börje Elg. Det interessante ved artiklen er, at den fokuserer på reklamemateriale med MG modeller tegnet med touch, eller udført som akvarel. Meget anderledes mede utroligt smukt. Se selv efter på side 16-18.

At der har været en del sommertræf i klubben bærer siderne 20-27 præg af, idet du her finder beskrivelser af oplevelser på de ture, der er beskrevet og dokumenteret ved bl.a. et righoldigt billedmateriale. Heraf fremgår også den diversitet der findes i klubben med udgangspunkt i de tre samlingssteder for klubaktiviteter på Sjælland, Lolland, Falster og i Hovedstadsområdet. Hertil er der også der bilmærkebestemte ture, som er meget populære. Hvornår mon MGF / TF registret barsler med en tur for dette register, da vi efterhånden har en del af disse modeller i klubben ?

Da næste MG blad først udkommer i slutningen af november 2022 har vi samlet indkaldelse til klub– og lokal møder bagerst i dette nummer af MG bladet, idet der her findes indkaldelser til møder både i oktober og november.

Men der udestår da endnu nogle spændende arrangementer i september og ikke mindst Orienteringsløbet, som er nummer tre i rækken, den 2.oktober. Se nærmere på side 31.

Kære læser, vinteren nærmer sig, hvor MGen skal indendørs, med mindre du kører i en moderne eldreven MG, så ser det nok anderledes ud. Men uanset hvad, så vil vi på redaktionen meget gerne have jeres bidrag til MG historien, hvor din lille andel også er spændende for alle os andre. Fat derfor tastaturet og send os et par ord, eller måske bare et forslag til artikel, hvorefter vi sammen finder ud af, hvad sådan et initiativ kan føre til. Vi er åbne for artikler, og specielt hvis de har en lidt sjov eller spændende vinkel, meninger og andet, der har en MG relevans. Vi sidder klar!

God læselyst

KORT NYT

Den nye MG4 Electric Hatchback

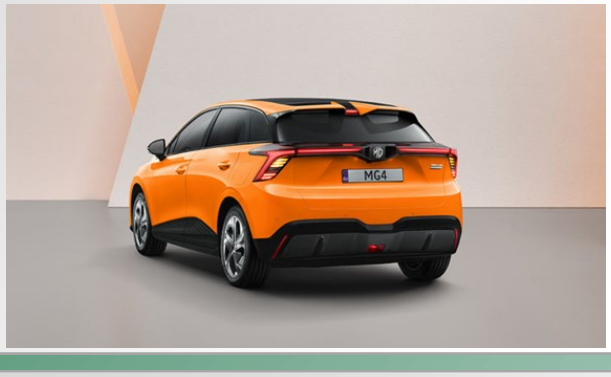


MG Motors lancerer nu en spændende eldreven hatchback, som de forventer rammer det danske marked i oktober, med forventet levering inden udgangen af 2022

MG Motors skriver, at den skiller sig ud fra mængden ved sit karakteristiske EV design.

Rækkevidden opgives til at være 435 km. (WLTP) og den leveres i syv farver

Kilde og fotos MG Motors



Kineserne kommer!

Forhåbentlig ikke med en skydeglad hær, som de mærker meget tydeligt på Taiwan, men i form af deres hær af eldreven biler, som vi også ser ankomme til Danmark.

Ikke mindst vores kære MG mærke, som nu er blevet til et kinesisk bilmærke for nye eldrevne biler, som blander sig i koret af nye bilmærker på de danske veje.

På årets CHGP så vi den futuristiske Xpeng P7, der påstås at kunne køre 706 km. på en opladning efter en NEDC norm, som vi ikke kender på redaktionen.



Foto Pinterest,dk

Udover MG og Xpeng ses følgende kinesiske bilmærker på det danske marked:

- Maxus
- Aiways
- NiO
- BYD
- Hertil rækken af etablerede bilmærker, som ny produceres i Kina, som f.eks. Polestar og Lynk & Co

Solgte nye biler i første halvår

Blandt de 35 største bilmærker indtager MG en 22. plads med 830 solgte biler af modellerne: MG ZS EV (1. og 2.serie), MG EHS, Marvel R og måske er MG5 nået med i salgstallene. Det er en fremgang på 18% sammenlignet med samme periode året før, hvilket er ganske flot når man ser, at hele 20 bilmærker går tilbage i salgstallene.

Kigger man nærmere på biler, der også har stigende salgstal viser der sig et mønster af fremgang for nye eldrevne biler på markedet, som udover MG er Tesla, Aiways og Maxus. Dog kommer de fra et lavt udgangspunkt.

Sporty biler som Cupra, Polestar, DS og Jaguar viser også fremgang. Især Polestar viser meget stor fremgang, noget der også har smittet lidt af på salget af Volvo.

Markant er faldet for populære bilmærker som: VW, Peugeot, BMW, Ford, Audi, Citroën. Opel, Nissan, Seat, Fiat, Mini, Jeep og Mitsubishi, som viser fald på 30% eller mere. Og det skal ses i lyset af et højt antal året før.



Foto: mgmotors.dk

Kilde: FDM Motor

Rikke på forsiden af MotorClassic



Det er altid sjovt når vi har et klubmedlem eller / og deres biler med i motorpressen. Og når det så oven i købet er i anledning af en fejring af MGBs 60 års jubilæum må vi da have hevet bil og ejer frem.

Flere klubmedlemmer der abonnerer på Motor Classic har nok allerede spottet artiklen, men for jer andre kan dette blad (nr. 81) købes via dette link:

https://fdm.dk/motor/motorclassic-danmarks-store-klassikermagasin



Lækker ny MG
Verdens første eldrevne stationcar



Tekst Allan Christensen
Foto: www.mgmotors.dk og Allan Cristensen

I strømmen af eldrevne SUV modeller på det danske marked, ser vi nu den nye MG5 som en regulær stationcar med plads til hele familien. Den danner måske endda skole for kommende eldrevne stationcar, da den er en smule mere højbenet end traditionelle stationcars.

En solrig og meget varm dag midt i august tager vi den helt nye MG5 Luxury i øjesyn hos MG Motors på Østerbro, hvor vi igen har fået lov at låne en ny MG for i løbet af dagen at få dannet os et indtryk af bilen.

Vi måtte gerne have lånt den i længere tid, men da vi i lighed med tidligere prøvekørsler af nye eldrevne MG modeller (ZS EV, ZS EV facelift, EHS og Marvel R) alene tester bilen på landevej, motorvej og i bykørsel, og ikke med hensyn til forbrug, præstationer m.v., kan vi sagtens nå at få dannet os et ret præcist billede af bilen som "køremaskine". Ønsker læseren at få nærmere information om tekniske data, præstationer, forbrug etc, kan vi henvise til en meget detaljeret information på www.mgmotors.dk, og dernæst kan vi henvise til flere motorblade, der har testet bilen efter gængse professionelle fremgangsmåder. Samme motorblade er i øvrigt enige om at give bilen pæne karakterer.

Helhedsindtryk

Her i solen tager den nye MG5 sig utrolig flot ud, og ikke mindst på et sæt rigtig flotte og afstemte fælge. Tak for det MG Motors, da vi her i bladet var noget kritiske over valget af fælge på de første eldrevne MG i Danmark.

På afstand lægger man mærke til, at denne stationcar måske adskiller sig fra klassiske stationcar i og med den synes en anelse højere. Men årsagen skal sandsynligvis findes i, at der skal være plads til batteripakken under gulvet. Men det gør ikke noget da den er nem at hoppe ind i.

Kabinen er som øvrige eldrevne MGere meget flot, og det virker som om luksusfornemmelsen lige har fået et nøk opad ved denne MG5. Instrumenteringen og Infotainment systemet virker faktisk ganske fint med en størrelsesmæssig afstemning, hvor den i Marvel R måske lige havde nået grænsen.

Man fornemmer der er god plads i bilen, også til tre personer på bagsædet eller to børn i barnestole. Dog kniber det lidt med støtte til lårene, da gulvet specielt ved bagsædet er højt. Men sæderne, der fornemmes som lædersæder tilsat et stoflignende bælte langs støttedelen er meget lækre.

Bagagerummet er som på en stationcar stort, dog er det ærgerligt man ikke kan lægge de to bagsæder helt ned, idet man generes af, at de ligger en smule skråt op mod forsædet, det gør pladsfornemmelsen mindre.

På vejen kan bilen fornemmes som en meget stor bil, da jeg syntes kontakten med vejen via rattet var en smule problematisk. Men den er letkørt og suger vejbump og ujævnheder op som du vil have det via de tre køreprogrammer.

Men MGs såkaldte "MG Pilot sikkerhedssystemer" skal man altså vende sig til, da det fornemmes som om bilen selv ta-



Fronten med ladestikket under MG emblemet.



Bilens hæk med "falske" udstødningsrør i siderne.

ger over og styrer bilen. Det kan selvfølgelig være morsomt at opleve sådanne første vink om en selvkørende bil, men det giver også en til tider ubehagelig fornemmelse af ikke at have styr over bilen, og specielt med hastigheder over 60 km/tm, hvor systemet er mærkbart.

Men udover dette, som selvfølgelig trækker ned i vores vurdering er der tale om en meget helstøbt bil til dem der har behov for en regulær stationcar, og ikke gider bevæge sig over i en af tidens hav af containerbiler - undskyld SUV'ere!

På vejen

Bilen vækkes til live ved tryk på startknappen, hvor en smuk 10,25'' IPS HD Infotainment skærm viser, at MG er blevet en del bedre til at designe layoutet på sådanne.

Jeg lægger stille og roligt fra land efter at have brugt en del tid på at indrette mig en bare nogenlunde kørestilling. Det tog faktisk temmelig lang tid at få rat og sæde indstillet, så jeg med mine 184 cm fandt en nogenlunde god kørestilling. Den primære årsag var støttebunden til venstre fod, en bund der grundet venstre forhjuls placering medførte, at jeg måtte sidde med et meget bukket ben. Kørestilling kompromisset betød, at jeg ikke havde ret meget støtte til underlårene, så her er der noget MG efter min mening burde kigge på, i hvert fald for personer i min højde og derover.

Med et smil konstaterede jeg allerede efter få meters kørsel, at man nærmest intet hører af lyde fra bilen under kørsel. Godt gået MG Motors, da det ikke er tilfældet med hverken ZS EV eller EHS modeller.

Jeg lagde ud med at køre i Comfort mode, hvor vejbump og huller absorberes på bedste vis, bilen nærmest sejler over disse forhindringer. Fornemmelsen af en stor bil sidder i mig, selvom dens mål ligger inden for det man kan kalde en typisk stationcar. Måske er det fordi jeg hurtigt bliver gjort bekendt med, at bilen agter at medvirke ved min kørsel på en særdeles aktiv facon, idet systemet "MG Pilot sikkerhedssystemer" mener at skulle have noget at skulle sige under kørsel, idet jeg tydeligt mærker små ryk i rattet ved hastigheder over 60 km/tm. At overskride vejstriber klares bedre, og er heldigvis ikke så hysterisk som i Marvel R.

På en let kuperet og bugtet vejstrækning prøvede jeg helt at slippe rattet ved ca. 60 km/tm, og det gik forbavsende godt. Bilen fandt selv midten af vejbanen og drejede fint i hvert sving. Dog bad en høflig besked i skærmen foran mig om, at holde hænderne på rattet. Men sjovt at prøve fornemmelsen af en selvkørende bil, som jeg egentlig syntes virkede ret godt.

En stor hjælp er faciliteten som aflæser hastighedsskilte, hvor hastighedsgrænser vises i displayets venstre hjørne foran føreren. Jeg fik ikke testet om bilen selv kunne styre i forhold til hastighedsbegrænsninger, da jeg selv havde foden på speeder og bremse. Men hvis den havde kunnet dette, så var bilen nok blevet konfiskeret på Strandvejen i Hellerup, hvor jeg pludselig så, at den viste 100 km/tm. Det er præcis 100% for meget. Puh…! Godt jeg ikke afprøvede alle automatiske funktioner, om de var til stede eller ej (?)

Jeg skiftede til køre mode "Sport", hvilket gav en anden, og en smule mere stram følelse af bilen. Her følte jeg for første gang, at det var mig, der havde styr over bilen, selvom MG Pilot fortsat gjorde opmærksom på sig selv. Ikke at der er den store forskel på de tre køreprogrammer, hvor det tredje køreprogram, kaldet: "Eco", så blev jeg generelt mest glad for

Lækker kabine udført i lækre materialer



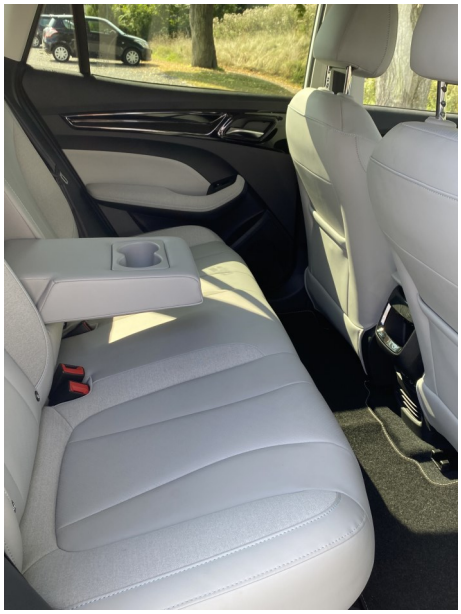
10.25'' infotainment touch skærm







T.v.:
Lækre kunstlæder sæder med stofkant og en overskuelig førerplads
Herover:
Reelt bagagerum på 1.367 liter, dog kan bagsæderne ikke lægges helt ned.
T.h.:
Også lækre bagsæder med god midterkonsol med flaskeholdere



Sport programmet, idet jeg fik den bedste følelse af, at det ikke var et skib i søgang jeg sad og førte. Fornemmelsen af at savne kontakt til vejen med forhjulene er ret ubehagelig, og i MG5 kan det til tider virke som om man sidder og styrer en amerikanerbil fra 50erne. Undskyld MG Motors, men jeg elsker en fast og kontant styring, noget jeg havde i min gamle MGB fra 1964, men dog ikke helt så meget i min seneste MG, en MGF VVC fra 1998.

Retfærdigvis skal siges, at fornemmelsen af ikke at have helt så god vejkontakt findes - efter min mening - i et stort antal moderne biler (jeg kører ofte i udlejningsbiler, som næsten altid er nye, derfor min påstand).

Skærmen foran føreren viser hele tiden et video billede af vejen foran mig. Hvad jeg lige skulle bruge den information til fandt jeg aldrig ud af (?), derimod var det en fantastisk hjælp, at hele siden af bilen blev vist på den midterste infoskærn ved højresving. Bagkameraet syntes jeg faktisk også hørte til de bedre, da proportioner og afstande syntes mere rigtige.

Interiør

MG5 viser sig med lækre materialer, hvor de lækre læderagtige sæder, benævnt: ”Zero-G” med sider udført i et lækkert stoflignende materiale gør bilen rar at opholde sig i.

Infotainment skærmen har fire opdelinger, som hver især byder på tydelige anvendelses muligheder, og GPS delen fungerer aldeles glimrende, hvor de i tidligere modellers så irriterende langsomme svartider nu er elimineret. GPS er selvfølgelig kompatibelt med Apple Car Play og Android Auto. Skærmen er vinklet en smule mod føreren og virker betydelig bedre end den grov pixelerede kæmpe skærm på 19’’ i Marvel R. Via fire rat ”paler” styres et hav af funktioner.

Jeg nåede slet ikke igennem alle disse muligheder og funktioner, hvorfor der henvises til MG Motors hjemmeside for de tekniske muligheder i MG5.

Sammen med de lækre sæder, det gode infotainment system og det læk afstemte instrumentbord er det skønt at gribe om det tykke læderrat med den flade bund, som tidens mode nu foreskriver. Dette efter at have benyttet de mange elektriske indstillingsmuligheder for indstilling af den perfekte kørestilling. Nå, ja, det viste sig så ikke at være helt lige til. I lang tid følte jeg det som om jeg sad i en Alfa Romeo, hvor man typisk skal have lange arme og korte ben (abekrop). Hovedskurken er den venstre hvileplade i bunden til venstre fod, som sidder ret tæt på føreren, sandsynligvis grundet design af forhjulsområdet (?).

Det medfører at jeg med mine 184 cm må have sædet ret langt tilbage for at finde bare lidt hvile til mine underlår, men det kommer i karambolage med rattet, som kun kan trækkes tilbage til en vis grænse. Jeg måtte finde det bedste kompromis, der så medføre at jeg var meget træt i mine underlår efter dagens test kørsel.

Bagsæderne er lækre som forsæderne, dog må man finde sig i, at batterierne tager plads i bunden, hvor man kommer til at sidde med ret bukkede ben, og igen en manglende støtte til underlårene.

Bagagerummet er som stationcar er flest, dog igen indrammet i lækre materialer. Hvorfor man ikke kan lægge de delte bagsæde helt fladt ned er mig en gåde, eller også fandt jeg aldrig nøglen til, hvordan man skulle gøre (?)

Bortset fra indstilling af førersæde og den lidt aparte sidde stilling på bagsæderne, så er indtrykket af det samlede interiør meget positivt og ikke mindst luksuøst. Dette skal så også ses i lyset af bilens attraktive pris. (Se senere).

Exteriør

Man ser straks at ladestikket er placeret foran, noget der virker praktisk, da mange ladestandere står så man parkerer op mod standeren.

Også de flotte 17’’ to-farvede alufælge tiltaler mig, da de passer ret godt til bilen. Væk er de fastevansfælge både ZS EV og EHS blev præsenteret med.

Bilen tager sig flot ud med en dalende taglinje, der får en til at tænke på en Coupé taglinje. Da jeg tidligere var kritisk overfor Alfa Romeo vil jeg her modsat fremhæve taglinjen på den meget smukke Alfa Romeo 156 Sportswagon med den smukt faldende taglinje, hvor designerne hos SAIC måske i smug har kastet et blik på denne.

Man ser også straks at bilen står højere end sammenlignelige benzindrevne stationcars. Dette måske grundet plads til batterier i bunden af bilen. I hvert fald gør det ikke noget, da bilen virker helstøbt. Og dette kan måske føre tankerne hen på, at dette ikke er en ordinær stationcar, men en helt ny biltype, der lander mellem en SUV og en stationcar?

Fronten er helt klart i familie med Marvel R, hvor de smalle LED lysbånd er meget identiske, og man er ikke i tvivl om, at dette er en eldreven bil.

Vælger man krog til bilen trækker den op til 500 kg.

MG Motors LED løsninger på bilen er meget omfattende. Læs mere om disse på www-mgmotors.dk

Præstationer.

Bilen har en tophastighed på 185 km/tm., der fra 0-100 nås på 8.3 sek. Rækkevidden er på 380 km (WLTP) via et batteri på 115 Kw. Comfort modellen har en rækkevidde på 400 km (WLTP) muligvis begrundet i et lidt lavere energiforbug pr. Wh/tm.

Batteri kapacitet er for begge modeller på 61.1 Kwt., og et forbrug på 179 Wt / km. Max. momentet er på 280 Nm.

Ved behov for yderligere specifikationer henvises til MG Motors hjemmeside: www.mgmotors.dk

Jeg kørte i alt 87 km, og med det blandede kørselsmønster jeg fulgte brugte den strøm svarende til 66 km. Bilen var ladet med 96% strøm ved start, hvor der var 74% tilbage ved slut. Det må siges at være ganske pænt når vi kigger på WLTP normen på 380 km. Det falder i øvrigt i forlængelse af min erfaring med prøvekørslerne af både ZS EV, EHS og Marvel R, som også viste pæne forbrugsresultater. Selvfølgelig kan man ikke udregne et lineært forbrug på baggrund af denne test og det anvendte kørselsmønster, idet der ville skulle langt mere præcise kørselsmønstre til, for at kunne udregne et reelt forbrug under de givne omstændigheder.

Pris og levering.

Bilen leveres i to udstyrspakker:

- Luxury til kr. 304.999
- Comfort til kr. 294.999

Begge modeller leveres med samme batteripakke på 61.1 Kwt, og i fire farver, Luxery leveres med to interiørfarver, hvor Comfort kun leveres i én. Kun farven Dover White sort interiør leveres uden ekstrapris fra kr.4.800 - 7.000.

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

Luxury:

- Udbetaling kr. 9.995,-.
  - Pr. md. Kr. 4.195,-
- Udbetaling kr. 19.995,-
  - Pr. md. Kr. 3.895,-

Comfort:

- Udbetaling kr. 9.995,-.
  - Pr. md. Kr. 3.995,-
- Udbetaling kr. 19.995,-
  - Pr. md. Kr. 3.495,-

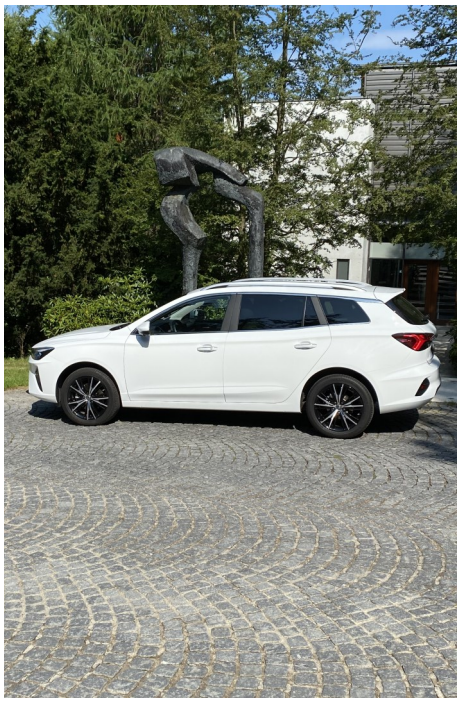
Grøn ejerafgift er kr. 340,- halvårligt.

Bilen kan bestilles nu, men forventes først at kunne blive leveret tidligst sidst i 2022.

Garantiordninger, som er blandt markedets bedste:

- 7 år / 150.000 km.
- 7 år på batteriløsningen.
- 7 år for gennemtæring.
- Serviceinterval:12 md eller 24.000 km

♦





Som på tidligere eldrevne MG modeller er ladestikket placeret i fronten, smukt under logoet



De smukke 17" to-farvede fælge pynter på bilen. Comfort modellen har 16" fælge

7" digital instrumentering, som viser hvad der sker på vejen foran dig. Hastigheden vises til venstre i displayet. Det ville have været lækkert hvis MG Motors havde anvendt samme display i MG5 som i Marvel R



Pressefoto mgmotors.dk

Specifikationer MG 5 (Luxury)



Motor: Elektrisk PMS Motor
Ydelse: 177 hk / 115 Kw
Batteri: 61,1 kWh
Gear: Aut. reduktionsgear
On board lader: Tre faser 11 kWh
Max, DC ladeeffekt: 87 kW
Lynladning DC 5-80%: Ca. 40 min
Egenvægt: 1.562 kg.
Totalvægt: 2.017 kg
Anhængervægt: 500 kg
Tophastighed: 180 km/tm.
Præstation (0-100): 8.3 sek.
Rækkevidde (WLTP): 380 km
Forbrug (Wh/km): 179.1

Interiør, Audio, Sikkerhedsudstyr mm.:

Se www.mgmotors.dk

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

Redaktionen

MG ZR 160



MG ZR160 har fire runde lygter ligesom søsterbilen Rover 25, men trådnet i kølergitteret og store spoilere er den ene om.

Tekst og foto Karsten M. Lemche

Bragt med tilladelse af Bil Magasinet
Bragt første gang i april 2002

Rover i læder og nitter

Den er rå, vild og ungdommelig. MG har forvandlet den kedelige og grå Rover 25 til den forførende ZR160.

Ærlig talt var jeg ikke just imponeret over den Rover 25, vi havde til test sidste år. Måske var det derfor, jeg var så skeptisk, da nøglen til GTI-versionen MG ZR160 landede i min hånd. Men det varede kun til jeg så bilen på parkeringspladsen, for der stod den med fede fælge, lave fjedre og lækre kromdetaljer. Fræk som en luder i en gadedør.

MG-mærket er genopstået, og på nær TF-roadsteren er alle modellerne tunede udgaver af Rovers lidet succesfulde modelrække. Derfor fører MG en massiv kampagne i alle engelske bilmagasiner, sponserer ungdomsbandet Atomic Kitten og har indsat en MG ZR i det engelske rallymesterskab.

Koblingen fra motorsport til gadebil føles fra første gearskift, for ZR160 er rå og har en kontant undervogn, 17 tommer fælge med 205/45-dæk er standard og giver god styring og stabilitet på små veje. MG har tydeligvis arbejdet meget med afstemningen af undervognen, for selv om den er hård, sørger den for at ZR 160 kan eksekvere landeveje i et hidtil uset tempo for en Roverbaseret MG. Uanset hvor meget jeg pressede den i svingene, blev MG'en ved med at styre neutralt. En befriende fornemmelse i en tid, hvor mange bilfabrikker kreerer kedelige, understyrede biler på stribe.

Men racer-affjedringen bliver belastende, når du drejer væk fra landevejen og ud på motorvejen. Ved høj fart bliver enhver ujævnhed forvandlet til små stød, der forplanter sig op gennem rygsøjlen med lynets hast. Faktum er, at ZR160 gør sig bedst i fuldt firspring på landevejene eller med lav fart inde i byen.

Netop i byen vil ZR160 gøre sig godt. Du vil få respekt fra gadens drenge, der med det samme vil falde for den rå aluliste omkring udstødningsrørene samt kromgitteret i den forreste kofanger.

I forhold til Rover 25 har ZR160 bredere kofangere, en enorm hækspoiler samt de store 17 tommer-fælge. Indvendigt finder du del-lædersæder i bilens farve, læderrat og lister i carbon-look. Desværre har designerne ikke gjort noget ud af midterkonsollen, der har samme kedelige design og plastickvalitet som en almindelig Rover 25. Her kunne MG godt have piftet op med lidt carbon-look for at understrege racergenerne.

Det havde også passet bedre til den rå 1,8-liters K-serie motor, der er presset til 160 hk. Da den normalt yder 120 hk, overrasker det ikke at 160 hk-udgaven er blottet for bundtræk. Det største moment 174 Nm er først tilgængeligt ved 4.700 omdrejninger, så i det register du bruger til hverdag, er ZR160 tam som en hundehvalp. Holder du omdrejningstælleren

mellem 5.000 og 7.000, bliver den til gengæld forvandlet til en lille raket.

Efter at have kørt i den hårdtpumpede MG i en uge er jeg stadig rådvild. På den ene side er jeg stadig fascineret af den rå motor og den racer-inspirerede undervogn. På den anden side nåede jeg at blive grundig træt af den kontante affjedring efter 1.000 km på engelske veje. Og en ting er sikker: Så længe Peugeot sælger en 206 GTI til under 200.000 kr., ville jeg ikke skrive under på en slutseddel, hvor der stod MG ZR160 i toppen.

♦

MG ZR160 (2001-2005)

Model	Gear	Motor	HK	Max. km/t.	0-100 km/t
(Benzin)					
105 - 1.4	Manual	1.396 cc L4	102	179	10.0
120 - 1.8	Manual	1.796 cc L4	117	192	8.6
120 - 1.8	Steptronic	1.796 cc L4	117	180	9.5
160 - 1.8.	VVC Manual	1.796 cc L4	160	211	7.4
(Diesel)					
TD - 2.0	Manual	1.994 cc L4 TC	100	183	9.7
TD 115 - 2.0	Manual	1.994 cc L4 TC	111	187	9.1



Læder på sæder, rat og gearknop er standard, og sammen med de hvide instrumenter er det med til at give ZR-kabinen et sportsligt strejf.



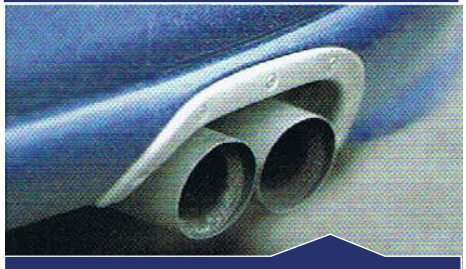
Den voldsomme hækspoiler kunne komme direkte fra en rallybil.



Masser af hk ved høje omdrejninger, men motoren er blottet for bundtræk.



17 tommer-fælge med 205/45 dæk er standard på den mindste MG.



Lækre detaljer som alulisten med "nitter" omkring udstødningen.



MG ZR blev brugt i et utal af race sammenhænge, med modificeret motor og undervogn. Det var både i rally og på bane.

MG ZR (2001-2005)

MG ZR er en MG brandet udgave af Rover 25 hatchback (tidligere Rover 200). Som blev produceret af MG Rover på Longbridge-fabrikken i Birmingham.

I forhold til Rover 25 bød MG ZR på en række stylingsmæssige ændringer og forbedret ydeevne bl.a. på grund af en opstrammet undervogn.

MG ZR var en af Storbritanniens mest populære sport hatchbacks i hele sin produktionstid Titusinder af MG ZR blev solgt i Storbritannien, hvor modellen var særdeles populær hos de unge købere.

Motormæssigt kunne man vælge mellem K-serie I4 motoren på hhv. 1,4 L, 1,8 L og 1,8 L med variabel ventilstyring (VVC). Hertil en 2,0 L L-serie I4 dieselmotor.

Topmodellen ZR 160 med 1,8 L K-serie VVC motor præsterede 157 HK og havde en 0-60 mph tid på 7,4 sekunder og en tophastighed på 131 mph (211 km/h).

Produktionen stoppede med MG Rovers konkurs i 2005.

Produktionstal:

MG ZR (2002-2005) alle motorvarianter: 82.088 stk.

Vi synes…
Ikke den bedste GTI
- men en vinder på Nørrebrogade

Datablad MG ZR160 (2002):



Motor: R4, 1795 cm3, 16v.

Ydelse: 160 hk ved 7.000 o/min. 174 Nm ved 4.700 o/min.

Præstationer: 0-100 km/t: 7,8 sek. Topfart 210 km/t.

Dækmontering: 205/45ZR17

Forbrug: EU-mix: 13,3 km/l.

Årlig ejerafgift: kr. 3.020

På gaden: Maj 2002

Pris: kr. 235.000

MG ZR, ZS. ZT har eget register i www.mgcc.co.uk

MG ZS 180

Tekst Mikkel Thomsager
Foto A. Hansen
Bragt med tilladelse
Bragt første gang i juni 2002



Om man kan lide det vildt stylede look med blandt andet en hækspoiler i havebordsstørrelse er en smagssag

MG er tilbage i fin stil

MG-navnet led et imageknæk i midten af 80erne. Nu prøver Rover igen, og denne gang ser det meget bedre ud.

MGB! Hvem drømmer ikke om at have en sådan i garagen? Ikke fordi det er verdens bedste roadster, men fordi den stinker af klassisk charme af den slags, som man gerne vil dele med kæresten på en dejlig, varm sommerdag i det fri.

Men også MG-navnet blev trukket gennem sølet, da engelsk bilindustri kurede ned ad mudderbakken fra midten af 70'erne og ti år frem, og spørgsmålet er, om det er MG Maestro & Co. eller den klassiske MG B, man relaterer til, når Rover reintroducerer MG begrebet i stil med det, man allerede forsøgte at gøre i midten af 80'erne.

MG ZR, MG ZS og MG ZT hedder de tre hyper-versioner af henholdsvis Rover 25, Rover 45 og Rover 75. Du har tidligere kunne læse om ZR og ZT, hvoraf ikke mindst MG ZT-versionen af Rover 75 fik flotte og rosende ord med på vejen af Thomas Hjortshøj.

Og MG ZS er ingen undtagelse. På flere områder virker den gammeldags, men køreoplevelsen er god, om end den virker mere adstadig, end den store hækvinge, trådgitteret i fronten og resten af sportskittet antyder.

Løsningen med at tage en lille, kompakt V6-motor og proppe den ned i en lille mellemklassebil er i virkeligheden så indlysende, at man kan undre sig over, at den ikke benyttes mere – det gik jo også meget godt med Golf GTI VR6, ikke sandt?

Men Rover har været særligt heldige med løsningen Rover 45/V6, fordi Rovers KV6-motor er en kompakt og let motor, som på ingen måde virker tyngende på den lille Rover 45, der som bekendt er en afart af den femdørs Civic, Honda introducerede i 1995.

Rover 45 har dermed snart syv år på bagen, og det ser man tydeligt i kabinen, som både i stil og finish ligner en bil, der er en generation bagud. Men som med næsten alle Honda-modeller er der ikke noget galt med førerpositionen, hvorfor man har fri adgang til at glæde sig over den lækre undervogn, som også var

Hondas adelsmærke dengang.

Og netop undervognen danner et godt udgangspunkt for at tøjle de 180 hk, som V6-motoren slipper ud, hvis man træder speederen i bund. Komforten er fin, og det samme er retningsstabiliteten – ikke mindst på grund af de massive 15-egede MG-17 tommer hjul. 0-100 km/t klares på 7,5 endda meget acceptable sekunder, og MG ZS føles samtidig både hurtig og smidig.

Der er med andre ord meget, der taler for at ZS vitterlig kunne bidrage til at restituere MG mærket, men indtil videre sker det desværre ikke i Danmark.

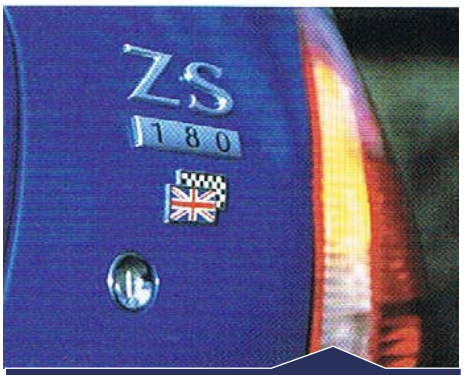
Prisforhandlingerne mellem fabrikken og den danske importør er nemlig faldet til jorden, og introduktionen er udskudt til næste år.

Indtil da må vi nøjes med de gamle MG'er, der stadig findes i Danmark.

♦



Finish og stil i kabinen er en generation bagud og skæmmer helheden en del. Ærgerligt, når resten af pakken med motor og undervogn faktisk er ganske god.



Der er ingen tvivl om, hvor mange heste MG'en har nu



Tre stk. MG ZS i race trim





MG ZS 180 (2002-2005)

MG ZS er hovedsageligt en forhjulstrukken badge manipuleret Rover 45 (som blev lanceret i 1999). Rover 45 var en facelifted udgave af Rover 400, der blev lanceret i hatchback form i 1995 og som saloon i 1996. Rover 400 havde meget til fælles med Honda Civic 1995-1999. På det tidspunkt arbejdede Honda og Rover i partnerskab med at designe og udvikle biler til de japanske og europæiske markeder.

MG ZS blev hurtigt skabt ud fra Rover 45 efter at BMW solgte MG-Rover i 2000. Udviklingen af modellen blev stærkt fremskyndet af, at Rover allerede havde skabt 400-serie prototyper af bilen med V6-motorer og sportslig affjedring. Faktisk udviklede MG-Rover MG udgaver af alle tre Rover biler til salg på det tidspunkt. Rover 25 blev MG ZR, Rover 45 til MG ZS og Rover 75 til MG ZT.

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.

MG ZS adskilte sig fra Rover 45 ved at være det sportslige alternativ og havde bredere hjulkasser og et revideret interiør.

MG ZS kunne fås med 1,4 L; 1,6 L og 1,8 L K-serie I4 motorer, som ydede mellem 103 og 115 HK. Dertil kom en 2,5 L V6 motor på 175 HK, hvilket gav bilen en topfart på 224 km/h og en 0-60 mph tid på 7,3 sek. Endelig fandtes en dieselmotor på 2,0 L med 111 HK og en topfart på 193 km/h.

Produktionstal:

MG ZS (2002-2005) alle motorvarianter: 27.540 stk.

Vi synes…

En god køretur i en lidt gammeldags kabine



V6-motorens temperament passer rigtig godt til den lille Rover 45



17-tommer alufælge er også en del af den store sportskit-pakke



…ligesom alu-indkapslingen i racerstil omkring udstødningsrøret

Datablad MG ZS 180 (2003)



,

Motor: 2.5 l V6, 2.497 cc

Ydelse: 175 hk ved 6500 o/min. 2540 Nm ved 4.000 o/min.

Præstationer: 0-100 7.3 sek.

Topfart: 224 km/t.

Dækmontering: 205/45 R17

Forbrug. EU-mix: 10.5 km/l.

Årlig afgift: kr. 5.000

Pris: NA

Der blev leveret særlige lette motormodeller til det Irske og Portugisiske marked (99 - 115 hk).

MG ZR, ZS. ZT har eget register i www.mgcc.co.uk

Tekst og foto Thomas Hjortshøj

Bragt med tilladelse af Bil Magasinet
Bragt første gang i marts 2002

MG ZT 190



Der er ikke meget tilbage af Rover 75's bløde, duvende kørestil. MG ZT 190 bider sig overraskende godt fast i vejen.

MG til UG

Rover 75 er blevet trimmet i fitnesscenteret. Resultatet hedder MG ZT 190, og den er overraskende vellykket.

I de senere år har Rover-mærket været kastet rundt i manegen som en håndgranat med splinten trukket ud, men nu er der andre boller på suppen. Med en stribe sportslige MG-modeller vil Rovers nye ejere børste morfar-imaget af og tiltrække yngre entusiastiske kunder med længere levetid.

Foreløbig er topmodellen denne MG 190 ZT, i princippet en Rover 75, som har sagt farvel til sølvtøjet, trafikpuden og de bløde knæ. Med 18 tommer-hjul, hidsige farver, en markant hønsenet-kølergrill og en stor hækspoiler har den fået, men mistroen lurer i mit baghoved. Svarer Rover/MG forvandlingen til at se sin oldefar i stramme løbebukser og Nike Air hightech-joggingsko?

Ude foran slår vejen et skarpt sving, og højre fod giver motoren en portion mellemgas, så gearstangen uden problemer smutter fra tredje ned i andet gear. Omdrejningstælleren springer op ad skalaen, og motoren giver en dyb snerren fra sig som tegn på, at den er klar til angreb. I indgangen til svinget fodrer jeg motoren med mere gas, men forhjulene tager ufortrødent udfordringen op, bider sig godt fast i asfalten og sender mig igennem med overraskende lidt dramatik.

Min mistro til MG-forvandlingsnummeret er forduftet for en stund. Hvor du i en Rover 75 nød komforten og landskabet i ro og mag, lokker MG ZT 190 dig til en mere aggressiv kørestil. Den napper svingene med minimal krængning og understyring, og med et mere direkte og præcist styretøj er køreoplevelsen intens.

Men Roverfolkene har også strammet og tunet, hvor det var nødvendigt. For eksempel har MG 190 ZT 70% stivere fjedre og hårdere dæmpere end Rover 75, 17% kraftigere krængningsstabilisatorer foran og 16% bagtil, undervognen er sænket 20 mm, og så er der selvfølgelig 18 tommer hjulene med 225/45 dæk.

Den 2,5 liters, 24-ventilede motor har også været en tur i fitnesscenteret, så den via ændret ventilstyring, knastaksler, indsugningsmanifold, og udstødning nu yder 190 hk i stedet for de hidtidige 177.

Lydkulissen er den rette til en bil af denne støbning, men desværre reagerer den for dovent på speederen, så du sidder tilbage med indtrykket af, at de 190 hk kun eksisterer på papiret. Men døm ikke for hurtigt, for motorens potentiale blev bekræftet ved et kig på speedometeret, hvor den sorte nål flytter sig hastigt op gennem skalaen.

ZT 190 har kræfter nok til, at motorvejens yderste spor hurtigt bliver din hjemmebane, men desværre er det ikke kun den lækre motorlyd, der er blevet tydeligere. Du må også leve med mere hjulstøj og rumlen fra undervognen, og det er prisen for den kontante stil.

I interiøret er det farvel til klunkestilen og goddag til det sportslige underspillede med lækre sportssæder beklædt med Alcantara/læder, tykt læderrat plus gearknop, røgfarvede instrumentpaneler i stedet for nøddetræ, og instrumenternes bornholmerur-grafik er udskiftet med en mere stram og nøgtern stil. Det virker vellykket, og MG behøver ikke stå i skyggen af konkurrenterne.

Efter cirka 1.200 km kørsel står det klart, at det med simple midler er lykkedes Rover at forvandle Rover 75 til en bil, som appellerer til folk, der er tættere på puberteten end pensionen. Men i sidste ende er det desværre prisen, der bestemmer kundernes alder.

♦

MG ZT modelserie (2001-2005)

Model	Gear	Motor	HK
(Benzin)			
ZT120 / ZT120+	Manual	1.8 l Tover R4 K-serie	120
ZT160 / ZT160+	Manual	2.6 l Rover V6. Senere turbo 1.8 l R4 K-serie	160
ZT180+	JatCo Automat	2.5 l Rover V6	177
ZT190 / ZT190+	NA	2.5 l Rover V6	190
ZT260+	NA	4.6 l V8 fra Ford Mustang	260
(Diesel)			
ZT115 / ZT115+ CDT	Manual	BMW	115
ZT135 / ZT135+ CDTi	Manual	BMW	131



Nøddetræ og læder har veget pladsen for en mere underspillet sportslig stil.



18"-fælgene med fede dæk understreger MG ZT's sportslige ambitioner



Verdens hurtigste stationscar i 2003
MG ZT-T 260

MG ZT / ZT-T (2001-2005)

MG ZT er en forhjulstrukken sportslig version af Rover 75 produceret af MG-Rover på Longbridge-fabrikken i Birmingham fra 2002 til 2005. En estate version MG ZT-T fandtes også.

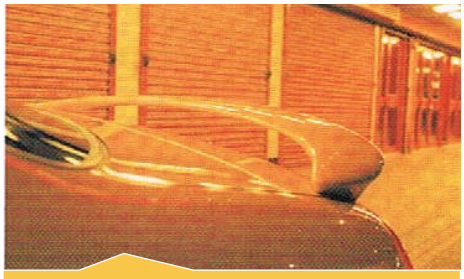
I 2001, tre år efter lanceringen af Rover 75 og mindre end et år efter BMW's frasalg af MG-Rover, blev MG ZT og MG ZT-T lanceret. Modellen var således den eneste MG designet under BMW's ejerskab. Karrosseri og chassis var næsten identisk med Rover 75, men med en anden kølergrill, sporty styling, stivere affjedring og modificerede motorer var bilen mere aggressiv i sin fremtoning end Rovers stilige model 75.

Modellen fandtes med følgende motorvarianter: 2,0 L diesel; 1,8 L – 1,8 L turbo – 2,5 L V6 og 4,6 L V8 benzinmotorer.

Top-modellen ZT 260 brugte en 4,6 liters V8 motor fra Ford Mustang. Modellen blev konverteret fra forhjulstræk til baghjulstræk. Bortset fra badges var den eneste visuelle forskel mellem ZT 260 og andre ZT modeller udstødningen. Motoren ydede 260 HK og gav bilen en topfart på 249 km/h. 0-60 km/h kunne klares på 6,2 sek.

I 2004 fik modellen et mindre facelift i lighed med ZR og ZS.

Produktionstal:
MG ZT og MG ZT-T (2001-2005) alle motorvarianter: 27.149 stk.



Ikke meget morfar-stil her: MG ZT 190 har fået en gevaldig hækspoiler.



Med små midler er Rover 75 forvandlet til en aggressiv sportssedan.



Den 2,5-liters V6 motor har nu 190 hk, og lyden er dejligt snerrende.

Datablad MG ZT 190 (2002):



Motor: V6, 2.497 cm3, 24v

Ydelse: 190 hk ved 6.500 o/min. 245 Nm ved 4.000 o/min.

Præstationer: 0-100km/t: 8,3 sek.

Topfart: 227 km/t

Dækmontering: 225/45ZR18

Forbrug: EU-mix: 10,2 km/l.

Årlig ejerafgift: kr. 5.500

På gaden: April 2002

Pris: Ca. kr. 500.000

Vi synes….

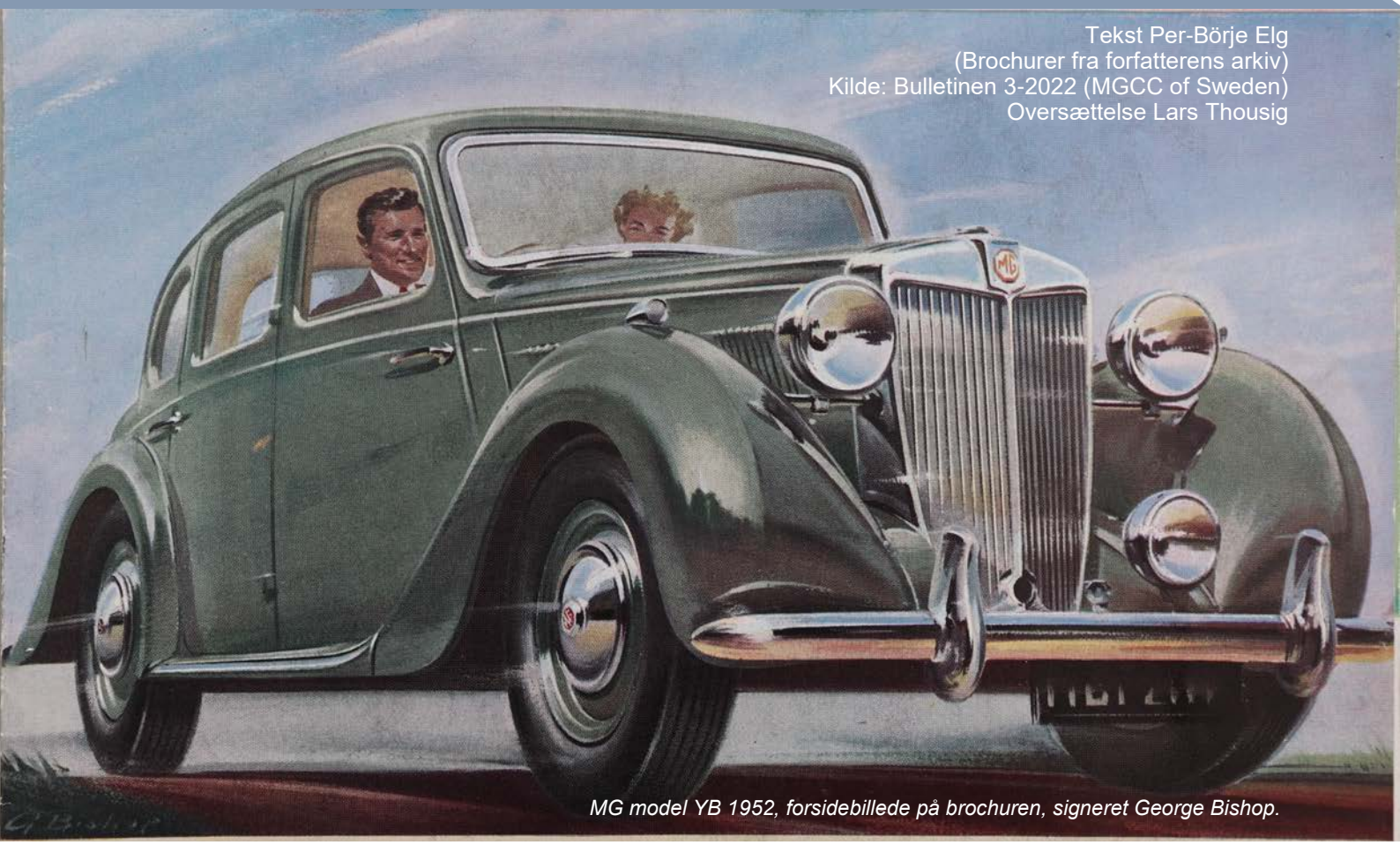
Vellykket forvandling fra morfarbil til driver's car.

MG ZR, ZS. ZT har eget register i www.mgcc.co.uk

MG og reklame

Med skrabepap og akvarel

Tekst Per-Börje Elg
(Brochurer fra forfatterens arkiv)
Kilde: Bulletinen 3-2022 (MGCC of Sweden)
Oversættelse Lars Thousig



MG model YB 1952, forsidebillede på brochuren, signeret George Bishop.



Brochurens forside 1947

For 75 år siden, i foråret 1947, blev MG 1 ¼ liter Saloon, "One and a Quarter Liter", med typenavnet YA præsenteret. Den havde XPAG-motoren på 1250 cc, det samme som i MG TC, men med enkeltkarburator og 46 hk ved 4800 o/min. Bilens finesser omfattede individuelt forhjulsophæng og for første gang på en MG tandstangsstyring.

Den datidige brochure udstrålede en slags stille elegance trykt i sort og brun med en dekorativ farve i lysegrøn. Indledningen er så velformuleret, at den fortjener at blive citeret, selvfølgelig på originalsproget!

"There is more than tradition behind the marque MG, and in presenting this entirely new conception of an MG car, the outstanding characteristics of its predecessors have been faithfully maintained. The 'One and a Quarter' Litre MG Saloon has been developed and produced in the 'atmosphere' peculiar to the marque… Perfect traffic manners, an unusual capacity to cover long or short journeys at high averages, MG acceleration and superb braking power justify the slogan 'Safety Fast!"



Kunstnerisk elegance i brochuren fra 1947



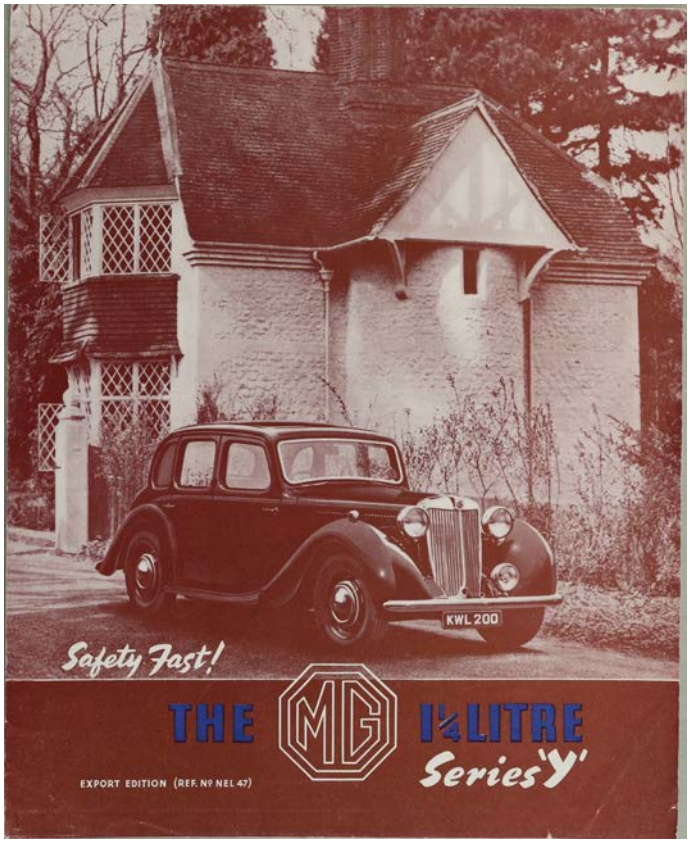
"En tur ud på landet" med MG 1 ¼ liter Saloon, i brochuren 1947

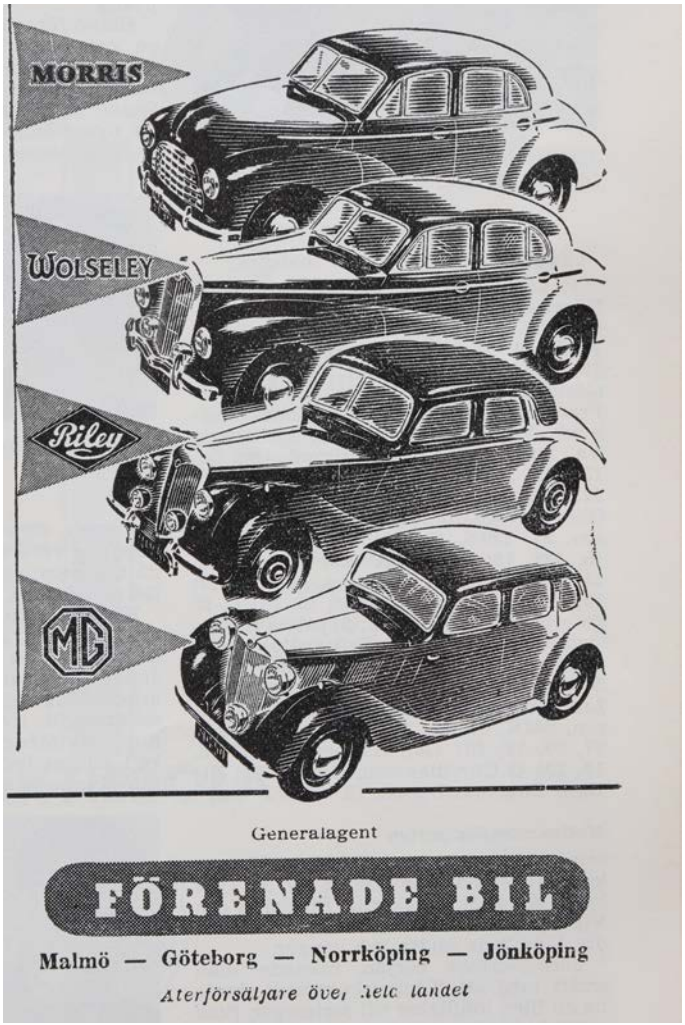
Her er en oversættelse: "Der er mere end tradition bag mærket MG, og ved at lancere dette helt nye MG koncept er de enestående karakteristika fra dens forgængere bevaret. 'One and a Quarter' liter MG Sedan er blevet udviklet og produceret i den 'atmosfære', der er særegen for mærket... Perfekt i trafikken, en usædvanlig styrke til at klare både lange og korte ture ved høj fart, MG-acceleration og fremragende bremseevne retfærdiggør sloganet "Safety Fast!".
Illustrationerne var udført i en nu næsten glemt teknologi med skrabekarton – "scraper board" på engelsk. Det var almindeligt brugt i sort/hvid avisannoncer indtil 60'erne. Det foregik ved at man på skrabekartonens vokslignende overflade tegnede motivet med sort blæk. Herefter skrabede man med en skarp genstand blækket væk og fik fartstreger, kromstriber, kofangere og andet frem. I brochuren til MG 1 ¼ Liter er metoden blevet anvendt til perfektion med en bil printet i sort og typisk engelsk baggrund i brun farve.

"En ny bilmodel vækker altid nysgerrighed", skrev Svenska Motor i nr. 18, den 10. maj 1947, og når det er MG som

Til højre:
Bilerne fra Nuffield. Svensk annonce 1950

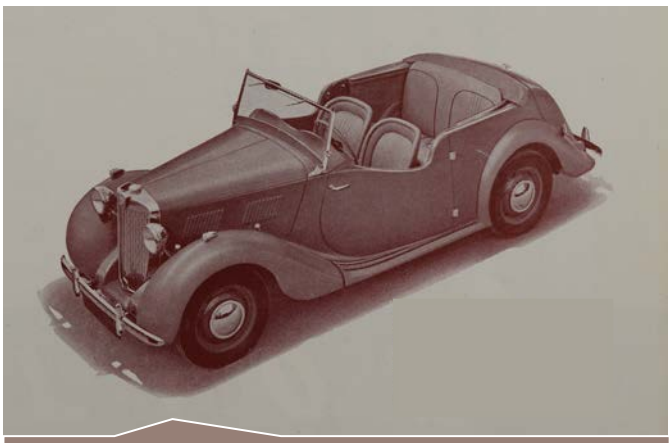
Herunder:
MGY brochure fra august 1948, "Eksport version"







Stilsikker halvtredser grafik, 1952



MG 1 ¼ Litre Tourer, model YT.

lancerer en ny model, er det især den sportsvognsinteresserede bilentusiast som spærrer øjnene op. Finesser, som avisen beskrev var blandt andet, at rattet var justerbart i længden, at de to forreste sæder kunne justeres frem/tilbage, at der var et armlæn midt på bagsædet, og de indvendige detaljer i valnøddetræ. Standardudstyret omfattede desuden tågelygter og en "baklygte, som lyser når bakgearet er aktivt."

På London Motor Show i efteråret 1948 blev der præsenteret en firepersoners åben udgave, "MG One and Quarter Liter Tourer", med typenavnet "YT", "*for export only*", som det hed. "*Still going strong*" skrev Svenska Motor i nr. 46, 20. november 1948, med et billede af denne hurtige Open Tourer. Det samme billede, som også var i brochuren, med billedteksten: "*The Open Tourer har det umiskendelige udseende af fuldblod*". Stil og smag kan selvfølgelig diskuteres, men den legendariske MG-autoritet Wilson McComb skrev: *"den er lige så sportslig i udseende som et gennemsnitligt victoriansk badekar."* Nej, MG YT var ikke en succes, trods dobbelte SU-karburatorer og 54 hk, og den samtidige brochure, dateret 8/48, med et fotograferet billede trykt i rødbrun på forsiden, vinder ingen point for kunstnerisk elegance. Synes jeg.

Sidst på efteråret 1951, til modelåret 1952, kom en ny Saloon med typenavnet: YB. Ændringerne var ikke omfattende – hypoid-bagaksel, 15-tommer hjul i stedet for 16-tommer, forbedrede bremser og krængningsstabilisator. Forreste - og bageste kofangerhorn var de eneste synlige ændringer.

Men brochuren, nu i farver, var fuld af halvtredseroptimisme med tegneserieliggnende figurer med talebobler, "*for sportslige mænd... som også er familiemænd.*" På forsiden en glad chauffør bag rattet – bilen er naturligvis højre styret – i en grøn bil i høj fart, tegnet i lidt af et frøperspektiv for at se stor og imponerende ud, diskret signeret af George Bishop i nederste venstre hjørne. Ligesom mange af sine samtidige kolleger i reklamebranchen var han ikke tilknyttet kun ét mærke, men illustrerede for eksempel også brochurer for Jaguar - som også var "lidt større end virkeligheden".

Naturligvis er brochurebillederne udført med vandfarve, men ikke den type mange måske husker fra deres skoletid, men den mere dækkende farve af typen gouache. De livagtige tegninger var dominerende i bilbrochurene indtil 60'erne, hvor fotograferede farvebillede tog over

I en annonce i det britiske blad "The Motor" den 31.12.1952 blev MG 1¼ Liter Sedan præsenteret med ordene: "*Ser godt ud, alsidig og rimelig i pris. MG Sedan er familiebilen med et sportsligt hjerte."*

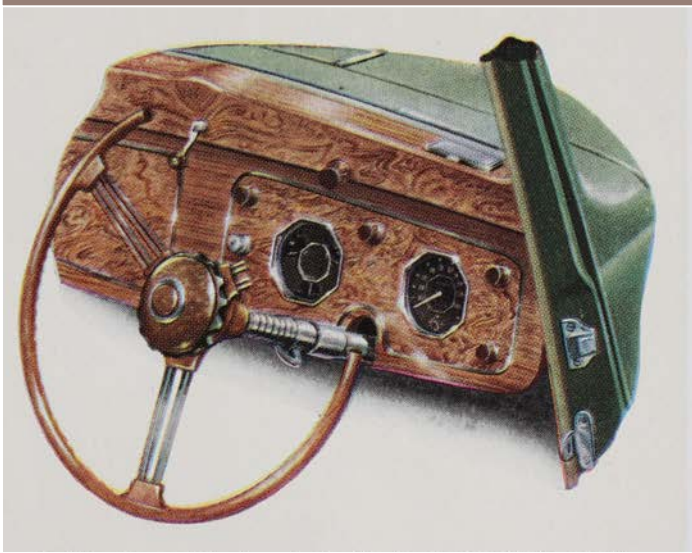
På udstillingen i Earls Court i London den 21.-31. oktober 1953 blev efterfølgeren, Magnette ZA, vist. På det tidspunkt var MG YA fremstillet i perioden 1947-1951 i 6.158 eksemplarer, MG YB i perioden 1952-1953 i 1.301 eksemplarer og den åbne tourer, YT, i perioden 1948-1950 i 877 eksemplarer.

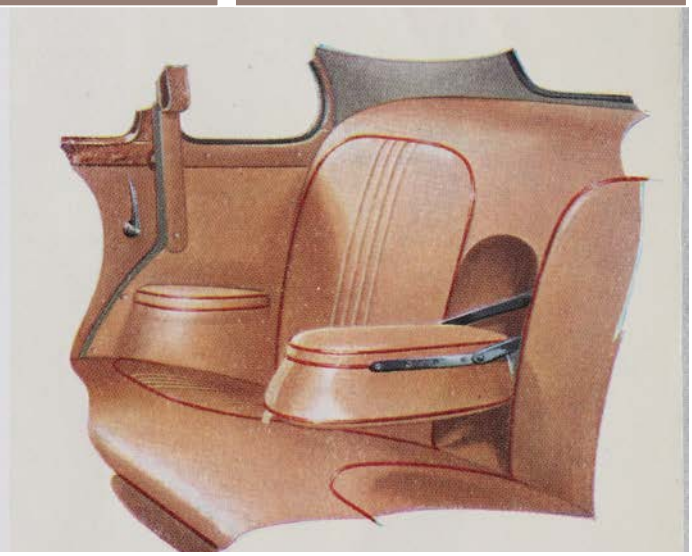
♦



Nogle tidlige kunstværker fra forfatteren - i skrabekarton og gouache.

Herunder: Elegante detaljer i brochuren fra 1952.





NYHED

BIL MAGASINETS NYE ÅRBOG

ELBIL REVYEN 2022



Velkommen til Bil Magasinets nye årbog, der klæder læseren grundigt på i elbilernes fascinerende univers. Fordelt på 210 sider får du en oversigt over alle de elbiler, som findes på det danske marked – samt hvilke nye elbilsmærker vi kan se frem til. Derudover dykker Elbils Revyen ned i teknikken bag elbilerne og kigger på alt fra ladehastigheder, batteriteknologi og ikke mindst hvor langt vi er fra, at elbiler kan lades lige så hurtigt, som en benzinbil tankes.

I årbogen får du blandt andet:

- Hvad sker der, når batteriet er kaput?
- Guide: Sådan planlægger du bilferie i elbil.
- På tur med campingvogn og elbil.
- Hvad er fremtiden for elbiler?
- Guide: Hvilken ladeløsning er den bedste for dig.
- Oversigt: Nye elbiler på det danske marked.
- Komplet dataoversigt over samtlige elbiler i Danmark.
- Nyttigt leksikon med tekniske begrebsforklaringer.



BESTIL DEN I DAG FOR KUN

129 KR

+ 39 kr. i porto og eksp.
I alt 168 kr.

LØSSALGSPRIS 199,95 KR.

BILMAGASINET.DK/ELBILREVY

Bonnier Publications International AS, Kundeservice, postboks 413, 0900 København C, tlf. 39 10 30 00



Bjørn Berthelsen pudser sin MG PA



En stor, flot og overskuelig stand. Lars Thousig nusser om sin Midget, som han håber at få solgt



Førerpladsen i en MG T-type



Claus Poulsen racer Midget

Så er årets CHGP overstået, og MGCC DC var atter med!

I år var vi blevet tildelt et stand område knap så langt væk fra alting, som vi før har været. Desuden var området større end tidligere – 35x25m med langsiden som facade, hvilket gav lidt andre muligheder for opstilling, end vi ellers har haft. Et par friske camperende campister var ankommet allerede torsdag og havde opsat deres midlertidige hjem lige bag vores stand, mens det egentlige arbejde med opsætning af vore pavilloner kom i gang fredag over middag, hvor også de første biler for alvor begyndte at ankomme. Det hele tog form i løbet af eftermiddagen, og hen ad spisetid var alt stort set på plads. De to sidste ekvipager ankom lørdag morgen inden syv, hvor adgangsvejen blev lukket, så nogen var tidligt oppe lørdag morgen!

På standen havde vi en pavillon i hvert af de forreste hjørner flankeret af vore gule flag. Og mellem pavillonerne havde vi valgt at placere vores fødselsdagsbarn, MGB. Faktisk havde vi en MGB, en MGC og en MGB V8 alle tourer (vel ikke roadster da de alle har faste sidevinduer?) med Unionjack på vores flagguirlande villigt flagrende mellem førnævnte flagstænger. Og billedet blev fuldendt med MGB GT, så det kunne næsten ikke blive bedre.

Det er vel overflødigt at nævne: klubben havde selvfølgelig CHGPs flotteste klubstand med suverænt flest biler! - I alt havde vi 15 biler på vores stand spændende fra MG PA 1936 til MG ZT-T 2003, så vi var ganske godt dækket ind med modeller, og det var dejligt, at se publikums interesse for de mange forskellige modeller. Vores stand var i øvrigt pænt besøgt, især lørdag, hvor der bogstaveligt talt var gæster konstant. Søndag var knap så travl, men vejret var heller ikke rigtigt med os denne dag..

To MG Midgets var blandt de biler, som havde fundet vej til vores stand. Begge sat op til lidt ræs, hvilket tilsyneladende faldt i mange besøgendes smag, men også vores MGB/C/V8 gav anledning til spørgsmål lidt ud over det sædvanlige.

Specielt Claus Poulsens nyrestaurerede Midget racer trak mange nysgerrige til. Også de mange andre MG modeller havde en vis tiltrækningskraft, og ikke mindst det yngre ægtepar, som konkret var på jagt efter en klassisk sportsvogn. Jeg håber både Lars og Claus fik dem overtalt til at vælge en MG. Lars havde også sit flotte salgssmil på gennem weekend'en idet han forsøgte at sælge sin gamle Midget racer. Hele tre besøgende viste interesse for bilen, så nu får den lige lidt ekstra med pudsekluden hjemme i garagen, hvis nu de kommer tilbage.

Søndag fortsatte i samme rille, som sagt dog med lidt færre besøgende og generelt dårligere vejr, men regnbygerne som kom og gik, gjorde dog sit til at højne spændingen ved de forskellige løb.

For de svagt gående MG folk - og dem er der åbenbart nogle stykker af - var der arrangeret opsætning af klubbens TV apparat i pavillonen bagerst på standen. Her kunne både de trætte og svagt gående MG folk hvile sig i behagelige havestole med en frisk kop kaffe i hånden,

Tekst Torben Olesen. Foto Jørgen Jørgensen, Torben Olesen og Allan Christensen

Vores MG stand



Vores MG stand i al sin pragt og udfoldelse

mens de overværede aktiviteterne på banen. Godt at Grethe Thousig dagene igennem sørgede for friskt vand til elkedlen. Overblikket over aktiviteter på banen var strengt taget bedre ved TV'et end ude ved selve banen. Skulle man have valgt at ofre en tribuneplads vil foranstående analyse dog nok blive gjort til skamme.

Og nu vi er ved det med pengene, så var der også i år "Ræs for Riget", hvorfra indtægterne jo går til Børnecancer afdelingen på Riget. Flere af CHGPs gæster benyttede lejligheden til på egen krop, at mærke suset fra racerbanen, og i hvert fald mindst en af klubbens medlemmer fandt muldvarpen frem og købte en tur – vistnok i en Porsche GT3 med Michelle Gatting ved rattet (læs mere om hendes meritter i "Set & Sket Race og Folklore" på de følgende sider). Og fra sædvanligvis pålidelig kilde har vi hørt, det ikke var hende, der var "tøsen" på den tur! - Men måske det deltagende medlem selv vil berette lidt herom ved en anden lejlighed?

Samlet set var det en god weekend på savannen på Bellahøj Park, og efter nedpakning tog alle hjem søndag aften i mættet tilstand.



Race på banen følges på vores TV



Næste år bliver nok lidt anderledes, idet der i samme weekend (1. weekend i august) afholdes EEOTY 2023 i Middelfart arrangeret af vores vestdanske søsterklub, og mange af de medlemmer, som typisk er med på CHGP, vil måske prioritere et europæisk MG arrangement her i landet frem for CHGP. Så hvis du, kære af dette læsende klubmedlem, allerede nu eller senere måske kunne tænke dig, at være med til at afholde CHGP 2023, så sig endelig til. Vi har efterhånden været med derinde i nogle år, så det meste er der rutiner omkring, og det er ikke noget man i givet fald kommer til at stå alene med. Det ville være så godt, om vi som klub kunne være med begge steder, så hold dig ikke tilbage: Kontakt gerne en fra bestyrelse fro at høre nærmere.

Og endnu en gang en stor tak herfra til alle, som var med til at få CHGPs flotteste klubstand til at fungere!

♦



To smulle og klassiske MG typer danner en smuk baggrund på vores stand. En MG Magnette og MG Y-type



MG T-type afdelingen



Jimmy Edvardsson var atter på CHGA med sin MGB



Per Roxlin var også at finde på CHGP dette år med sin Midget Coupé


Matthies og Rikke nyder frokosten og vejret om lørdagen


Formandens flotte nyrestaurterede Midget racer

Bragene tordner ind over Bellahøj Park med enorme knald efterfulgt af en brusende torden. Blev der fejret nytårsaften i dagene den 6.-7. august ?

Det vender vi tilbage senere.

Et flot vejr mødte det tusindtallige publikum denne lørdag på Bellahøj Park, hvor det bare blev bedre og varmere efterhånden som dagen skred frem. Banen var optaget af træning og tidtagning allerede fra morgenstunden, så man var ikke i tvivl om det drejede sig om motorløb denne weekend.

De klassiske højhuse på Bellahøjvej var iklædt et ugennemsigtigt plastklæde som måske kunne tage lidt af støjen fra banen for de mange beboere, eller også var der rent faktisk tale om et igangværende renoveringsarbejde, man kan jo aldrig vide hvor langt folks kreativitet går når uønsket støj vælter ind ad døre og vinduer 2½ dag i træk.

På gåturen op mod vores stand, i selskab med Lars, som jeg løb ind efter ankomst kunne det konstateres, at der efterhånden ikke ses så mange klassiker klubber, der vælger at have en stand under CHGP. Og de få der endnu holder ved synes jeg ærlig talt flyttes længere og længere væk fra pit områderne, også selvom Torben mener noget andet !

Pit områderne er for mig noget af det centrale ved motorløb og ikke mindst under CHGP, da det er skønt at gå rundt og iagttage den hektiske aktivitet, der er i flere telte. Specielt efter et heat, når bilerne står og danser af varme, mens mekanikerne stepper rundt om den skoldhede motor og undervogn.

Men trods den hektiske aktivitet i pit områderne er der plads til en lille snak med nysgerrige besøgende, som prøver at gøre sig kloge på dit og dat.

Den hektiske aktivitet lever midt i en ren fest med høj musik fra de mange sponsorområder, der prøver at glæde deres kunder, der i løbet af året har fået stukket en adgangsbillet i hånden, som de så kan bruge under CHGP for at få sig en god plads tæt op ad banen samt en fadøl og en grillpølse.

Det ser for mig ud som om det tilsyneladende faldende antal biler i pitområderne kompenseres ved det øgede antal sponsorområder. Men det er kun min fornemmelse, og slet ikke dokumenteret - endnu!

Det ses i øvrigt også på banen, idet der efterhånden kan konstateres ret få løb med klassiske biler, sammenlignet med tidligere år. Nok er felterne i hvert heat store, men det skyldes bl.a., at der er for få tilmeldte biler til de oprindelige klasser, som så bliver sat sammen til store fælles heat med biler af vidt forskellig motorstørrelse.

Race på banen

I fraværet af klassiske biler vises nu supplerende race med helt moderne racere som f.eks. TCR racere med tidens unge racerkørere bag rattet, de hidsige små 5/8 størrelse Legends Cars og så drengerøvsunderholdningen med "driftsbiler", en betegnelse som dækker over tre monster biler med monster motorer, der virkelig kan køre sidelæns og brænde dæk af, mens de larmer ad helvede til.

Nyt i år var klassen for "Young Timers",

Tekst og foto Allan Christensen



Ja, hvad gør man ikke for at vække opsigt ? - Land Rover var meget synlige - også i år med spektakulære opstillinmger og køretilbud



Renault Type V1 20HP Landaulette fra 1908. Vist på Classic House standen



Nikolaj Mortensens hurtige Turner GT fra 1963

som var et udmærket indslag med biler produceret op til 1990. Tiden går jo, så hvad mange af os i en vis moden alder opfatter som klassikere, oplever ungdommen som håbløs gamle biler, Præcis som vi selv gjorde i vores glade ungdom. Denne nye Young Timer klasse var egentlig et udmærket indslag, en klasse typisk med biler som BMW 3-serien, Porsche 944 og 924, Peugeot 106 GTI, Honda Civic R, Nissan 350Z m.fl. En sjov blanding som viste godt race.

SIxty-Fiver klassen viste atter flot race i et meget stort felt, hvor Nikolaj Mortensen klarede sig flot overfor de motorstærke Ford Mustang, Ford Galaxie og Ford Falcon. Det blev til en samlet 3.plads for Nikolaj i sin specielle Turner GT.

Søndagen viste sig desværre fra sin ret våde side, da flere løb specielt om eftermiddagen måtte afvikles i regnvejr. Det fik specielt konsekvenser i løbet Royal Pro/Am. I første del af løbet, hvor amatørkøreren sidder bag rattet klarede HKH Prins Joachim sig forrygende, da han fra 7. og sidste startplads kørte sig op til en 2.plads, kun overgået af Michael Holden, begge i Ford Lotus Cortina.

Da de professionelle kom bag rattet skete der noget. Tom Kristensen, der kørte i Joachims Lotus Cortina, sprang frem fra startplads to og vandt første sving, en føring han øgede hele vejen rundt på første omgang foran Nicolai Sylvest og Michelle Gatting. Men i svinget for enden af langsiden på anden omgang fik den gode Tom forbremset sig, og satte prinsens bil i barrieren. Slut for denne gang,

Kampen stod herefter mellem Nicolai Sylvest og Michelle Gatting, begge i Lotus Cortina, i et meget tæt race med Sylvest forrest. Men hen mod slutningen af heatet lykkedes det Michelle Gatting at fange ham i svinget op mod langsiden til stor jubel på Bellehøj Park. Dog holdt det ikke så mange omgange, for også hun lykkedes med at forbremse sig i det våde vejr, og sætte Oscar Davidsen-Siesbye Lotus Cortina i beton afskærmningen, hvorefter den unge Nicolai Sylvest kunne cruise i mål som vinder og indehaver af hånerettet et helt år.

CHGP under forandring.

Ved at samle så mange klasser i én klasse opstår nogle ret kedelige heat, idet der er al for stor forskel på motorstørrelserne. Og når der så ikke er flere biler indenfor hver enkelt klasse, ender det ofte med paradekørsel, som f.eks. i 71-klassen.

På indercirklen, der er det helt bærende område for både tilskuere, udstillere, madboder og sponsorer synes det som om der er øget fokus på helt moderne biler, idet flere bilmærker var repræsenteret med deres el-bil modeller. Der stod således ”El-biler” som overskrift på årets arrangement. I tillæg til dette ses og mærkes også de store sponsorområder. Nok skal der være plads til det hele, men jeg synes det klassiske i den grad er ved at blive marginaliseret.

Principielt er det vel ok, men så skal arrangementet måske efterhånden kaldes noget andet (?)

Men samlet set er det dog stadig sjovt at være på Bellahøj Park, da der fortsat er mange spændende biler, og ikke mindst klassikerne, der konkurrerer på banen.

Og så lige det med nytårsaften. I løbet af week-enden forstod jeg, at det slet ikke var nytårsfyrværkeri på Bellahøj Park, men de utroligt larmende TCR raceres udstødninger. Hertil bidrog festlighederne fra de tre ”driftsbiler” til løjerne med sprutten og prutten i takt med sidelæns kørsel i høj fart. De unge jublede, de gamle måbede !

♦


Hoppeborge var årets nye påfund og yderst populært hos børnene



Ja, man kan da godt blive træt af al det race. Så er det godt med en havestol i MG teltet

Efter længere tids fuld sol, tørke og hedebølge varslede DMI et omslag i vejret: regn på vej. Regnen ville angiveligt vælte ned om fredagen, og måske om lørdagen. Det blev fredag, og heldigvis fandt regnen vej denne dag. Skønt, fordi årets A-type tur var planlagt til lørdag den 20. august, hvor vejret var strålende.

14 biler havde meldt sig til truen, men forskellige uheldige omstændigheder gjorde desværre, at kun 10 mødte op.

Starten gik fra Hans og Anette Møller Olsens Almegaard, ved Højby midt i Odsherred, hvor klubben bød på morgenbrød, te og kaffe.

Sloganet for turen var "fra kyst til kyst". Det skønne Odsherred er omgivet af vand: Kattegat mod Nord, Isefjorden mod Øst, Lammefjorden mod Syd og Nekselø- og Sejerø Bugt mod vest. Turen skulle være en appetitvækker, så deltagerne ville vende tilbage og se nærmere på, hvad stedet byder på, fremfor at suse igennem ad rute 21 for at nå færgen til Aarhus.

Vi kørte mod øst, mod Annebjerg ved Isefjorden. Her lå tidligere Psykiatrihospitalet, der også omfattede "Sikringen". Nu huser de smukke bygninger nu Anneberg Kulturpark og en del af UNESCOs Geopark Odsherred.

Desværre var der ikke tid til ophold her, ej heller ved Hempels Glasmuseum tæt ved. Ad småveje nåede vi til Sidingedæmningen og den tilbageblevne "våde" del af Lammefjorden. Malergården, hvor malerfamilien Swane en gang boede ligger lige ved, men ak: ingen tid til et stop for at beskue udstillingen af familiens bolig samt mange malerier.



Frokost på Odden Havn



Frokost på Odden Havn



Klar til afgang fra

Derfra gik turen tværs over den tørlagte Lammefjord til Fårevejle, hvor vi gjorde holdt ved Besøgsmarken, hvor Hans engageret fortalte om Lammefjordens afgrøder, hvor den specielle jordbund – man fristes til at sige *terroir* – gør, at gu-

Tekst og foto Michel Boeckstyns



Almegaard

lerødder og kartofler har så megen egenart, at de er omfattet af EU-kvalitetsmærkeordning BGB, svarende til en *appellation d'origine controlée*. Der

findes sågar *Grand Cru* gulerødder, som bliver kåret ved en stor årlig begivenhed. Hvad Hans ikke vidste om disse ting, er nok ikke værd at vide.

Efter Fårevejle gik turen mod nord, langs Nekselø bugten og Veddinge bakker (hvem sagde, at Danmark er et fladt land?) frem til Høve, hvor vi nød den fantastiske udsigt fra toppen af Høve Stræde over Sejerø Bugten. Her var der tid til at mindes Tour de Frances dage i Danmark, og til at køre en lille tur ad Tourens rute: Côte de Høve Stræde og Côte de Asnæs Indelukke, hvor Magnus Cort vandt de første point til sin bjergtrøje.

Det næste mål var Havnebyen ud til Kattegat. Hans havde reserveret et parkeringsareal, hvor vi lige netop kunne klemme os ind, hvilket viste sig at være ret klogt tænkt, idet netop denne dag blev der afholdt "Makrelfestivalen" på havnen. Vi kunne derfor nyde vores medbragte frokost i fred og ro, samtidig med vi nød det smukke solskinsvejr og havnestemningen.

Sidste etape gik til Michel og Ibens sommerhus ved Nyrup Bugt, hvor der blev serveret kaffe og kage samtidig med at den hyggelige samtale deltagerne imellem pågik.

Turen strakte sig over ca.110 km. i et skønt og varieret landskab.

I afskedens time blev der blandt deltagerne nævnt noget om Gåsetårnet, hvilket straks fik Ben Hedegaard og Jette Meilsøe til at melde sig som arrangører af næste års MGA-type tur, som så skulle gå til Sydsjælland..

Tak til arrangørerne for et fint arrangement,

♦



Besøgsgården



Afslutning i Iben og Michels sommerhus

Aftentur på Sydsjælland





På denne tirsdag aften den 9.august 2022 kunne vi glæde os over et dejligt sommervejr da vi mødtes på lystbådehavnen i Faxe Ladeplads. Sådan et smukt vejr havde selvfølgelig lokket hele 19 ekvipager frem af garagerne på Sydsjælland, Lolland og Falster.

Michael Christensen havde planlagt og arrangeret aftenens tur, som med start fra lystbådehavnen gik frem til Feddet, hvor vi fortsatte mod Vindbyholt over Stavnstrup i et smukt bakket terræn, og videre til Præstø havn.

Ved Jungshoved (ikke et ord om Gønge-høvdinge), hvor vi nød udsigten, kørte vi videre over Langebæk for til slut at lande på Petersværft havn mellem Kalvehave og Vordingborg.

En dejlig tur i et smukt landskab. Så tak til Michael for arrangementet.

♦





Tekst og foto Henrik Petersen

Køretur mod Esrum Kloster



Der var en håndfuld MGF og TF med, blandt andet disse tre.


Frokost i det grønne foran klostret.


Guiden foran en model af klostret med det fysiske kloster i baggrunden.

For 871 år siden rejste en flok franske munke på invitation af den danske ærkebiskop Eskil til Esrum i Nordsjælland og oprettede et kloster. Munkene tilhørte Cistercienserordenen, som var blevet grundlagt i Frankrig 53 år tidligere. Gennem de næste 400 år voksede Esrum kloster til et vældigt anlæg med henved 200 munke. Der var en stor kirke, en firelænget klostergård og yderligere et par længer samt dyrehold og urtehave. Klosteret var under Pavens direkte beskyttelse, og var moderkloster for en række andre klostre i Danmark (Vitskøl og Sorø) og i Tyskland og Polen.

Men så kom reformationen i 1536… Munkene fik lov at blive, men måtte ikke optage nye brødre, og da der var en snes stykker tilbage, fik de besked på sammen med abbeden at flytte til Sorø, så kronen kunne overtage klostret. I dag er 90 % af klostret, herunder kirken, væk. Sten fra det vældige bygningsværk er bl.a. brugt til opførelse af Frederiksborg slot og til Kronborg. Det var kongen Frederik den 2., som forviste munkene og omdannede de sidste 10 % af klostret til 'jagtslot'. Det er disse 10 % som er bevaret, og som de seneste 25 år har været museum. Tænk sig, hvilket storslået bygningsværk vi kunne have haft i dag, havde det ikke været for kongemagtens had mod kirken dengang!

Ovenstående kulturhistorie blev deltagerne i Søndagsturen 31. juli til Esrum Kloster beriget med af klostrets guider. Forinden var 28 MG'ere og næsten dobbelt så mange personer mødt op ved Rema1000 i Veksø til en fælles køretur på ca. 50 km. til Esrum.

Vejret var lunt, men overvejende skyet. Deltagerne blev sendt afsted i to grupper. En enkelt MG måtte efterlades, da den var gået i 'spare-mode' og kun ville køre på tre cylindere. Resten drog ad de små veje via Søsum, Ganløse, Nymølle, Kirkelte, Karlebo, Grønholt og Fredensborg til Esrum Kloster. Ved klostret skulle gruppe et have en times guidet rundvisning kl. 12, mens gruppe to tømte de medbragte picnickurve. Kl. 13 blev der byttet rundt. Derved blev vi desværre spredt lidt for meget, men klostret kunne ikke håndtere os alle i én rundvisning.

Efterhånden brød solen frem, og det blev rigtig varmt, da juli-solen kastede sit lys på kloster og MG'ere. Tak til Charlotte og Claus, som havde tilrettelagt turen. De kunne desværre ikke selv deltage, da Claus havde fået corona og syntes, at han burde blive hjemme.



♦

Tekst Rikke U. Nissen. Foto Rikke U. Nissen og Jette Clausen

Vidste du at.....



Idé og input Matthies Nissen

….der på Austins fabrik i Longbridge engang blev fremstillet en lille bybil til det amerikanske marked. Motoren var BMC's B-motor på 1489 ccm, som er den samme som en MGA motor, dog med en mindre ydelse på 42 hp og en tretrinsgearkasse med ratgearskifte! Der var tale om en Metropolitan, en lille bybil med bænkesæde og plads til 2 – 3 personer. Bilen blev fremstillet i samarbejde med først Hudson/Nash (1954 – 1957) og senere med American Motors (1958 – 1962).

(Foto Wikipeadia)





MG DAYs

MG DAYS 2023

Will celebrate from the 1st to the 4th June at Epernay

The Centenary

of the marque MG !

It is in the middle of 1923 that Cecil Kimber, the creator of the make, sold a Morris for the first time modified by him, «Morris MG Super Sports ». His idea was to propose an improved car, with better performance than the standard issue model.
It is the beginning of a great story which will make MG the archetype British sports car. MG has more than 80 models of which the famous MGB was the best- selling sports car of its era.



The MG festival in France !

The MG club organises « MG DAYs » every two years, a meeting open to members of the club as well as MG enthusiasts.
For this 2023 edition, we are going to focus on the centenary of our favourite make in Champagne, a region registered with the World Heritage UNESCO.
We are expecting more than 300 crews with vehicles of all eras : pre-war and MMM,T series T, MGA, B, C, Y, MG1100/1300, Metro, Maestro, Montego, RV8, moderns MGF et TF, ZR, ZS et ZT/T.







Le provisional programme : 3 days of activities in magical places :

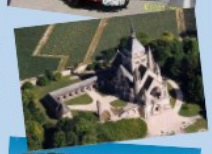
✓ Thursday, a special welcome at the Nicolas Feuillatte centre of Champagne wine production,
✓ Friday and Saturday, participants will go to discover the Champagne Region :

- *« Vallée of the Marne » : this touristic rally will follow the Marne, passing by the Champagne villages , and will stop at the sites of the Great War,*
- *« Mountain of Reims » : the route will cross the vineyard from Epernay for a visit to a cave. Stop at the historic site of the former circuit of Reims/Gueux. Optional visits of the Automobile Museum or of the Reims Cathedral,*

✓ Sunday morning at Epernay, a large « open air » exhibition on the Avenue Champagne,
✓ Animations : games, MG films, …
and many other surprises…











The prospect of good times !

Information : mgday@mgclubdefrance.com
Opening date of registration : septembre 2022.

www.mgclubdefrance.com



European Event of The Year

2. - 6. august 2023

MG 100 years 1923-2023

MGCC Denmark 1973-2023

100-ÅRS JUBILÆUM

I 2023 er det 100år siden MG-bilmærket så dagens lys. Det skal naturligvis fejres med maner, så det er med stor glæde at vi i MG Car Club Danmark har fornøjelsen af at afholder European Event of the Year for alle MG entusiaster i hele Europa.
Eventen afholdes over flere dage i starten af august måned ved Hindsgavl Slot på Fyn. Vi har sammensat en meget spændende og underholdende program hvor blandt andet Slotsparken vil danne rammen om de fleste af dem. Der vil også på flere af dagene være arrangeret køre udflugter for alle MG entusiaster rundt på Fyn og Jylland.

Markedsdag ved Parken/gårdspladsen.
Lørdagen den 5. august vil parken ved Hindsgavl Slot blive fyldt med musik, liv og boder. Ud over lørdagens konkurrence aktiviteter og udstillinger vil der være en markedsplads bestående at boder med produkter du ikke finder på alle andre markeder. Pladsen vil være fyldt med en vifte af klassiske Automobil produkter indenfor beklædning, reservedele, picnic produkter samt lokale fremstillede vare, der vil kunne købes og nydes – kort sagt **- en kæmpe oplevelse for alle….**

European Event of the year

Her er et udpluk af, hvad du kan opleve…

- *MG modeller igennem 100år*
- *100års jubilæumsfest for MG.*
- *50 års jubilæum for MG Car Club Danmark*
- *Jubilæumsmarkedsdag v. Hindsgavl Slot*
- *Rocker Cover Racing.*
- *Concours de Charme konkurrence.*
- *MG Sport – Køreprøve på bane.*
- *Spændende fællesturer med gode oplevelser.*

Se mere på:

https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/

Salget af billetter starter den 1. oktober 2022 på:

https://mgcc.dk/jubilaeum-2023/

AUGUST MÅNEDS VINDER FOTO



Søren Enevoldsens MGB foran Fredensborg Slot.



GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN…….

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

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

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





	SORTERER SKIDT FRA	TRANSPORT MIDDEL	LANDS-DEL	FOR-KORTELSE	BRUGES I MØRKE	KAN INDSTILLES	MG MARVEL KØRER PÅ?	PÅ TYSKE BILER	SY	MALM
OPHÆNGS DEL										
MOTORDEL								GRØNT LAG / ENGELSK DRIK		
SPIST				(1) / SIDSTE BOGSTAV			MG MODEL / KAPUT		EFTER S / GL. ORD FOR ANGEREN	
NOTA BENE			EPOKERS / FØR T							
IKKE DES				TRÅDVÆV / S.BOGSTAV				-H / TILTALEFORM		
TO ENS			IKKE I EN B'ER / SKODA							
KLASSISK FORD		EFTER X / HUNDELYD		KEMISK BETEGNELSE / TYSK TV KANAL			STRØM / STAVET BAGFRA			GAVE FRA AFDØD
GENGIVET								MG MODEL / LUXEMBOURG		
HYLSTRER										
	↳							NORDVEST		

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Orienteringsløb 3 / Køretur
Søndag den 2. oktober 2022 kl. 09.30

Mødested og mål:

Ved Gadekæret 16, 3650 Ølstykke

Her nyder vi den medbragte frokost, hvor klubben giver en vand eller øl.

Kl. 9.30 starter vi med en kort orientering om dagens løb. Er det første gang du skal til O-løb eller bare lang tid siden sidst, vil der også denne gang være en mere detaljeret information for nybegynderne.



O-løbet sættes i gang kl. 10.00, hvor den første bil sendes afsted. Alle der kører O-løb starter med et par minutters mellemrum.

Deltagere på dagens køretur sættes afsted sidst, og evt. hver for sig. I sidste ende er kortege kørsel måske at foretrække, hvilket vi aftaler på stedet, når Ø-løb deltagerne er sendt af sted.

Tilmelding til Claus og Charlotte:

Mail c.c.poulsen@post.tele.dk,

Sms eller tlf. 29 99 42 45

Her meddeles navn på kører og navigatør, samt biltype.

Senest den 28. september 2022



Klubweekend 2023 og 2024

Efter en meget succesfuld klubweekend på Bornholm i juni kan vi nu løfte sløret for klubweekenden næste år. Der bliver ikke nogen!

2023

Fortvivl dog ikke, for der er et meget flot alternativ! Nemlig deltagelse i European Event of the Year, som i 2023 afholdes på Fyn i dagene 2.-6. august. Det er vore venner i den vestdanske klub, som i 2023 kan fejre 50 års jubilæum, og i den anledning inviterer hele Europa til Middelfart og omegn. Dette vil vi gerne bakke op om, så vi sløjfer klubweekenden og anbefaler i stedet, at I tilmelder jer dette internationale arrangement.

På side 29 i dette blad er der en annonce for eventet, og tilmelding åbner den 1. oktober i år. Læs mere på

https://mgcc.dk/europeanevent2023/



Foto fra www.mgcc.dk

2024

Klubweekenden om to år i 2024 er stort set også på plads, så derfor kan vi allerede nu løfte sløret for tid og sted. Vi skal til Ærø fra fredag den 23.august til søndag den 25.august 2024. Vi skal bo på Ærø Hotel i Marstal, som bryster sig af at være Danmarks eneste voksenhotel. Vi kommer hele øen rundt i vores MG'er og skal med vægterne på rundtur i eventyrbyen Ærøskøbing ligesom der bliver mulighed for at smage på den lokale øl fra Ærø Bryggeri til frokosten den ene dag. Så sæt kryds i kalenderen allerede nu. Mere information når vi nærmer os 2024.

Bedste hilsener Bestyrelsen



Sommer, sol og Ærø.

Foto: Rikke U. Nissen

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM
Tirsdag den 4.oktober 2022 kl. 19.00

Mødested:

Sommers Automobil museum. 1.sal

Nærum Hovedgasde 3, 2850 Nærum

Goodwood Revival 2021

Goodwood Revival: Denne aften kommer du nærmere alt det spændende, du kan opleve, hvis du deltager i Goodwood Revival i England.

Flere af klubbens medlemmer deltog i 2021 udgaven, og Lars vil fortælle og vise billeder om både begivenheden samt hvordan du kan deltage – som tilskuer.

Tag gerne din co-driver med, da Goodwood er meget mere end gamle biler som racer rundt på banen.

På gensyn
Claus



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 11.oktober 2022 kl. 19.00

Mødested:

Henrik i Haslev

Bregentvedvej 12, 4690 Haslev

Vedligeholdelse af kølere

Har du køleproblemer, så kom og hør hvad der kan være galt og hvad du selv kan gøre samt hvad en kølersmed kan udrette, så du trygt kan køre sommeren i møde i din MG.

Kølersmeden Per kommer og fortæller om vedligeholdelse af kølere.

Mødet afholdes i de nye lokaler hos Henrik i Haslev *På gensyn*
Henrik



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 18.oktober 2022 kl. 19.00

Mødested:

Brøker Brøndboring

Spånnebæk 7, 4300 Holbæk

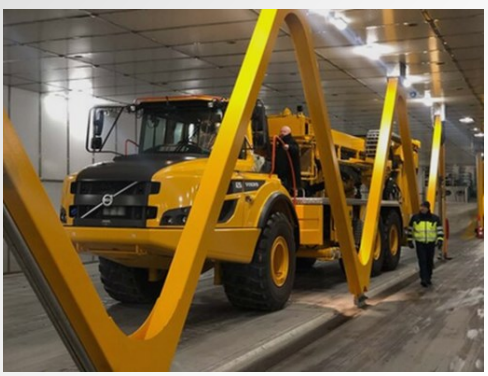
Virksomhedsbesøg

Vi besøger Brøker brøndboring, hvor vi vil få en orientering om virksomheden samt mulighed for at se nogle af de store maskiner, i det omfang maskinerne er hjemme!

Tag bord og stole med, samt kaffe og kopper. Vi sørger for noget til kaffen.

Tilmelding: medlemmgklub@gmail.com

På gensyn
Bo og Matthies



DECEMBER KLUBMØDER

NÆRUM
Den 6.december 2022



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Læs nærmere på hjemmesiden
når vi nærmer os december



VESTSJÆLLAND

Læs nærmere på hjemmesiden
når vi nærmer os december

HUSK:

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



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

25%
rabat ved indtegning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler

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

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

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

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

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

Hvem er vi?



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

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

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

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

ThistedForsikring

JH CLASSIC AUTO



Velkommen hos JH Classic Auto
Dit lokale autoværksted 3210 Vejby

Mere end 25 års erfaring!
Vi sætter en ære i at udføre kvalificeret autoservice, herunder pladearbejde på alle biler, med specielt kendskab til de klassiske biler.

Salg af biler • Totalrenovering • Fuld service
Reservedelsforhandler
Forsikringsskader • Vinteropbevaring

JH CLASSIC AUTO
Grøndyssevej 3, 3210 Vejby
+45 41 60 60 04
info@jhclassicauto.dk • www.jhclassicauto.dk

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 1.november 2022 kl. 19.00

Mødested:

Sommers Automobil museum, 1.sal

Nærum Hovedgasde 3, 2850 Nærum

Præsentation af en Midget racer

Claus Poulsen fortæller om restaurering af sin Midget fra næsten skrot til flot, og som er sat op til seriøst klubrace.

Claus medbringer en stor stak billeder med fotodokumentation for hele forløbet.

På gensyn



Claus´ Midget på vores stand under årets CHGP

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 8.november 2022 kl. 19.00

Mødested:

"Vores nye mødested"

Bregentvedvej 12, 4690 Haslev

Besøg af en kørelærer

Vi får besøg af kørelærer Brehm, som bl.a. fortæller os om de nye færdselstavler samt inviterer til en teoriprøve anno 2022.

Kan du bestå den?

Vel mødt

På gensyn
Henrik



(Eksempler)



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 15.november 2022 kl. 19.00

Mødested:

Glad Kalundborg

Slagelsevej 88, 4400 Kalundborg

Virksomhedsbesøg

Glad Kalundborg er forhandler af bl.a. Peugeot og Citröen. Vi skal høre om udviklingen fra benzin- til el-drift, og så skal vi høre, hvordan det er gået Glad Rally team i den forgangne sæson. Glad har sammensat følgende program for os:

19:00: Velkomst:

- v/Jacob Glad. Efterfulgt af rundvisning
- Bilbranchen anno 2022: Omstilling til elektriske biler / paradigmeskifte forude.

20:00: Pause

- Kaffe og kage

20:15: Team Glad Sport Rally Team:

- Oplev Kenneth Madsen og Jacob Madsen præsentere Team'et, hvor vi giver en opdatering på 2022 sæsonen. Hør herunder om vores første sæson, og oplev bilerne helt tæt på.

21:00:Tak for i dag

OBS: Arrangementet gennemføres ikke ved tilmelding på under 25 personer.

Tilmelding:

Bo Damkjær inden den 1. november på:

Mail: bda@vsa.dk

Vel mødt til en glad aften

På gensyn
Bo





Foto:
Glad Kalundborg

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

LARS BORSIG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG CLASSIC MG

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

KØB & SALG

SÆLGES

MGB 1979, US model

Bilen har elektrisk overgear, 2 elektriske kølerventilatorer, elektronisk tænding og er alm. vedligeholdt ved British Sportscars, hvor bilen er købt i okt. 2013. Flotte lædersæder og pæn kaleche og tonneau. Kører som den skal, men bare alt for lidt. Km stand 139.800. 8 års syn til sept. 2023. Pris kr. 75.000,-.



Bent Winther
Tlf.: 4042 4030
E-mail: biw@email.dk

MG TF 1952

USA import med 51400 miles. Købt for et år siden, og udført følgende: Sædet ompolstret. Kardanled udskiftet. Løse "U" bolte fastspændt Ny viskermotor. VF støddæmper udskiftet. Thermostathus samt slange og 7 vinget ventilator monteret. Samt motorblok og køler gennemskyllet. Tankalarm rep. Plus et nyt batteri. Ønsket solgt pga. min alder. Prisen kr. 140.000,- er justerbar!!!



Erik Schmidt
Tlf.: 2945 3890
E-mail:
erik.h.schmidt@privat.dk

Sportsrat

MOUNTNEY rat komplet med ratnav og horntryk lige til at montere, 35 cm i diameter. Som nyt, har været monteret i MGB. Kr. 500,00.



Matthies Nissen
Tlf.: 4016 5486
E-mail: moganissen@youmail.dk

MGB 1966

Bilen er nysynet og velholdt. Der medfølger 1 stk. ekstra gearkasse, samt brugt kaleche. Sælges for kr. 116.000,-.



Søren Sparreager
Tlf.: 2373 8645
E-mail: sparreager@gmail.com

SÆLGES

MG TF 135

Produceret 22/4 2004.Registreret første gang 26/4 2005 i Østrig. Registreret i DK 27/6 2013. Km stand 95.000. Registret i mit navn 26/2 2018. Km stand 117.000. Dags dato km stand 140.000. Seneste syn 21/4 2021. Yderligere oplysninger ved personlig henvendelse. Pris: kr. 120.000,-.



John Mau
Tlf.: 4046 0522
E-mail: johnmau@live.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 si-dedør. Tilbud: 109.000 kr.



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

MGB 1971

Yderst velholdt og serviceret 43343 miles.Forsynet med T9 gearkasse konvertering. Elektronisk tænding. Originale trådhjul. Moto Lita rat. Rack på bagageklap. Pæn og fejlfri kaleche. Windbreaker. Tonneau heldækken. Pris kr. 128.000,- (Lev. indreg. i købers navn)



Bengt Høffner
Tlf.: 2029 1640
E-mail: b.hoeffner@hotmail.com



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



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.

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

MP Autolakering
gruppen

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

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

Vi glæder os til at byde alle velkommen!



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.