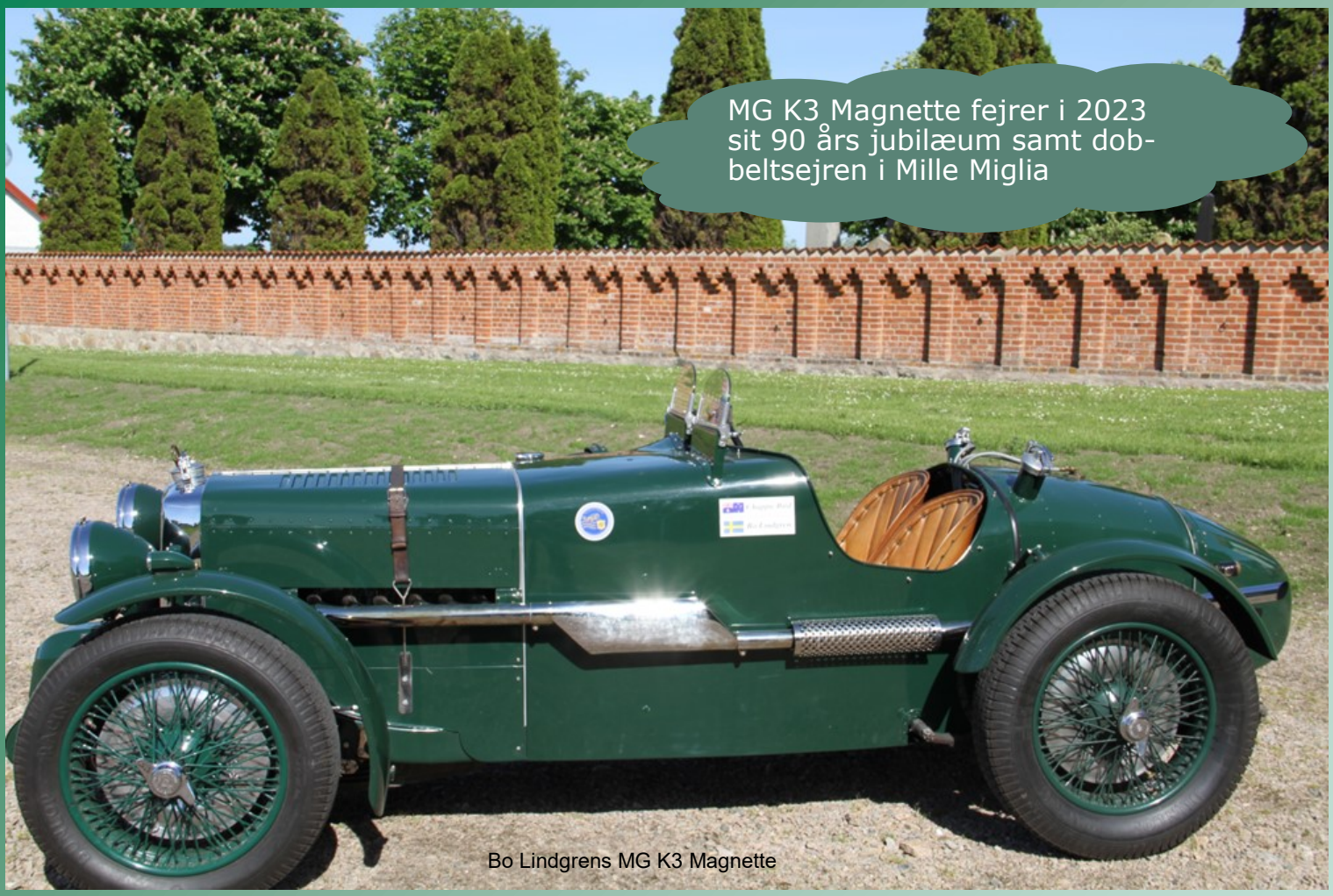
MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for MGCC Danish Centre

Nr.2 - Marts-April 2023



MG K3 Magnette fejrer i 2023 sit 90 års jubilæum samt dob-beltsejren i Mille Miglia

Bo Lindgrens MG K3 Magnette



Vi har prøvekørt den nye eldrevne MG4

Nok den mest spændende nye MG siden SAIC begyndte at bygge MG elbiler. Og så leveres den til en attraktiv pris. Læs mere inde på side 6-10



LBL301 kom hjem



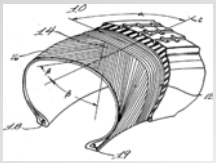
Lars Thousig har kigget i Safety Fast' gemmer og fundet historien om den glemte MGA. Læs mere på side 14-16.

MG på film





Kirsten og Bob Cobley tænker tilbage på gamle film, hvor MG var med.
Kig ind på side 12-13



Radialdæk

Vi fortsætter historien om radialdækket. På side 22-23 kan du læse et indlæg, der stammer fra bilskribent Tage Schmidts bog "Deres næste bil" fra 1971



"Den stille dame"

På side 18-20 causerer Søren Nauntoft fra VlaRetro over MGA modellens rolle i bilhistorien

MG nr. 21 i Danmark

De eldrevne MG ser ud til at være faldet i danskernes smag. Se en opgørelse på side 17. Se også hvilke nye MG vi snart vil se.



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:



I anledning af MG K3 Magnettes meritter med en 1. og 2. plads i Mille Miglia 1933 fejrer vi modellens 90 års jubilæum i år

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

På årets sidste vinterdag, inden kalenderen skifter til første forårsmåned, sidder jeg og nyder den blå himmel med klar sol og temperaturer på op til 9 gr. Det er da næsten forår nu !

En nabo har allerede været ude og lufte sin åbne Alfa Romeo Spider, efter at han fik hevet vinterens dækken af bilen.

Med en vejrudsigt der lover sol de kommende dage, vil mange klassikere nok opleve sin første forårstur allerede her i begyndelsen af marts. Jeg nyder at se de åbne klassikere i det tidligere forår, på en solrig dag, da det sender signaler om, at nu skal vi i gang med køresæsonen og med kalechen nede.

I "Nyt fra bestyrelsen" kan du læse om de kommende måneders spændende arrangementer, og supplere dette med annoncerne for arrangementerne bagerst i bladet og på hjemmesiden. Det er nu, der er ved at ske noget, og i de kommende numre af bladet vil der virkelig komme mange indbydelser til både MG arrangementer, og de mange klassiker arrangementer, der afholdes landet over.

På en kølig og lidt grå januardag havde Lars Thousig og undertegnede fået lov at låne den sprit nye MG4 fra MG Motors, for at prøvekøre den over en hel dag. Og det var ikke nogen kedelig oplevelse, da vi fik oplevet en meget levende lille hatchback med et godt temperament, og hertil en fornuftig rækkevidde. At den så kan anskaffes for en meget konkurrencedygtig pris, gør jo ikke oplevelsen mindre. Specielt undertegnede var meget begejstret for bilen. Du kan læse mere om vores oplevelser på side 6-10, og ikke mindst sammenligninger med de tidligere eldrevne MG modeller, der er kommet på det danske marked siden 2020.

VI har gravet i Safety Fast' arkiver, som viser sig at indeholde et righoldigt udpluk af spændende artikler og beskrivelser af motorløb helt tilbage fra 50'erne og frem til nutidens motorløb på de mange britiske racerbaner. Fælles for alle artikler og beskrivelser er, at de har primær fokus på MG - selvfølgelig !

Over de kommende numre vil vi bringe oversættelser af en række spændende artikler, der fortæller historier om MGs meritter gennem en lang tidsperiode. Fælles for artiklerne er, at de er forfattet inden for de seneste 3-4 år af skribenter på Safety Fast, som har stor viden om emnerne de skriver om.

I dette nummer af MG bladet lægger vi ud med artiklen om LBL301, den glemte MGA, som Lars Thousig har oversat. Læs artiklen på side 14-16.

Vi bliver lidt i MGA land på side 18-20, da vi har fået lov at bringe en artikel fra Via Retro, som Søren Navntoft har forfattet tilbage i 2015. Artiklerne fra dette netmedie om klassiske biler har ofte et lidt kontroversielt tvist i deres artikler, således også i denne artikel, hvor forfatteren mener, at MGA ikke har indtaget en central plads i de klassiske bilers rampelys. Her vil mange af os MG folk nok være uenig med ham. Men når det er sagt, så kommer han frem til en række forhold, der gør, at den burde have en fremtrædende rolle i bilhistorien. Tag artiklen som en form et causeri over MGA, og hertil et sæt synspunkter på bilen.

Hvis du kan huske gamle film, hvor MG har haft en rolle, så genopfrisk din viden ved at læse Kirsten og Bob Cobleys lille artikel på side 12-13. VI har tidligere fået præsenteret specielt MG T-type som en skattet bil i film fra 50'erne, både i danske– og amerikanske film.

Tilbage til nutiden. Så har Rikke U. Nissen samlet salgstallene for de nyeste eldrevne MG modeller, hvor det viser sig, at MG nu er Danmarks 21. største bilmærke. Det er da historisk en meget sjov oplevelse, at se MG på salgstal listerne i landet efter flere årtiers fravær. Her ser jeg bort fra de minimale salg af de Rover baserede modeller. I artiklen kigger vi også kort frem for at se, hvad vi kan forvente af MG'ere i fremtiden.

Så, ikke mere snak, NU er det tid til at komme ud i MG'en, vejret er fantastisk !

God læselyst / Red.

NYT FRA BESTYRELSEN



Forårsfornemmelser

Så er det ved at blive forår og vores biler kan komme ud af deres vinterhi. Håber alle nåede at få lavet det, som var planlagt i vinterpausen, så bilen nu står klar til en lang sæson uden alt for mange uheldige overraskelser.

Her på matriklen går det stødt fremad med projekt MGF. Den er i dag den 22.februar blevet sendt til maleren, så mon ikke den bliver klar til sæsonstart. Vores MGB skal til syn i år, så den skal lige tjekkes igennem, så den er klar inden april måned, så må vi jo håbe, at alt er som det skal være.

Klubarbejde i de mørke måneder

Året startede i Nærum med Nytårskur, champagne og kransekage, Ved samme lejlighed kiggede Kølersmeden forbi os, hvor han fortalte om kølere, hvordan en sådan repareres og stadig ser original ud. Hele 45 medlemmer havde kigget ind til dette årets første klubmøde. Vi er efter følgende blevet enige om at nytårskuren ikke skal være så teknisk, så til næste år laver vi noget, som interesserer både chauffør og co-driver.

Senere i januar blev der afholdt planlægningsmøde på Vestsjælland, hvor initiativer for 2023 kom på plads. 17 medlemmer havde fundet vej til mødet.

Februar møde i Nærum havde besøg af Tom fra Bosch, som underholdt os med en fortælling om al den nymodens teknik i moderne biler, samt om teknikken i elbiler. Et spændende foredrag, som der var mødt 24 medlemmer op for at høre.

Senere i februar blev der i Haslev afholdt planlægnings møde og fri snak rundt om bordet. Et rigtig hyggeligt møde, hvor snakken gik lystigt rund om bordet.

På Vestsjælland var medlemmerne i februar på besøg hos Holbæk Motor Service, hvor vi så deres værksted, og hørte om renovering af motorer.

Kommende arrangementer

Til april klubmødet i Nærum kommer Jens og undertegnet og fortæller om ture til Frankrig og England, hvor vi også vil komme ind på, hvordan vi planlagde turene, samt hvad vi forbereder på vores biler så de kan klare turene.

I Haslev skal vi i april på besøg på et landbrugsmuseum i Faxe Ladeplads, og på Vestsjælland indbydes til en køretur med start fra Dianalund.

Det er skivende stund planen, at vi kan afvikle årets først manøvreprøve den 23.april og som Henning igen står for afviklingen af på banen i Skælskør. Vi mangler lige den sidste afklaring om vi kan låne anlægget på denne dato.

Successen fra tidligere år gentages også i 2023, hvor Matthies Nissen stiller sin viden til rådighed på kurset "MG for begyndere" som afholdes i Ringsted. Se indkaldelse inde i bladet

Englændernetværket indbyder til tur den 30.april med start fra Ringsted. Det er TR klubben der står for arrangementet. Vi håber på så mange medlemmer som til dette arrangement. De plajer at være rigtig hyggelige..

Se mere inde i bladet og på vores hjemmeside som altid er opdateret omkring vores arrangementer.

MG hilsen

Formand Claus Poulsen

Tlf. 29 99 42 45

E-mail: c.c.poulsen@post.tele.dk



Fra Weekend turen til Bornholm i 2022



Et af de slotte vi boede på under vores sommer tur i 2022 til Frankrig



MGF på vej til maleren

KORT NYT

Nyt kursus for mekaniker - mekanikere

Der kører stadigt flere og flere klassikere derude – biler med karburator og helt uden en eneste chip. Hvem skal egentlig servicere og reparere Amazonerne, Boblerne og MGB'erne?

Det skal bl.a. de "mekaniker-mekanikere," der deltager i EUC Nords nye kursus med navnet Classic Tech.

Kjeld fik idéen. Han gik til Anders med den. Anders sagde selvfølgelig. Peter tøvede ikke et sekund.

Og dermed var en ny kursusrække på EUC Nord i Frederikshavn besluttet. Et kursus over en række tredagsmoduler under titlen Classic Tech. På den måde er vejen banet for, at landets værksteder kan sende deres mekanikere til kursuscenteret for at lære – eller for nogle – genopfriske, hvordan det er at være "rigtig" mekaniker.

Kig ind her:

https://www.motormagasinet.dk/article/view/895923/nyt_kursus_for_mekanikermekanikere?ref=newsletter&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_campaign=daily



Peter Jakobsen, EUC Nord (tv) fører kurset Classic Tech ud i livet - Kjeld Seidler, Classic Car House fandt på det. Foto: Flemming Haslund

Tekst og foto Flemming Haslund Thorstensen

Kilde: www.motormagasinet.dk

"If it ain't broke, don't fix it"

(- dette kunne vel være mottoet for Veteranforsikring Danmark i 2023.)

Veteranforsikring Danmark
En del af Thisted Forsikring

Vi har nemlig de samme solide tilbud til ejere af veterankøretøjer som altid:

- Gratis Vejhjælp uden selvrisiko for veterankøretøjer med ansvars- og kaskoforsikring
- Abonnement på redningshjælp uden selvrisiko for klassiske køretøjer
- Veterankøretøjer forsikres fra 30 år, og klassiske køretøjer fra 25 år
- Ved flere veteran- eller klassiske køretøjer (biler og/eller motorcykler) ydes en præmierabat på 25% på hvert køretøj.



Se ind på side 25 i MG bladet.

Kilde: Veteranforsikring Danmark

Regalia fra MGCC Østrig

I anledning af MGCC 100 års jubilæum modtager vi på redaktionen flere sjove tilbud fra MG klubberne rundt om. Fra Østrig tilbyder de f.eks. dette meget flotte Jacques Lemans ur til €159 inkl. Vat. For medlemmer.



MG100 Automatic Watch

MG100 Enamel Car Badge

Car Badge er 85 mm * 55 mm, og ca. 3 mm tykt. Prisen er €65 for medlemmer.

Kig ind på deres hjemmeside:

mgoc@mgoc.at

MG EX234 Prototype, 1965



En unik MG-prototype fra 1965, kun bygget i ét eksemplar, blev i september 2022 annonceret til salg på Bonhams Auctions. Det er tre tidligere ejere, der kun har tilbagelagt 6.563 miles, siden bilen blev bygget, og dens veldokumenterede historie tyder på, at dette er et vigtigt stykke af MG's historie

Planlægningen af bilen begyndte i 1964, da man begyndte at fokusere på næste generation MGB, hvor man bl.a. ville have en bedre chassisdynamik.

Designeren Syd Enevers team var ansvarlig for at konstruere prototypen med kodenavnet "EX234".

Bilen er blevet vurderet til £70.000 - £90.000 (Desværre har vi ikke kunne finde den endelige salgspris)

Ved en senere lejlighed vil vi vende tilbage til historien bag denne prototype, som endte med aldrig at blive sat i produktion trods de fornemme personligheder og designere, der var med indover processen.









Pas godt på din passion og hobby

GF's veterankøretøjsforsikring er tilpasset de særlige behov, du har som ejer af en veteranbil, veteranmotorcykel eller et andet klassisk køretøj. Når du forsikrer dit klassiske eller veterankøretøj hos GF, bliver du samtidig medlem af forsikringsklubben GF Veteran***. Det forsikrede køretøj kan anvendes til hobbykørsel, maksimalt 6.000 km årligt, i perioden fra 15. marts til 31. oktober. Du skal også have registreret et køretøj til daglig brug for at kunne tegne veteranforsikring.

Det får du som medlem i GF Veteran

Forsikringer med overskudsdeling. Hvert år gør vi regnskabet op, og medlemmerne deler overskuddet. Vi trækker din andel fra i din pris for det kommende år. Præmien i 2023 er fx reduceret med 30 % på baggrund af overskud i 2022.

Rabat når du har flere. Har du to eller flere klassiske-/veteranbiler eller -motorcykler, så får du 25 % rabat på forsikringer til alle køretøjerne.

Vejhjælp i Danmark. Du kan få vejhjælp fra SOS Dansk Autohjælp på helt specielle betingelser og til en særlig favorabel pris, når du har veteran- og klassisk bil/MC registreret i dit navn hos GF Veteran.

Vejhjælp i udlandet. Har du tegnet kaskoforsikring på din bil eller motorcykel, så får du hjælp fra SOS International, hvis du kører galt eller kører i stå i udlandet (det røde kort). Totalvægten må ikke overstige 3.500 kg.

Priseksempler for veteran/klassisk køretøj
Årlig præmie. Ansvars- og kaskoforsikring inkl. statsafgift – Selvrisiko 2.133 kr.

Dagsværdi indtil kr.	Veteranbil/-motorcykel		Klassisk bil/-motorcykel		Veteranknallert
	Ansvar og kasko	Ansvar alene	Ansvar og kasko	Ansvar alene	
50.000	767 / **552 kr.***	224 / **172***	1.914 / **1.378 kr.***	554 / **426***	Lovpligtig ansvarsforsikring: 543 kr.**
150.000	1.210 / **862 kr.***		3.020 / **2.152 kr.***		
500.000	2.933 / **2.077 kr.***		7.068 / **5.006 kr.***		

*Priseksemplerne viser præmien før (A/) og efter (/B) fradrag af overskuddet på 30 %.
**Prisen for veteranknallertforsikringen (+25 år) er før overskudsdeling og evt. samlerabat.
Prisen for ansvar og kasko på en lille knallert: 1.065 kr. • Prisen for ansvar og kasko på en stor knallert: 1.034 kr.
Alle priserne er eksklusive afgifter og 30 kr. i medlemskontingent.

Så nemt flytter du dine forsikringer over til os

Udfyld forsikringsbegæring på www.gfforsikring.dk/veteran og medsend to billeder af køretøjet. Så sørger vi for at opsige dine nuværende policer og overfører dem til GF.

****For at blive medlem i GF Veteran skal forskellige krav være opfyldt.*
Du kan læse mere om kravene, vilkår og forsikringssummer m.m. på www.gfforsikring.dk/veteran

GF FORSIKRING
Overskud til hinanden

GF Veteran · Hovedvejen 152B · 2600 Glostrup
Tlf. 7224 4198 · www.gf-veteran.dk · gf-veteran@gf-forsikring.dk

GF Veteran tilbyder forsikringer via GF Forsikring a/s, som er et dansk forsikringsselskab omfattet af Garantifonden for skadesforsikringsselskaber.
Vi tager forbehold for eventuelle fejl. Indholdet kan ikke erstatte den vejledning, som du kan få ved at kontakte os.
Du kan finde betingelserne for vores produkter på www.gfforsikring.dk

Fantastisk MG4



Tekst og foto Allan Christensen og Lars Thousig

MG Motors nyeste skud på stammen af el-biler er den meget smukke hatchback model MG4 Electric. En kompakt bil i VW ID.3 klassen med en flot rækkevidde, et sportsligt udseende, oceaner af ekstraudstyr, en lækker kabine og skøn at køre og opholde sig i. Den skal nok give konkurrenterne grå hår i hovedet, og ikke mindst når prisen tages med i betragtning.

På en lidt grå og kølig januar dag med heftig morgentrafik, øjnes endelig MG Motors Brand Store hus i Valby, hvor vores pressebil venter på os. Vi har fået bilen til låns hele dagen for at få den testet på forskellig type veje og herunder oplevelsen af at afprøve bilens formåen - indenfor lovgivningens rammer, forstås !

Vi har på forhånd fravalgt at få testet de oceaner af muligheder bilens infotainment systemer byder på. Hertil har vi ikke mulighed for at teste batteriets faktiske rækkevidde under givne forudsætninger. Ønskes viden om dette henvises til test af MG4 i diverse bilmagasiner.

Således forberedt hjælper den venlige MG sælger os frem til den på afstand smukke MG4 i den hidsige farve ”Fizzy Orange” med sort tag. En farve der virker utrolig frisk og meget passende til bilens sportslige udtryk. De MG4 der står parkeret ved siden af i farverne sort og hvid, virker helt forkerte og udtryksløse i disse traditionelle farver. Eller også er det bare os, der i et øjebliks ungdommeligt deja-vu føler os tiltrukket af de ungdommelige friske farver.

Under alle omstændigheder klæder den lidt hidsige farve bilen rigtig godt, så måske skulle man sætte kasketten omvendt på hovedet inden køreturen, så man ikke virker helt så gammel i disse ungdommelige omgivelser (?)

Helhedsindtryk

Med en frisk 2.plads i konkurrencen om årets bil, kun slået med et enkelt point af VW ID.Buzz (nyfortolkning af det klassiske ”Rudbrød”) må det siges at MG4 er kommet godt fra start. Salgsfolkene hos MG Motors kunne bekræfte dette, da MG4 er den klart mest sælgende MG lige nu.

Designet på bilen fanger også ens øje med de lidt futuristiske linjer, hvor specielt den dalende taglinje afsluttende i to tunger virker rigtig godt, Set bagfra er designerne også sluppet rigtig godt fra opgaven.

Kabinen virker fornuftig bortset fra et par små irriterende ting, såsom den fritsvævende midterkonsol samt den akavede fodstøtte til venstre fod. Hertil faldt vi over flere genbrugsting fra MG lageret, hvilket formentlig er en af årsagerne til den interessante pris.

Flere løsninger var også temmelig gammeldags, hvilket nok også kan henføres til ønsket om at holde bilen på en lav pris. Specielt det manuelle co-driver sæde virkede lidt irriterende nu, hvor førersædet havde flere automatiske indstillingsmuligheder. Hertil konstaterede vi at fronthjelmen kun kunne holdes oppe via en metalstang, en løsning vi kender fra bl.a. MGB. GPS opkobling til iPhone og Android kunne kun ske ved hjælp af kabel, ikke noget trådløst her, dog kunne



Rigtige håndtag og ikke de moderne typer, der springer frem når ejeren nærmer sig med nøglen eller mobilen i lommen.



En futuristisk "bagdel" med en taglinje, der afsluttes i to "tunger" ud over bagruden.

mobiltelefonen oplades trådløst under kørsel. Trods disse ting virker løsningerne acceptable, når man tænker på den attraktive pris.

Man befinder sig godt i bilen, hvilket også gælder på bagsædet, da sidde stillingen er nogenlunde acceptabel trods det hævede gulv. Det synes at være en god rejsebil til den lille familie, da bagagerummet også er fornuftigt trods den skrånende bagsmæk.

På vejen føles bilen rigtig behagelig at køre, med et fornuftigt reagerende styretøj og en god vejfornemmelse. Og kobler man hjælpesystemer såsom køreassistent m.v. fra, føler man sig bedre tilpas uden de evindelige forstyrrelser fra systemerne.

Den samlede oplevelse af bilen er meget positiv. Hertil synes batteri rækkevidden fornuftig og konkurrencedygtig. MG Motors kan hertil tilbyde en attraktiv garantiordning.

På vejen

Vi lægger fra land midt i et af de helt store trafikkryds i Valby, og det er altid spændende i en MG elbil, da speederen jfr. erfaringer fra tidligere prøvekørsler med eldrevne MGere kan reagere forskelligt når den slippes. Men det viser sig at MG4 speederen virker behagelig, så man ikke ryger fremad i sædet når den slippes grundet den automatiske bremseffekt. Godt at autopiloten endnu ikke var slået til, da de mange biler omkring os kunne have forstyrret dens reaktionsmønster. Det er i øvrigt ikke noget vi testede særskilt, så undskyld til MG Motors hvis bedømmelsen er for hård.

Vi startede med et 95% opladet batteri, som betød at vi havde 388 km at gøre godt med, selvfølgelig alt afhængig af vores kørselsmønster. Men det vender vi tilbage til.

Som i andre eldrevne MG er kørerassistenten også her ret voldsom, noget man virkelig skal vende sig til. Dog er det ikke helt så voldsomt som i Marvel R. Er man ikke vant til kørerassistenter af den kaliber, som i øvrigt findes i nærmest alle moderne biler, skal man bruge nogen tid på at vende sig til det, eller måske alternativt slukke for det. Men så spiller man måske hasard med sikkerheden.

Vi glæder os over, at MG4 under kørsel er meget lydsvag, sammenlignet med tidligere modeller, hvilket er en stor behagelighed. Specielt MGZS EV (den første eldrevne MG på markedet) havde en lidt irriterende let hyletone ved kørsel. Det blev bedre i den faceliftede MGZS EV.

Bilen virker i det hele taget meget letkørt og behagelig. Man skal dog passe på speederfoden, da den inviterer til frisk kørsel. Man føler sig godt "klædt på" i bilen, der ligger godt på vejen, noget der får den gamle "drengerøv" til at vågne i en. Det er en fornøjelse at opleve en bil man føler passer som en velsiddende habit.

Vi syntes styretøjet virkede let, men dog ikke helt så let som tidligere MG, hvilket faktisk føles rart, idet man føler en bedre kontakt med vejen. Venderadiussen er i øvrigt imponerende flot.

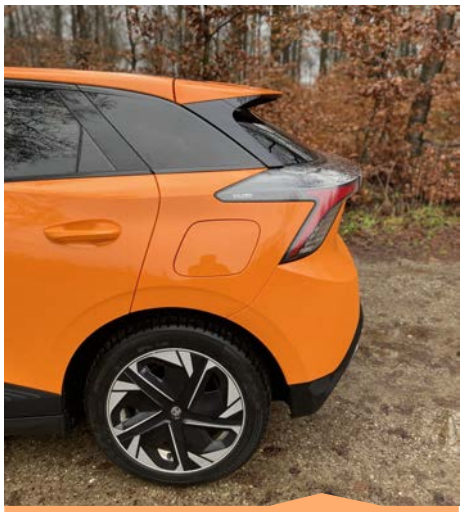
At stige ud af bilen giver lidt udfordringer, da sidepanelerne er temmelig brede, hvilket er ret unormalt for en bil i denne prisklasse. Det er noget man skal vende sig til. Modsat virker det ret nemt at komme ind i bilen, også fordi den faktisk virker lidt højere end andre biler i denne klasse, men det er formentlig et syns– og oplevelses bedrag, da målene ikke indikerer nogen egentlig forskel.

Interiør

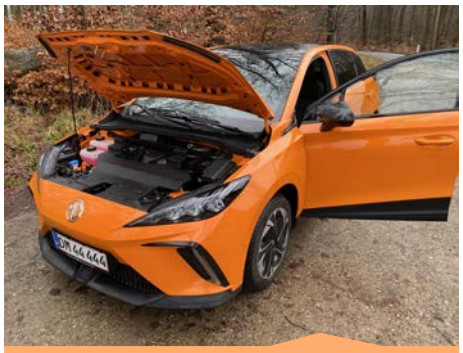
Fornemmelsen af enkelthed er fremherskende. Egentlig en behagelig konstatering, da selve kørslen igen kan blive det centrale. Ganske vidst er nærmest al funktionalitet flyttet over på den 10,25'' store touchskærm, som har samme opbygning som i tidligere MG modeller. Blot er anvendelsen blevet langt bedre, og de enkelte menuer er blevet hurtigere at tilgå med langt kortere responstid.

Med tiden har vi, via erfaring fra flere prøvekørsler af nye MGer, fået mere erfaring med infotainment systemet, hvorved brugen bliver nemmere og mere logisk. Også for et par gamle bilnørder med hang til klassiske sportsvogne. Også den lille 7'' touch skærm bag rattet er inddelt på en logisk måde, eller også er det bare os der er ved at vende os til MG Motors måde at opdele skærmen på. I hvert fald er der adgang til alle de informationer, der er vigtige ved kørsel i en elbil, hvor man kan følge med i forbrug, rest-km på batteriet etc.

Hjælperedskaber som bakkamera virker fint og de små advarselslys på sidespej-



Hækken har en markant afslutning med den udhængende taglinje



Beholdere til forbrugsvæsker m.v. er samlet under fronthjelmen.



Førerpladsen er generelt godt indrettet med et langt bedre fungerende infotainment system og skærm end i tidligere modeller.



Bortset fra den svævende gearvælgerenhed som generer knæene for høje personer sidder man godt i de gode sæder og i en god kørestilling.



Forsæderne giver bedre støtte end tidligere oplevet i de eldrevne MGere.



Infotainment systemet virker bedre end tidlige, og ikke mindst med hurtigere responstider.



Selv for høje personer er der fornuftig plads på bagsæderne. Dog er lårstøtten begrænset.

lene, der advarer om biler på begge sider er en stor hjælp.

Rattet med flad bund - og plads til maven - er efterhånden blevet en mode i nye biler, og faktisk vender man sig til det, så det i sidste ende er behageligt at holde om og styre med.

Sæderne synes at give mere støtte til benene end oplevet i andre modeller, noget der virkelig er rart. Vi oplevede ikke at blive trætte i benene efter dagens kørsel, hvilket var tilfældet ved MGZS EV, Marvel R og tildels MG5. Modsat var vi ikke helt tilfredse med stofsæderne, som er omkranset af et plast -/ kunstofmateriale. Det var som om man sad fast i stoffet. Men her var der måske tale om en produktionsmæssig besparelse for herved at holde bilens pris nede. Noget for noget !

Vi oplevede at lydanlægget var blevet betydelig bedre end i tidligere MG. Om det er en ny løsning der er installeret eller om der er fundet bedre højtalerløsning kunne vi ikke konstatere, men lyden var i hvert fald blevet klart bedre end tidligere.

En anke er den lidt akavede måde støtten til venstre ben og fod er på, da støtte enheden er placeret ret langt inde i fodbrønden. En årsag kan være den trods alt ret korte front på bilen, hvorved pladsen mellem venstre forhjul og venstre fod bliver lidt knap. Det kan give lidt trætte muskler i venstre ben med mindre man ofte skifter stilling med foden.

Til gengæld er det en fornøjelse med de mange muligheder for elektrisk indstilling af fører sædet. Ærgerligt at samme mulighed mangler for indstilling af passagersædet.

Vi nåede ikke at opleve GPS systemet virke, da vi ikke havde et kabel, som skulle forbinde vores mobiltelefoner til systemet. Lidt irriterende, da en trådløs forbindelse næppe ville kunne drive prisen voldsomt op.

Indstillingsmuligheder i infotainment systemet via en 10,25'' touchskærmen er uendelig mange, og hertil kan knapperne på rattet programmeres, så de kan bruges uden at hænderne fjernes fra rattet. Det afprøvede vi dog ikke.

Bagsæderne var af samme materiale som forsæderne. Det positive var her, at man ikke følte sine ben flagre oppe i luften trods det flade gulv i en elbil, noget der altid medfører manglende støtte til lårbenene. Men det er et fælles problem i langt de fleste elbiler, hvis vi skal forstå diverse anmeldelser af sådanne. Selvom det er en hatchbach med dalende taglinje sad man faktisk nogenlunde på bagsæderne, også for personer over 180 cm. Ingen tvivl om, at bagsæderne er bedre for børn og knapt så høje personer, men i denne type bil overraskede det, at der var så fin plads.

Kig ud af bagruden skal man vende sig til, da de er forholdsvis små og lidt højtsiddende. Udsynet over C-stolpen er også en smule begrænset. Det smarte design har åbenbart sin pris !

Bagagerummet kan forøges ved at lægge splitbagsæderne ned, hvilket giver et rimeligt pænt bagagerum med plads til den lille families bagage. Under det flade gulv findes opladeren med mulighed for lynopladning.

Samlet set er interiøret logisk opbygget med en god funktionalitet, også selvom den "svævende" midterkonsol er lidt irriterende for høje chauffører. Man befinder sig faktisk rigtig godt i bilen, hvorved kørefornemmelsen får et ekstra løft.

Exteriør

Ladestikket er placeret i bagerste venstre side, hvilket virker logisk. Hertil virker selve konstruktionen mere robust end den løsning vi så bl.a. i MGZS EV.

Betragtes bilen skråt bagfra har den et sportsligt udtryk, der giver mindelser om biler i en helt anden prisklasse. Den dalende taglinje mod hækken der ender i to "tunger" virker vellykkede. Fronten er mere klassisk elbil design, men flot markeret med de to løftede detaljer i frontklappen, som ender i et par smukt formede forlygter. "Nyrerne" er måske en anelse overdimensioneret, men det er åben-



Bagagerummet giver fin plads, og bagsæderne kan splittes og lægges ned. Under bunden findes opladeren.



Ud– og indstigning skal man lige vende sig til, da sidepanelerne er bredere end normalt for denne bilklasse.

bart tidens trend.

Hjulene på bilen er desværre (igen) et problem, da man åbenbart har svært ved at vælge andre fælge end de futuristisk formede fælge, der måske skal ligne noget med strøm ? - VI ved det ikke. Men hvorfor har man ikke lært af de meget smukke fælge der sidder på MG5 (?) - noget der virkelig klæder den model.

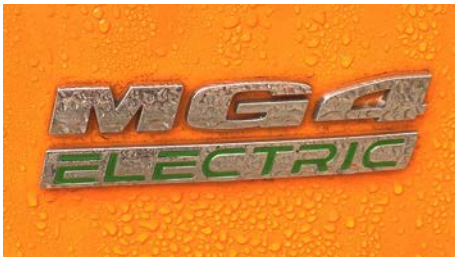
MG4 kommer med sine fælge til at ligne noget fra et computerspil, men det er måske også hensigten ? - Det skæmmer i hvert fald synsindtrykket.

Fordørenes lidt brede paneler skal man vende sig til, og specielt når man står ud af bilen, da det kræver et langt skridt at få fodfæste udenfor bilen. Men det ser smart ud, så vi vælger at se det positivt.

Det er vores oplevelse at MG Motor har fået engageret sig med virkelig dygtige designere, der forstår at gøre en elbil til noget særligt, for vi kan ikke se, at der på markedet i dag findes en hatchback med et så vellykket og sportsligt udtryk som denne MG4.

Der kan vælges krog til bilen, men hvem nænner det i sådan en smuk bil. For den praktisk anlagte kan det nævnes, at den trækker 500 kg på krogen

Ønsker du yderligere informationer om interiør og eksteriør på MG4 kan vi anbefale dig at besøge hjemmesiden "www.mgmotors.dk", da listen over standardudstyr og inkluderede løsninger omkring, ladeløsning, interiør og eksteriør er alenlang.





Fælgene følger tidens design for el-biler, og de synes som opfundet i et computerspil.



Opladeren sider nemt tilgængelig på bilens venstre bagside.

Præstationer.

Bilen har en tophastighed på 160 km/tm.

Nordic Edition modellen:

- 0-100 nås på 7,7 sek. Med en rækkevidde på 350 km (WLTP).
- Batteriet er på 51 kW.

Luxury modellen:

- 0-100 nås på 7,9 sek. Med en rækkevidde på 435 km (WLTP).
- Batteriet er på 64 kW.

Ved behov for yderligere specifikationer, se ind på sidste side i artiklen og på: www.mgmotors.dk

Vi kørte i alt 122 km i et blandet kørselsmønster. Strømforbruget svarede til 151 km, hvor bilen var opladet til 95% kapacitet ved start og sluttede med 62 % kapacitet. Det må siges at være ganske pænt når vi kigger på WLTP normen, hvor forbruget falder i tråd med vores erfaringer fra de tidligere elbiler fra MG Motor.

Som tidligere nævnt havde vi ikke mulighed for at foretage en præcis måling af strømforbruget under specifikke kørselsmønstre, hvorfor vi henviser til bil magasiner, som har foretaget disse målinger.

Opladning:

MG4 muliggør lynopladninger fra 10% til 80% opladning på 35 min. ved maksimalt 135 kW. En trefaset opladningsmulighed med vekselstrøm er tilgængelig med fuld opladning i løbet af natten.

Lynopladning med jævnstrøm (DC) og 3-faset opladning med vekselstrøm (AC)

Foto: mgmotors.dk





Foto: mgmotors.dk

Pris og levering.

Bilen leveres i to udstyrspakker:

- Luxury til kr. 284.999
- Nordic Edition til kr. 249.999

Begge modeller leveres i syv farver, hvor Luxury leveres med to interiørfarver og Nordic Edition i én. Kun farven Dover White med sort interiør leveres uden ekstrapris på kr.4.800.

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. 3.495,-
- Udbetaling kr. 19.995,-
  - Pr. md. Kr. 3.195,-

Nordic Edition:

- Udbetaling kr. 9.995,-.
  - Pr. md. Kr. 2.995,-
- Udbetaling kr. 19.995,-
  - Pr. md. Kr. 2.695,-

Grøn ejerafgift er kr. 370,- halvårligt.

Bilen kan bestilles nu med hurtig levering.

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

♦





Foto: mgmotors.dk

Specifikationer MG4 (Luxury)



Motor: Elektrisk PMSM Motor
Batteri: 61,1 kWh
Gear: Aut. reduktionsgear
On board lader: Tre faser 11 kWh
Max, DC ladeeffekt: 135 kW
Lynladning DC 5-80%: Ca. 35 min
Egenvægt: 1.585 kg.
Totalvægt: 2.133 kg
Anhængervægt: 500 kg
Tophastighed: 160 km/tm.
Præstation (0-100): 7.9 sek.
Rækkevidde (WLTP): 435 km
Forbrug (Wh/km): 166

Interiør, eksteriør, 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

BONNEVIE

Your Classic British Sports Car Supply Specialist

25 år 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

Tekst Kirsten og Bob Cobley
Kilder: Egne fotos, Michael og Pia, Imperial War Museum London og Dansk Filmplakat

MG i film

Reach for the Sky
Himmelhunden

MG i film er en artikelserie om vore kære MGer brugt som tidsrelevante rekvisitter på det store lærred. Der vil være billeder, handlinger og anekdoter fra kendte film og sikkert også fra nogle, man aldrig har hørt om.

Filmen **"Reach for the Sky"** er baseret på historiske fakta:

Under anden verdenskrig var de ofte meget unge RAF flyvere utrolig glade for sportsbiler enten som dagligt transportmiddel og/eller i deres fritid. Og de var i særdeleshed glade for MG.

Det gælder f.eks. den senere kendte RAF Hurricane og Spitfire pilot Douglas Bader (senere Sir Douglas, DFC). I 1928 blev Bader optaget i RAF som officerskadet ved det fornemme Royal Air Force College, Cranwell. I 1930 blev Bader pilotofficer i 23. Squadron RAF med base i Kenley, Surrey.

Som den vovehals han var, forsøgte Bader i december 1931 at gennemføre en lavtflyvende kunstflyvning i en Bristol Bulldog todækker. Flyet forulykkede, og Bader blev hasteindlagt på Royal Berkshire Hospital, hvor begge hans ben blev amputeret omkring knæet.

Det kunne tilsyneladende have været enden på Douglas Baders karriere i RAF. Under genoptræningen over de næste to år fik Bader to kunstige ben af aluminium, og han begyndte straks at flyve igen som privatperson.

Krigen nærmede sig, og der var for få piloter i RAF. Mellem 1937 og 1939 bad Bader flere gange Luftfartsministeriet om at tage ham tilbage til RAF. I november 1939 otte år efter ulykken fløj han igen solo, og fik lov til det, selvom han fløj flyet omvendt i en drejning. Derefter fløj Bader en Hurricane i mange luftkampe over Dunkirk i 1940, før han senere blev forfremmet til Wing Commander.

I 1941 skiftede Bader til en Supermarine Spitfire VB til luftkamp mod tyske jagermaskiner over Frankrig. Efter 62 togter angreb han 12 fjendtlige fly, men desværre blev Baders Spitfire ramt af projektiler. Spitfiren var på vej mod jorden, da et af hans aluminiumsben sad fast. Til alt held knækkede to læderstropper, og Bader faldt ud af maskinen og udløste sin faldskærm. I Saint Omer hospital i Frankrig fik Bader sit kunstige ben leveret tilbage af tyske officerer - og han forsøgte prompte at flygte.



Dansk præmiere:
Den 15.oktober 1956

Instruktør og Manuskript:
Lewis Gilbert

Forlæg:
Bog af Paul Brickhill

Filmen på DVD kan anskaffes hos "Laserdisken.dk" (Foto herunder)



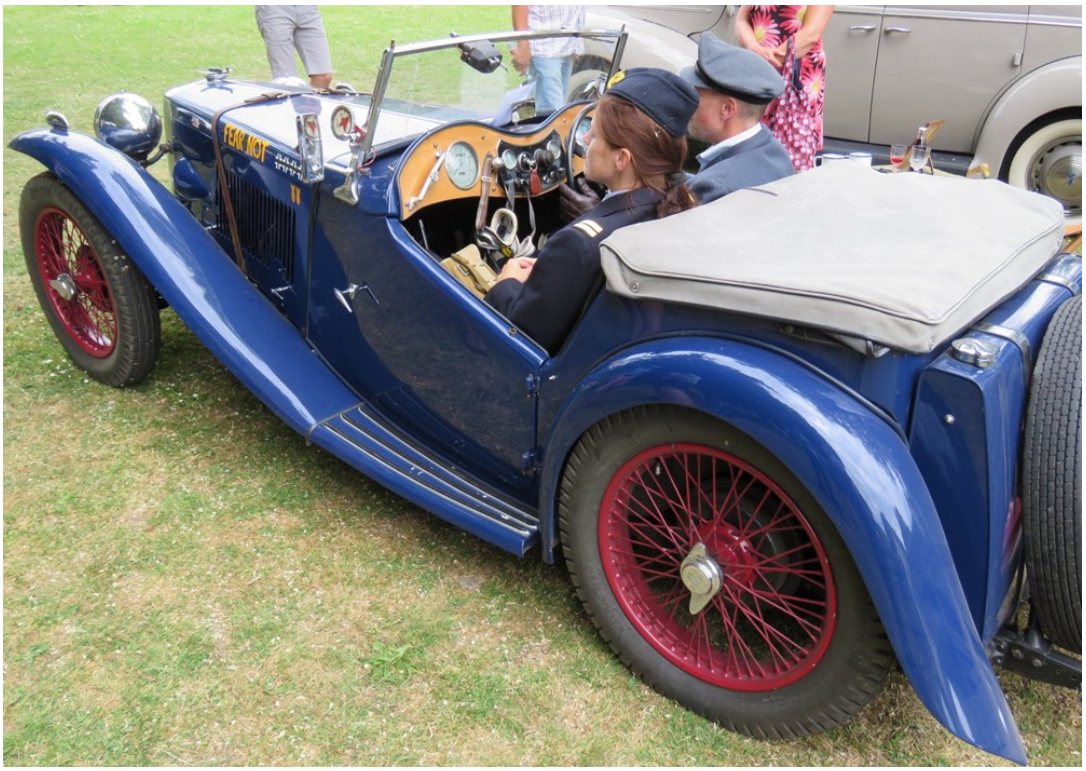


Efter flere flugtforsøg sendte tyskerne Bader til den berygtede fangelejr for officerer Schloss Colditz, som man mente var udbrydersikker. Bader undveg fra slottet, men kunne ikke løbe fra vagten og måtte vente på sin frihed, indtil Colditz blev befriet af US tropper i april 1945.

Baders private bil var en MG TA fra 1938, købt fra ny, og p.g.a. historien bag ejeren blev den solgt for nylig til en samler for ca. kr. 650.000



Vi skruer tiden frem til Gavnø juni 2018. Her har vi Michael Amorsen og Pia i deres "Concours de Gavnø" vindende MG TA "Fear Not" i RAF skikkelse fra 1936. Tillykke Michael og Pia i ATA uniform (Air Transport Auxiliary). Selvom MG TA "Fear Not" er afhændet, kører Michael stadig i MGB GT.







Et ikonisk nummer er kommet hjem!
LBL 301



Udstillet på "MG Live" juni 2020.
Photo: George Dutton

Tekst, foto og kilde: Safety Fast. Oversættelse Lars Thousig

MG Car Club er anerkendt af "*Driver and Vehicle Licensing Authority*" (DVLA) i UK, som "*Authorised Vehicle Owners Club*" med det formål at undersøge biler, hvis ejere søger at indregistrere et køretøj med det oprindelige registreringsnummer

Det vakte derfor stor opmærksomhed i Kimber House i slutningen af 2007, da "Formular nr. V765" blev modtaget fra MGA-specialisten Bob West. Han ønskede at få registreringsnummeret LBL 301 på en MG A, hvis chassisplade var stemplet med "EX182/38".

I erkendelse af betydningen af det meget historiske registreringsnummer, blev klubbens MG A-register bedt om at foretage en grundig undersøgelse, før man nåede en konklusion om at støtte eller afvise ansøgningen. Dette arbejde har taget mere end to år, herunder med omfattende undersøgelser i Nordamerika.

Ansøgningen blev støttet af MG Car Club og klubben blev godkendt af DVLA til at stå for undersøgelsen. Vi behandlede ikke kun ansøgningen om at genforene registreringsnummeret med køretøjet, men også beviserne for at bilen var en tidlig prototype af MG A. Dette er et passende tidspunkt til at offentliggøre vores resultater og forklare det grundlag, som MG A-registret traf sine beslutninger på.

EX182-serien på fire biler blev bygget af MG Car Company som prototyper til produktionen af MG A. Bilerne dukkede første gang op offentligt i juni 1955, EX182/38 havde registreringsnummer: LBL 301.

Registreringsnummeret dukkede op igen i september 1955 ved RAC Tourist Trophy Race på Dundrod Circuit i Nordirland. Bil nr. 34 blev kørt af Flockhart og Lockett, se side 176 i "MG by McComb" som viser et fotografi af LBL 301 ved denne begivenhed.

En film om Tourist Trophy løbet viser, hvordan bilen snurrede rundt og endte i en jordvold, og føreren slynget ud. Nedenstående foto er taget af et medlem af Works-teamet og viser den omfattende skade på bilen med nr. 34.

Når man vurderer et køretøj, som har separat chassis og karrosseri, som MG A, er det chassisrammen, der fremover skal være den bærende del af bilen, som fastholder originaliteten. Andre vigtige komponenter som motor og karrosseri kan ændres uden at originaliteten ændres.

Den bil vi undersøgte, er bygget på et chassis som med produktionsstempelet kan dateres til september 1956. Den har et stålkarosseri med et nummer svarende til produktionen i maj 1958. Vi har konkluderet, at det originale chassis på EX 182/38 blev totalskadet på Dundrod uden mulighed for reparation, og derfor er netop denne bil ikke en af de biler, der kørte på Le Mans i 1955.

En komplet "tidslinje" for EX182/38 og LBL 301 fra september 1955 til i dag vil sandsynligvis aldrig blive fastlagt, da dokumenter, som logbøger og salgssedler, alle er gået tabt.

Ud fra andre beviser mener MG A Register, at en erstatningsbil blev bygget af MG Car Company på 1956-chassiset, med det originale EX 182 aluminiumskarosseri, kardantunnel, instrumentbræt samt nogle af instrumenterne, der stadig er på bilen. Bilen blev tildelt chassisidentiteten EX182/38 og beholdt registreringsnummeret LBL 301, selvom der ikke er bevis for, at de anvendte EX182-komponenter rent faktisk blev overført fra den oprindelige bil.

Omkring efteråret 1956 forhandlede R. W. Fitzwilliam og Robin Carnegie (senere jarlen af Northesk) med MG Car Company ved Marcus Chambers, om at låne tre biler, og disse skulle sammen med hans egen bil danne Fitzwilliam Racing Team. De udlånte biler var: EX182/38 registreringsnr. LBL 301, EX182/40 registreringsnr. LBL 303 og en standardbil som var raceforberedt.

I slutningen af 1956 blev et standard MG A-chassis taget ud af produktionslinjerne og modificeret af udviklingsafdelingen til EX182-specifikationen ved at tilføje Andrex støddæmpere foran og beslag til en 20 gallon benzintank. Denne bil blev



De fire EX182-biler klar til afgang til Le Mans



Bil nr. 34 svært beskadiget i Tourist Thophy løbet.

leveret til Fitzwilliam Team tidligt i 1957. Bilerne deltog i forskellige løb, men efter anmodning blev de returneret til fabrikken, hvor de blev klargjort til deltagelse i Mille Miglia i maj 1957.

Ændringerne bestod i montering af Dunlop skivebremser på alle fire hjul. Jim Cox så bilen i 2008 og identificerede bremserne som dem, der blev monteret af fabrikken på to biler til Fitzwilliam Team til 1957 Mille Miglia. Dette var en del af udviklingsarbejdet af skivebremser til MG A-modellen.

Denne type Dunlop bremser blev aldrig brugt i selve MG A-produktionen og var derfor unikke for disse to biler. Jim bemærkede også, at bogstaverne og tallene på garantipladen (chassispladen) er "omvendt stemplet". En metode, der kun anvendtes af Udviklingsafdelingen.

EX182/40 forulykkede i Mille Miglia og blev sendt tilbage til fabrikken, hvor den blev repareret og fortsatte derefter med at køre løb, indtil den forulykkede på landevejen i juni samme år. EX182/38 blev leveret tilbage i slutningen af 1957-sæsonen
Registreringer viser, at LBL 301 i 1957 blev overført fra Berkshire, hvor MG Car Company lå, til Sussex, hvor R. W. Fitzwilliam boede, og tilbage til Berkshire senere samme år.

I 1958 blev LBL 301 udlånt til og efterfølgende solgt til Wilson Southam, som brugte den til klubløb i 1959-sæsonen. På dette tidspunkt var bilen udstyret med et nyt standard MG A stålkarosseri (chassisnr. 61277). Rapporter fra motorpressen fra 1959 oplyste at Wilson konkurrerede i en "*Le Mans ex Carnegie M.G. nu med nyt karosseri*".

Wilson Southam var canadisk statsborger, og studerede på Balliol College Oxford. Efter at have afsluttet sine studier vendte han tilbage til Canada og tog bilen med derover. Wilson og en af hans medstuderende, Nick Ouroussof, der hjalp som en af hans raceringeniører, har fremlagt erklæringer, der dækker hans anskaffelse af bilen. Disse erklæringer er blevet accepteret af DVLA som en del af beviserne for at bilen i sin nuværende form er den samme, der bar registreringsnummeret LBL 301, da den sidst blev brugt på landevejen i Storbritannien.

Hermed opfyldes kriterierne for at blive genforenet med dens oprindelige registreringsnummer. Den sidste tilgængelige notering hos Registreringsmyndighederne viser, at LBL 301 var registreret i Oxford, men detaljerne om den registrerede ejer er ikke tilgængelige.

Tilbage i Canada solgte Wilson Southam bilen i Hamilton, Ontario. I 1974 købte Gord Whatley den af Louis Gehring med registreringsnummer EX182/38. Gord Whatley siger, at han *"købte bilen som en interessant gammel racerbil, som havde en gearkasse med ligeskårne tænder, gearkasse af aluminium, ingen tæpper eller lyddæmpende materialer, og den havde fire skivebremser".*

Han planlagde at restaurere bilen og fik i 1978 råd og vejledning af Henry Stone, en af mekanikerne fra MG Development Department, som var på besøg i Canada på det tidspunkt. Henry genkendte bilen som en af MG fabrikkens udviklingsbiler,



Mille Miglia 1957

blandt andet med den specielt store bremsevæskebeholder, som han selv havde fremstillet på fabrikken.

Henry overtalte Gord Whatley til at restaurere bilen efter specifikationerne for en Le Mans-bil fra 1955 med tromlebremser. Gord fastholdt skivebremserne; men beholdt chassis, karrosseri og alle andre vigtige komponenter i bilen.

I 1981 solgte Gord Whatley bilen til Gerry Goguen, som udstillede den i sit museum i New Hampshire. Han foretog ingen ændringer på bilen. Efter hans død solgte hans enke Doris Goguen bilen i 2005 til Jon Savage fra Rhode Island.

Jon Savage sendte i 2006 bilen til Storbritannien og fik Bob West til at stå for restaureringen af den. Målet var at bringe bilen tilbage til den stand den havde, da den blev bygget til Fitzwilliam-teamet i 1957. Dog med karrosseri i stål som monteret af MG Works i maj 1958. LBL 301 er nu malet Tyrolite Green, har en 20 gallon benzintank, egerhjul på alufælge af den type, der blev brugt i 1950'erne, og en konkurrenceforrude af fabrikstypen.

Under karosseriet har Bob bibeholdt det rullende chassis bygget af fabrikken i 1956, inklusive for- og baghjulsophænget, bagaksel, styreenhed og gearkassen med ligeskårne tænder. Mindst to hovedkomponenter der er nødvendige for at opfylde DVLA-kriterierne for returnering af det originale registreringsnummer. Bob har bevaret den originale kardantunnel, instrumentbræt og instrumenter og monteret Dunlop skivebremser.

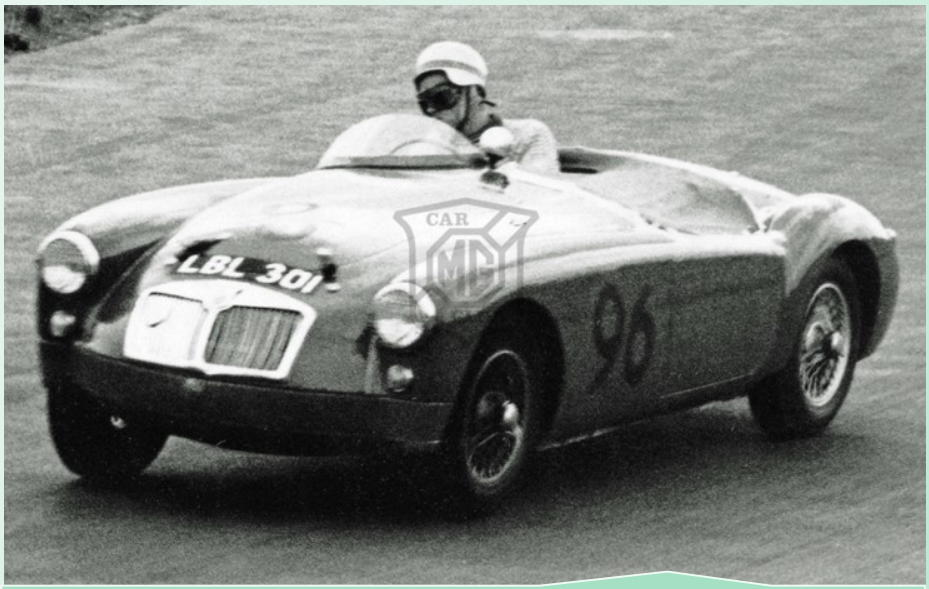
Sammenfattende kan det konkluderes, at dette ikke er en af 1955 Le Mans EX182-bilerne, da den er baseret på et 1956-produktionschassis: Men det er bilen, der blev leveret af MG Development Department til Fitzwilliam-teamet og ombygget af denne afdeling i 1958, efter at den deltog i The Mille Miglia, Goodwood, Silverstone og Nürburgring løb i 1957. Den er blevet genskabt i Mille Miglia-udgaven, da den var del af Fitzwilliam Team.

Vi ønsker LBL 301 og hendes ejere mange succesfulde år på landevejene og racerbanerne med dette ikoniske nummer for at minde os om MG A'ens historiske oprindelse.

MG Car Club ønsker at give sin påskønnelse til dem, der har bidraget til forskningen og restaureringen af denne bil, især Jon Savage, Wilson Southam og Bob West.

Også tak til Robin Barker, Gord Whatley, NAMGAR-medlemmer i Canada, Jim Cox, Nick Ouroussof og medlemmer af MG A-registret i Storbritannien.

♦



Wilson Southam på Snetterton 1959



Bilen som Gordon Whatley købte 1. juni 1974. Foto: Robin Barker.



Restaurering afsluttet januar 2008.
Foto: George Dutton

MG er nu 21. største bilmærke i Danmark.

Og der kommer mere.....!

Tekst Rikke U. Nissen og Allan Christensen.



Foto Rikke U. Nissen

Status på salg af nye MG modeller

Salgstallene for 2022 er opgjort. Som de fleste nok ved, var det et år med udpræget mangel på nye biler. Hvor mange biler og hvilke modeller de enkelte mærker fik afsat afhang af hvad der kunne skaffes af komponenter for at bygge bilerne og om der var plads på fragtskibene for de oversøiske producenters vedkommende.

Derfor blev der også rodet godt rundt i markedsandelene i 2022, hvor et mærke som Peugeot solgte 38 % færre biler end i 2021. De 15 største bilmærker gik alle tilbage. Nr. 16 Mazda voksede 43 %.

MG voksede med 3 % og indtager 21. pladsen, hvilket er to pladser foran næste kineser på listen, som er Polestar.

Ovenstående tal stammer fra FDM's Motor nr. 1/2023, som refererer til De Danske Bilimportører.

Nedenstående tal er fra Motormagasinet 2/2023, som viser MG's salgstal pr. model for 2022 med 2021 i parentes:

MG 4 (elbil): 17 stk. (0 stk.)

MG 5 (elbil): 56 stk. (0 stk.)

MG EHS (hybrid benzin og el): 891 stk. (977 stk.)

MG Marvel R (elbil): 93 stk. (1 stk.)

MG ZS (elbil): 201 stk. (164 stk.)

♦



Pressefoto MG Motors

Hvad bringer de kommende år af MG nyheder?

SAIC fabrikken har i den grad sat sit præg på forvandlingen af MG fra datidens foretrukne sportsvogn til nutidens eldrevne familiebiler. Forvandlingen har ikke været lige populær blandt alle MG entusiaster. Men det må konstateres, at MG har fået sat sit fodaftryk på elbilmarkedet i Danmark, med en række velkørende og prismæssigt interessante modeller.

Fra 2020 til slutningen af 2022 kom der fem nye MG modeller på markedet, hvoraf den første endda nåede at komme ud i en faceliftet udgave (MG ZS EV med et større batteri). Se salgstal til venstre.

I 2023 kan vi dog forvente både en billigere MG4 til omkring kr. 250.000 med en svagere batteripakke og kortere rækkevidde, men herudover også en hidsig MG4, der lover en 0-100 km/tm tid på under fire sekunder. Sidst på året skulle der angiveligt blive præsenteret en MG4 med et større batteri olg en rækkevidde på 550 km.

I 2024 sker der så ting og sager, da det forventes de nye elbil modeller MG ZS, MG S, Marvel R (dcet må være i en revideret aftapning?9 og Sportscoupéen Cyberstar.

Den sidste så vi de først præsentationsbilleder af i 2021, og her venter der et gensyn med MG som regulær sportsvogn igen.

♦



MGA
Den stllle dame rører på sig igen



Af Søren Navntoft, Feb. 2015. Bragt med tilladelse af ViaRetro

"Almindelig" og godt gemt væk i mængden er vel egentlig en ganske god betegnelse for en af Englands fineste sportsvogne. MG's A-model nyder ikke en prominent plads i rampelyset, hvilket er synd, for den gemmer på mange fine historier.

Jeg hører til dem som ikke tænker meget over MGA. Jeg kan lide bilen og jeg er meget tilfreds med dens design. Som med alle andre halvtredserbiler mener jeg, at den hører med til "det fine selskab", dengang hvor produktionen af biler stadig var præget af manuelt håndværk og bilmærkerne stadig kunne være under ledelse af filantroper.

Alligevel forsvinder MGA under min radar og var det ikke for en af mine bedste venner, som forleden proklamerede, at noget af den eneste han ønskede sig var en MGA, så havde jeg nok glemt den igen.

Min ven må i dag forblive anonym, men jeg kan sige så meget, at han til daglig har mere end rigeligt med klassiske biler at gøre. Han er, som mange af os, ved at blive lidt blasert og kan fra tid til anden tabe meningen med de gamle biler. Han har ikke tidligere talt om MGA, så den må være sneget sig ind i hans bevidsthed i sen nattetime hvor modstandskraften var sat i bero.

MGA ER indbegrebet af den britiske sportsvogn. Englænderne er om nogen dem som har defineret sportsvognsbegrebet, og MG er et af de mest fremtrædende sportsvognsmærker i halvtredserne og tresserne. Kigger man på produktionstallene vil man se, at MGA i sin livsperiode 1955 – 1962 blev produceret og solgt i over 100.000 eksemplarer. Langt størstedelen af de mange biler blev eksporteret og kun 5869 blev solgt i England.

Denne fordelingsprocent giver MGA en førsteplads på en eventuel liste med den højeste eksportprocent. Det kan nok undre, at en så ikonisk, succesfuld og færdigbagt sportsvogn ikke har haft større succes i vogntypens eget hjemland end tilfældet var.







MG's eksperimental og rekord bil EX 179.

Af sted til Le Mans i Frankrig 1955



A'et i modelbetegnelsen illustrerer, at selvom MG havde stor succes med sporty vogne før A-modellen, så var denne en ny start for MG og modellen havde ikke meget til fælles med de tidligere T-Type modeller. MGA, som er designet af Syd Enever, fremstod med sit aerodynamiske og bløde karosseri med ekstremt svungne linier, som det nyeste af det nye. Det var sådan en moderne sportsvogn skulle se ud i 1955.

Syd Enevers historie er værd at fortælle om i et særlig dedikeret indlæg, men kort kan han beskrives som en yderst talentfuld mand med stor loyalitet. Han begynder hos Morris allerede som 14-årig og rykkede hurtigt op i hierarkiet på grund af sit store talent, men nok også fordi hans timing var god.

Han kommer til MG og kort tid efter bliver han flyttet til afdelingen for eksperimenter. I begyndelsen af halvtredserne bliver han forfremmet til chef for den tekniske afdeling, og det er her han laver MGA og senere også MGB. I eksperimentalafdelingen – det MÅ være et af de mere interessante steder at arbejde på en bilfabrik – arbejder Enever med rekordbiler. Køretøjer med et eneste formål: At slå hastighedsrekorder. Det betyder mange timers med forsøg med luftmodstand og aerodynamisk design. Arbejdet med aerodynamikken er det som giver MGA sine former og motoren får A-modellen i første omgang fra den mere familievenlige sedanmodel Magnette. En 1500 ccm motor med fire cylindre og 68 hk. Beskedent jo, men i 1955 vel ganske respektabelt.

Man havde i marketingsafdelingen hos MG tænkt, at den nye model skulle have al tænkelig hjælp på vejen, og hertil blev det planlagt, at MGA skulle deltage i Le Mans i 1955. Desværre var virksomheden som skulle lave værktøjer til MG forsinket. Man havde udset sig en ny type værktøj, som var billigere at producere i plastik og gummi, noget der betød at MG besluttede sig for at løbe den risiko.

Hvis det skulle gå galt med den nye værktøjstype, kunne virksomheden altid producere noget nyt, men traditionelt værktøj i stål. Man blev dog forsinket og hos MG kunne man derfor ikke producere A-modellen som planlagt. Le Mans-deltagelsen var derfor i fare, men i stedet for sportsvognsklassen, stillede MGA til start i prototypeklassen. De fire vogne man færdiggjorde til racing, tre til race og en til test og reservedele, var alle udført i aluminium og blev alle kørt selvstændigt fra England til Le Sarthe i Frankrig.

Det gik godt for MGA på Le Mans i 1955, en af de tre vogne udgik, men de resterende to vogne fik henholdsvis en plads som nummer 12 og 17 i den samlede stilling. Rigtigt fint for en helt ny bil. Desværre var Le Mans i 1955 præget af en helt anden, og meget større historie: nemlig det fatale uheld for Mercedes Benz. Dén triste historie vender vi tilbage til i et senere nummer af MG bladet..

Det gik alligevel godt for MGA. Den kom omsider i produktion i 1955 og kunne leveres til de forventningsfulde kunder. De første år produceres hele 12.000 biler og 1500-modellen blev produceret i næsten 60.000 eksemplarer indtil 1959, hvor modellen får en ganske interessant opdatering.

Havde det ikke været fordi man stoppede produktionen af 1500-modellen og lod den nye Twin Cam-model overtage produktionslinjerne havde der været tale om verdens første "GTI"-model. En modelvariant med ekstra præstationsevne. Havde der været et lille overlap i de to modeller havde det været tilfældet. Sådan blev det ikke. Twin Cam-modellen, som stort set kun adskiller sig fra forgængeren ved et lille skilt øverst på forskærmene, pladefælge og så selvfølgelig den nyudviklede motor med dobbelt overliggende knastaksler, blev en selvstændig variant som stod alene i modelprogrammet.

Motoren var højkomprimeret og forsynet med topstykke i aluminium. Der var stor forskel på ydelsen i forhold til forgængeren. Nu havde MGA 108 hk, langt kraftigere end den tidligere 68 hk motor. Desværre var motoren syg i sin konstruktion og stort set alle motorer gik i stykker, mest på grund af den høje kompression.

Man rettede fejlen ved at nedsætte kompressionen og endte med en mere realistisk ydelse på omkring 100 hk. Det løste problemet med de havarerende motorer, men det skadede Twin Cam-modellens ry og rygte. Kun to år efter blev Twin Cam erstattet af 1600 modellen. Twin Cam blev kun produceret i ca. 2100 eksemplarer og er i dag den sjældne søster i MGA programmet.

Ikke desto mindre kan man faktisk købe en MGA Twin Cam for et temmelig moderat beløb – endnu. På nedenstående annonce fra Cars and Classic kan man se en MGA Twin Cam til salg for £27.500, altså i omegnen af kr. 250.000 danske kroner. Billigt for en ikonisk sportsvogn med Le Mans historie, eksotisk motor og produktionsantal nede i Ferrari størrelse.

♦



MGA Twin Cam med de karakteristiske pladefælge





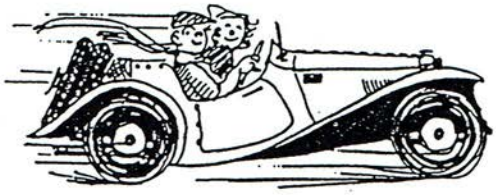


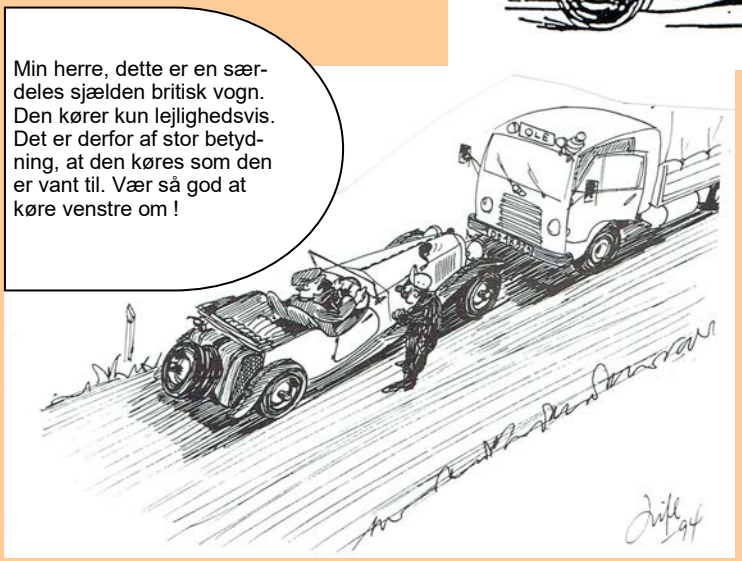
Tegning Pixabay

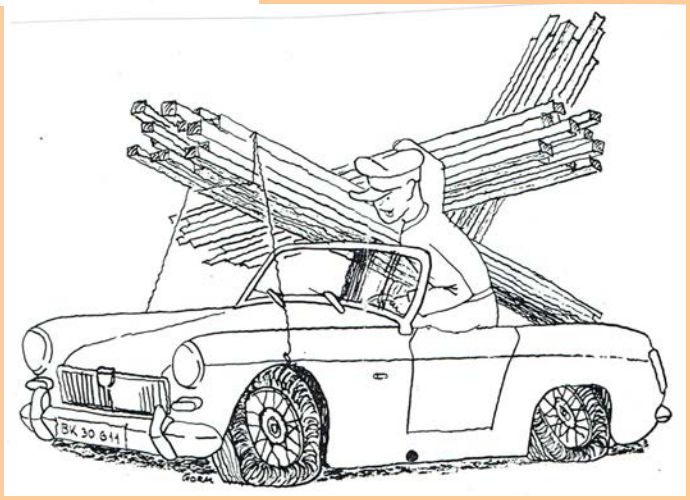
SMIL

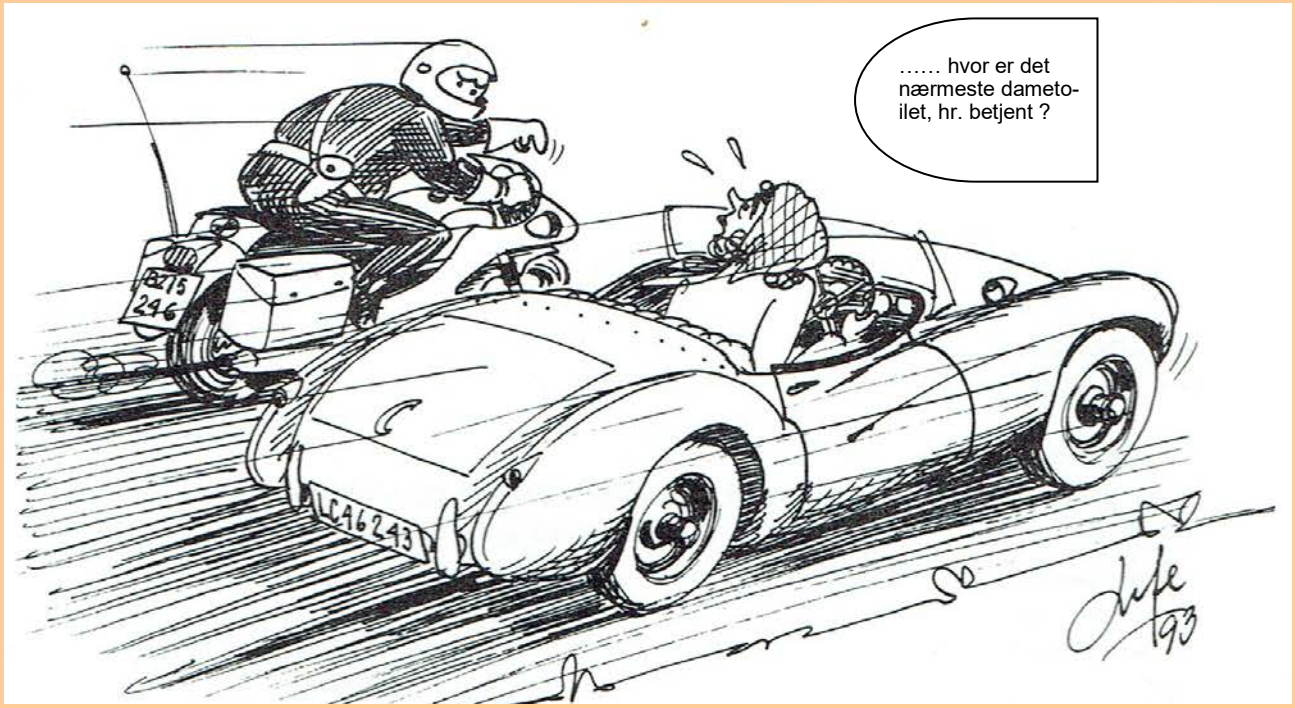


Bragt med tilladelse af Storm P. Museet









Radialdæk

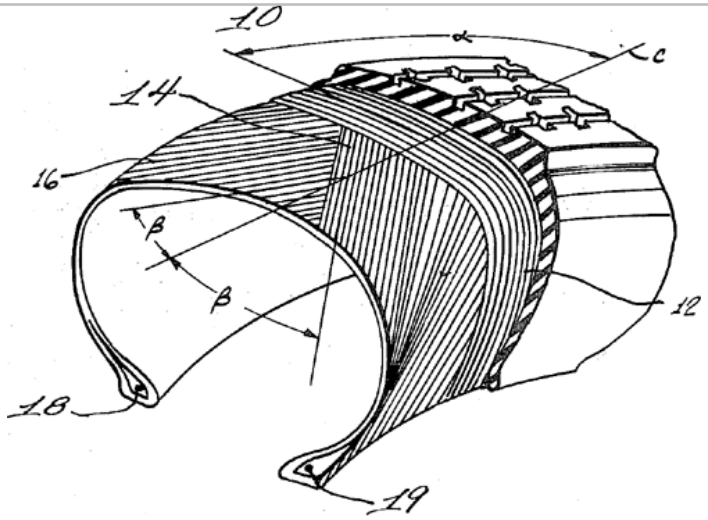
(Fra bogen "Deres næste bil", 1971)

Tekst Tage Schmidt

I MG blade nr. 8 - 2022, fejrede vi radialdækkets 75 års jubilæum ved en artikel vi havde lånt af Rover Owners Club of forfattet af Poul Badura. Det var Michelin-X radialdækket, der dannede rammen om artiklen.

Hvor artiklen i MG blad nr. 8 - 2022 havde fokus på historien om Michelin-X radialdækket har vi i dette nummer af MG bladet fået adgang til en artikel skrevet af Tage Schmidt, og som var en del af hans bog "Deres næstebil" fra 1971. Det var en tid hvor man havde stor fokus på mulighederne i radialdækket fremfor de tidligere diagonaldæk.

Da korrekt dækvalg er alfa omega også for en klassiker bringer vi nærværende artikel til forhåbentlig glæde for alle.



Herover: Et tværsnit af et dæk. Nummer 12 angiver det radiale lag. Nummer 14 og 16 er bias-lag.
Et radialdæk er et særligt design af køretøjsdæk. I dette design er ledningslagene arrangeret i 90 grader i forhold til kørselsretningen eller radialt (fra midten af dækket).

Kilde Wikipedia

Selv på biler, som ikke er konstrueret til radialdæk, vil de som regel forbedre køreegenskaberne. De kan ikke blot give bedre vejgreb og affjedringskomfort, men også gøre en bils opførsel i sving mere godmodig ved at mindske en tendens til bagvognsudskridning. Man kan regne med, at radialdæk vil være fordelagtige til en bil, der leveres med diagonal dæk, men findes i dyrere udgaver med radialdæk som standard, og/eller hvis bilfabrikken opfører radialdæk som ekstraudstyr til den pågældende model.

Man skal dog være opmærksom på risikoen for at forstyrre balancen mellem for - og baghjulsbremsning ved at skifte fra diagonaldæk til radialdæk. I givet fald kan bremseregulatoren måske justeres eller modificeres. Der er også mulighed for at tilpasse bremsebalancen med andre bremsebelægninger med mindre friktion bagi eller eventuelt svagere bremsecylindre i de bageste

bremser. Af hensyn til vej støj og måske affjedring kan det i sjældne tilfælde være nødvendigt eller tilrådeligt at montere andre støddæmpere.

Der kan være stor forskel på radialdæk. Det samme gælder for diagonaldæk, og det kan hænde, at et diagonaldæk for eksempel giver bedre vejgreb i fugtigt føre end et radialdæk. Men reglen er, at radialdæk er bedre end diagonaldæk i næsten alle henseender. De er også dyrere i anskaffelse, men da de holder meget længere, er de alligevel normalt billigere pr. kilometer.

Radialdækkenes grundkonstruktion giver følgende principielle fordele: Bedre vejgreb med hensyn til svingning, bremsning og acceleration i tørt og vådt føre og i dyb sne, snesjap og -ælte, hvor de kan erstatte diagonaldæk med vintermønster. større tophastighed.

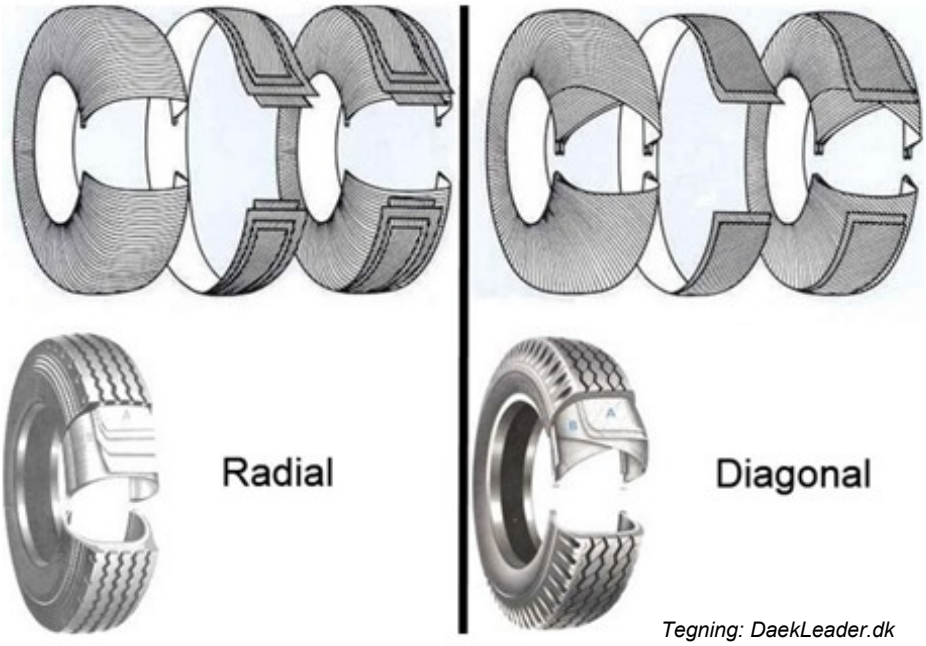
Mere direkte styring. Bedre retningstabilitet. Lavere benzinforbrug og bedre affjedring ved store hastigheder, og somme tider også ved mindre hastigheder. Mindre varmeudvikling og derfor mindre slitage ved hurtig kørsel samt mulighed for at holde højere konstante rejsehastigheder. Konstant rulleomkreds, mens diagonaldæk udvides ved store hastigheder. Ulemper ved radialdæk kan være, at de under nogle omstændigheder .giver mere vejstøj, at de er mere sårbare ved kantstenspåkørsel og lignende, og at de har lidt mindre rulleomkreds end den tilsvarende størrelse diagonaldæk og derfor giver lidt lavere gearing

Man skal være opmærksom på, at radialdæk gennemgående kræver bredere fælge end diagonaldæk, og at bilens fælge kan være for smalle til den størrelse radialdæk, som man ønsker.

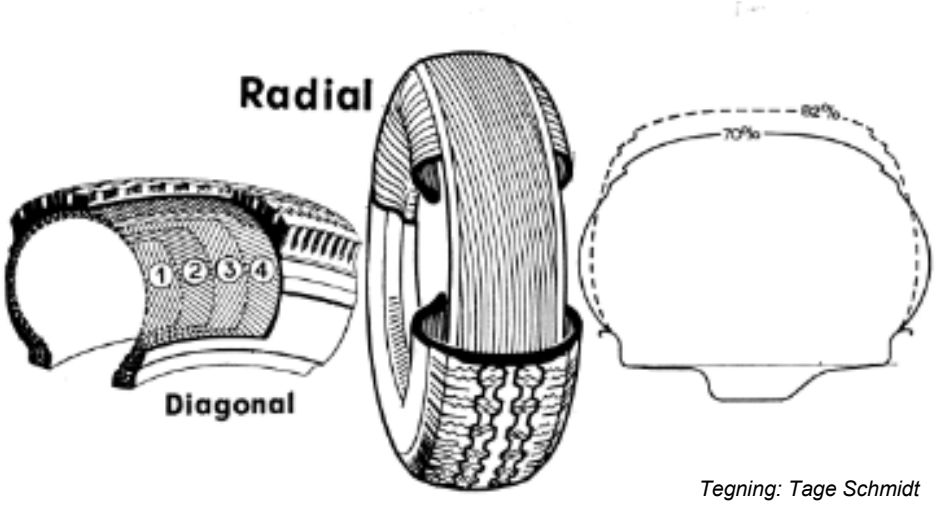
Gider du ikke radialdæk, så se her…..



Foto / tegning: viaretro.dk



Tegning: DaekLeader.dk



Tegning: Tage Schmidt

Tegning herover:

Tegningerne til venstre og i midten: Den afgørende forskel på diagonaldæk og radialdæk ligger i opbygningen af karkassen, med andre ord trådvævet under gummiet. I diagonaldæk har karkassen lige mange tråd lag i siderne og under slidbanen (som regel fire l"'g i personvognsdæk), og trådene krydser hinanden efter princippet, som ses på tegningen. I radialdæk består karkassen af to dele med klart adskilte funktioner: En bærende del af få lag tråde, som løber parallelt med hinanden på tværs af dækkets omløbsretning (de ligner forlængelser af radius-linjer fra centrum af hjulet, deraf navnet radialdæk). Under slidbanen ligger et betydeligt tykkere lag tråde, som danner et meget tværstift og strækfrit bælte (deraf radialdækkenes anden betegnelse: Bæltedæk). Bæltet kan have forskellig opbygning, men fælles for alle radialdæk er, at slidbanen bevæger sig som en larvefod hen over vejen, mens slidbanen i diagonaldæk er underkastet en række uhensigtsmæssige deformationer under rulningen. Den forskellige opbygning af siderne har også betydning. Radialdæk har meget bløde sider. som buler ud lige over anlægsfladen mod vejen og kaldes derfor ofte fejlagtigt lavtryksdæk, skønt de ofte kører med højere lufttryk end de tilsvarende diagonaldæk.

Tegningen til højre: Hidtil har en tværsnithøjde på 82 procent af bredden været normal for radialdæk (tværsnittet, som er tegnet med en punkteret linje), men et lavere tværsnit med en højde på 70 procent af bredden (det fuldt optegnede tværsnit) er ved at vinde indpas, fordi det muliggør en bredere slidbane i forhold til fælgbredden.

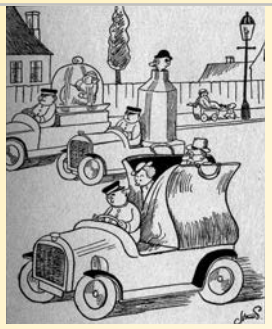
Bliver der for meget palaver med børnene om fars problemer med at skille sig af med de gamle diagonaldæk, så se her…..



Foto Pinterest.dk



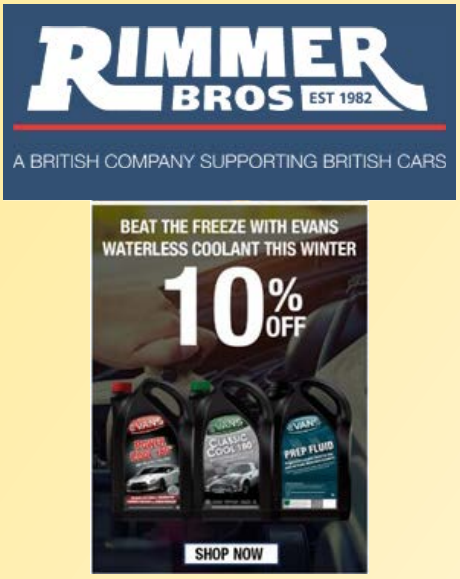
Tilbehør til din MG



Tekst Kim Gjøl
Foto fra leverandør hjemmesider (Kim Gjøl)

Evans vandfrit kølemiddel

– blålys eller det nye sort?





I en annonce fra Rimmer Bros, hvis nyhedsbreve jeg abonnerer på, reklamerede de – i starten af december 2022 – for et vandfrit kølemiddel: Evans Waterless Coolant.

Det var ikke første gang, jeg stødte på vandfrit kølemiddel, og det forekom mig, at jeg havde hørt kritiske røster omkring den slags.

Evans kølemiddel består af glykol (ethylen- og/eller propylenglykol), som har et kogepunkt på 187°C – 191°C. Derfor koger kølemidlet ikke ved atmosfæretryk, og der opstår ikke høje tryk i kølesystemet. Man kan endda lade kølerdækslet sidde løst på, hvis det hører til ens lyster.

Under min søgning (Google er din ven) på oplysninger og eventuelle erfaringer med Evans stødte jeg på en artikel hos firmaet No-Rosion (herefter NR). De sælger antikorrosionsmiddel, som tilsætning til kølemiddel og er derfor en konkurrent til Evans. De havde en artikel med deres egen test og vurdering af Evans vandfri kølemiddel, og de var - måske ikke overraskende - udpræget kritiske.

Efter at have læst NRs artikel kontaktede jeg Rimmer Bros for en kommentar. De svarede tilbage, at de fandt gennemgangen interessant, og at de havde udbedt sig et svar fra Evans. Det fik de nogle uger senere, og de sendte mig en kopi.

No-Rosion artiklen ligger her:

https://www.norosion.com/evanstest.htm

Bemærk at artiklen er over 10 år gammel.

Det samme er svaret fra Evans sjovt nok.

Evans' svar kan findes her:

https://splashndirt.ca/Pictures/Catalogs/No_Rosion_Response_Letter.pdf

Nå for den!

Det kunne se ud til, at man nu igen skal til selv at tage stilling.

Det vil jeg også overlade til læseren, at gøre, men lidt om mine egne overvejelser.

If it ain't broke, don't fix it. Måske ikke det bedste engelsk, men trods alt et godt råd. Og man kunne tilføje: If it's broke, fix it. Hvis man kører rundt i en bil, hvor kølingen fungerer upåklageligt, er der nok ingen grund til at ændre på den sag. Umiddelbart vil et anlæg, som sikres mod frost- og korrosion (for det meste med ét middel) fungere fint.

Jeg vil umiddelbart være nervøs for den lavere kølekapacitet for Evans, den væsentligt højere driftstemperatur (godt 20° C), færre advarsler for problemer med kølesystemet (damp og kogelyde, sænket niveau i ekspansionsbeholderen), større afdampning af benzin i karburatoren efter stop af motoren, med deraf følgende længere opstart tider.

Ligesom vand er et mere effektivt kølemiddel end Evans, som kun kan optage godt halvt så megen varme og er 10 gange så tyktflydende, er det også bedst til at afgive den. Og det gælder både i bilens køler og i kabinens varmeapparat. Så med Evans vil man få noget forringet varme i bilen. Også selvom kølemidlet normalt vil være varmere.

Der er masser af diskussion derude omkring Evans. Nogle er for, nogle er imod. Nogle har brugt det i årevis, andre har prøvet det, men er gået tilbage til vand. Evans er solgt til en halv million biler. Ingen af den halve million biler, verdens bilfabrikker i snit spytter ud over 3 dage, bruger dog Evans.

Men entydigt er det bestemt ikke.

Foreløbig holder jeg mig til vand, men havde jeg en stor bilpark – som Jay Leno – ville jeg måske skifte til et kølemiddel, som man bare kan smide på motoren og derefter glemme alt om. Men det har jeg ikke!

Citater fra brugere:

"Great product and on my 1973 V12 E Type which runs extremely hot this is the perfect solutions. Saves money on water pumps, hoses and clamps etc as it's not pressurised. Great product for old classics!"

"The temp needle went sometimes beyond three quarters to the right, and although it never reached the red zone, it made me feel very nervous."

"I don't feel like using it again. Was a good experiement but it's not a good product. Might be good forn storing a car for many years but not for using"

"Evans coolant is definitely glycol baseed, It's highly flammable. Seen a few minis catch fire because of it. I run a front mounted rad and don't see tems over 95gr."

"Hi. I use Evans classic cool 180 waterless coolant and have done for the 6years that I've own my stag and never had any problems with overheating."

"Poor heat transfer properties combined with higher viscosity will heat your engine more which lowers the oil viscosity leading to even more heat then it spirals out of control leading to a catastrophic conslusion."

"I use Evans coolant in all my 6 vihicles and I did notice it runs a little hotter but nothing to worry about. I started using Evans about three years ago and learned about it watching Jay Leno's Garage. What got my interest in Evans is the no engine corrosion. I have a 2003 BMW Z4, 2004 Mercedes-Benz CL500, 1983 Lincoln Mark VI, 1973 Opel GT 1990"

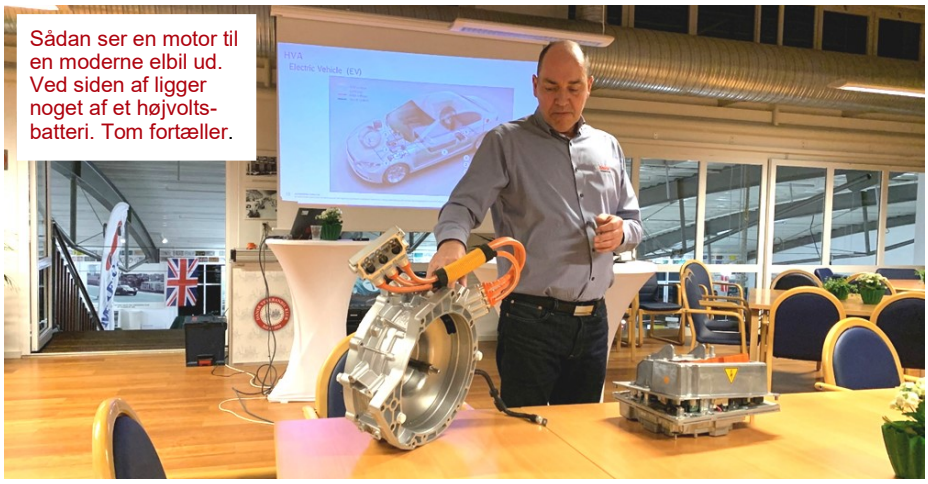
Klubmøde i Nærum

Populær mekanik eller rettere teknik. Førstnævnte var et magasin for populærvidenskab og teknologi, som var meget populært midt i forrige århundrede.

Denne tirsdag den 7.februar 2023 levendegjorde Tom fra Bosch Populær mekanik. Det skinnede igennem, at han til daglig underviser kursister i blandt andet nedenstående emner.

Lidar, radar, intelligent lys på bilen med videre lyder måske ikke videre interessant, men det var det! Moderne MG'er (og andre bilmærker) er proppet med kameraer, sensorer, små radarer etc., som gør at bilerne selv holder afstand til forankørende, bremser for forhindringer, regulerer hastigheden efter de opsatte færdselstavler, advarer mod trafik i de blinde vinkler, fortæller dig hvor mange centimeter der er tilbage, før du rammer en forhindring ved parkering med meget mere.

Bilerne er så propfyldte med teknik, at de kan køre selv, og der gennemføres flere tests med selvkørende biler. Jamen, hvad nu hvis elektronikken svigter? Dette og meget andet svarede Tom på, ligesom han havde vareprøver med på sensorer, kameraer etc.



Sådan ser en motor til en moderne elbil ud. Ved siden af ligger noget af et højvoltsbatteri. Tom fortæller.

Herefter gik Tom over til næste emne, som var elbiler. Til formålet havde Tom medbragt en motor til en elbil samt lidt af et højvoltsbatteri. I dag kører de fleste elbiler med 400V, men enkelte er oppe på 800V. Der kommer 230V ud af din stikkontakt derhjemme, så det er ikke enhver perlegrusmekaniker som skal pille ved en elbil.

Spørgelysten var stor, og Tom svarede beredvilligt og vidende.

En meget interessant aften, som måske ikke havde så meget med veteranbiler at gøre, men snarere med hverdagstrafikken og de biler, som vi transporterer os i til hverdag. Ja, du gik glip af noget, hvi du valgte sofaen denne aften.

♦

Tekst og foto Rikke U. Nissen



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Englændertræf og 850 års jubilæum

Fredag den 9.juni - Lørdag den 10.juni 2023

Sted:

Jubilæumsbyen Løgumkloster

Markedspladsen

Lørdag den 10. juni 2023 får vi igen den smukke markedsplads i Løgumkloster til at skinne af charme fra gamle engelske køretøjer. Alle er velkommen, hvad enten det er med bil, lastbil, motorcykel eller engelske cykler.

Kl. 08:00 åbner pladsen for indkørsel og kl. 09:00 er der gratis kaffe/te og rundstykker ved Æ'kaffevun.





ENGLÆNDERTRÆF

Tilmelding

Tilmelding kun til træffet kan ske helt op til dagen, men hvis du vil være sikker på et af de eftertragtede krus, er tilmeldingsdatoen den 25. maj 2023.

Direkte via Englændertræffets bookingportal

eller

til Ena Frandsen tlf.:2277 7439,

mail: englaendertraef@loegumkloster.dk

eller

Thomas Nielsen tlf.: 2088 5476

mail alsveteranklub@gmail.com

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

Pas på falske sms'er om afmelding af kørertør



Pressemeddelelse fra Motorstyrelsen, Spottet af Lars Thousig

Motorstyrelsen advarer: Modtageren afkræves oplysninger ved afmelding af et køretøj, men det er phishing

MOTOR STYRELSEN

Der er i øjeblikket falske sms'er i omløb, hvor modtageren bliver bedt om at afgive oplysninger i forbindelse med afmelding af et køretøj.

Motorstyrelsen advarer alle, der måtte modtage en sådan sms: Lad være med at trykke på linket. Afsender udgiver sig for at være SKAT, men sms'en er et forsøg på phishing, det vil sige sms'er eller mails, der forsøger at lokke login- eller kontooplysninger ud af modtageren med økonomisk kriminalitet for øje.

På billedet ser man et eksempel på den falske sms. Hvis modtageren trykker på linket, bliver han/hun sendt til en falsk hjemmeside og bliver bedt om at opgive oplysninger.

Motorstyrelsen og Skatteforvaltningen beder ikke om oplysninger på denne måde.

Se herunder et eksempel på den falske sms:

"Vi har brug for flere oplysninger for at afmelde køretøjet Renault Clio IV. Afmeld køretøjet som sælger her::

https://skat.dk.koretojer.online/88-296/

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**



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!

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Forårskøretur i Nordsjælland

Lørdag den 6. maj 2023 kl.10.00

Sted:

P-pladsen ved Karlebo Kirke

Hesselrødvej 2, 2970 Kokkedal

Vi har besluttet at følge op på sidste års succes, hvor vi blev en kortege på i alt 4 biler!

I år kører vi ad både snoede og lige veje gennem marker, skove og byer, samt langs med vand, indtil vi når frem til Hammermøllen i Hellebæk.

Hammermøllen var en del af Kronborg Geværfabrik, som leverede våben til alle krige fra 1600 til 1864.

Fabrikken lukkede i 1870.

Vi får en rundvisning i Hammermøllen, proberhuset (hvor geværløbene blev afprøvet) og turbinehuset, som er et af Danmarks mindste vandkraftværker, og stadig i drift.



Foto Wikipedia

Efter rundvisning mm. er der mulighed for lidt at spise i Hammermøllens cafe, eller man kan spise sin medbragte mad

Herefter kører vi mod Gurre Slots ruiin.

Vi kører bl.a. gennem Hellebæk Kohave, som er et til dels genskabt naturområde med græssende køer og stort fugletræk.

Gurre Slots ældste del er opført i 1100-tallet, og udvidet af Valdemar Atterdag, som døde på slottet i 1375.

Vi byder på en kop termokaffe og en kage her, inden vi siger tak for i dag.

Der er et mindre gebyr på deltagelse på denne tur fordi rundvisningen koster kr.50 pr person – dog mindst kr.500 i alt. (er vi færre end 10 deltagere deler vi)

Tilmelding:

Senest den 30.april 2023 til:

mail@almekloak.dk

Mvh

Marianne og Poul Bækgaard

ROVER OWNERS CLUB
DANMARK

Englænderklubberne - Fællestur

Søndag den 30. april 2023 kl.10.00

Mødested:

P-pladsen foran Sankt Bendts Kirke, Ringsted

I forbindelse med vores samarbejde i englændernetværket, som består af engelskproducerede biler, blev det på sidste møde aftalt, at vi skulle lave en fællestur på Sjælland, og at det var TR-Club.dk som skulle være arrangør af denne tur.

Vi starter dagen med de obligatoriske dækspark, og hvor der udleveres kørebøger for dagens tur. Herefter starter vi samlet og kører ud på en rute, som bringer os ud på små veje, ved og omkring Ringsted, Roskilde og Holbæk. Dagens rute vil være på ca. 80-100 km, med indlagte stop undervejs. Vi slutter af et sted, hvor vi kan købe en is eller andet inden vi tager afsked med hinanden.



Arrangementer er en madpakketur, hvor I selv medbringer egen mad og drikke, kaffe, the, stole, bord, tæpper m.m.

Tilmelding:

Til Peter Jørgensen formand@tr-club.dk

senest den 16. april 2023.

Vi håber at rigtig mange af medlemmerne fra englænderklubberne vil deltage, så vi kan få en rigtig hyggelig dag med vores skønne biler og i hinandens selskab.

Peter Jørgensen

TR-Club.dk

formand



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

T-Type tur i Sydsverige

Fredag den 26.maj - Søndag den 28.maj 2023

Falsterbo Kursgård
En mötesplats med havet som grann

Adresse:

- Ljungvägen 1 Höllviken. **Koordinater:** WGS 84 (lat, lon): N 55° 24.759', E 12° 56.649' **WGS 84 decimal (lat, lon): 55.41265, 12.94415**

Fredag:

- Ankomst fra kl.1400, bese omgivelserne og hils på de andre. Aftensmad kl.1900.

Lørdag:

- Samling kl.0930 og uddeling af kørebog. Derefter startar vi ca kl.1000 med besøg undervejs og naturligvis med egne stop til at strække benene, når man trænger. Samling til aftenens middag ca kl.1830 med velkomstdrik.

Søndag:

- Udcheckning fra hotel og samling kl.0945 og avgang kl.10.00 på en lille tur i nærområdet med frokost på et dejligt sted for dem der er interesserede, derefter skilles vi. **frokost og entre (hvis man er interesserede) betales direkte på pladsen.**

Ankomst:

fredag 26 maj – söndag 28 maj 2023

Alla priser i SEK!





Tilmelding:

SENEST den 16. april 2023 til:

petermgtd@gmail.com - mobil. 20846786

Mere information omkring samkørsel, idéer o.s.v.. udsendes primo maj.

Følgende informationer skal gives ved tilmelding:

- Mad allergier
- Vinpakke, antal
- Navn 1
- Navn 2
- Adresse
- Mobil nr.
- E-mail
- T-type model og år

(Skema kan hentes på hjemmesiden: www.mgklub.dk)



Kontakt os hvis du har flere spørgsmål:

max.jacobson@mgcc.se - Mobil: :0046708 93 84 01 hans-ake.nilsson@mgcc.se - Mobil::0046705 86 84 81



Välkomna!

Max/ Titti

Hans-Åke/ Gunilla

Værelse, mad og vinpakke betales ved ankomst, men vi reserverer

Pakke 1.	**Fredag-söndag** **2 personer** i dobbeltværelse inkl. morgenmad. 2 personer aftensmad fredag, lørdag 3 retters meny. 2 personers vinpakke, velkomst drink lördag (andre drikkevare kan bestilles ved bordet) **Betales ved ankomst til hotellet!**	2780kr 1270kr 700kr 4750kr ca3181
Pakke 2.	**Kun lørdag/søndag** **2 personer** i dubbelværelse inkl. morgenmad. 2 personer lørdag 3 retters meny 2 personers vinpakke, velkomst drik lørdag (andre drikkevare kan bestilles ved bordet) **Betales ved ankomst til hotellet!**	1390kr 940kr 700kr 3030kr ca2030
Pakke 3.	**Fredag-søndag** **1 person** i enkelt værelse inkl. morgenmad. 1 person aftensmad fredag, lørdag 3 retters meny. 1 person vinpakke, velkomst drik lørdag (andre drikkevare kan bestilles ved bordet) **Betales ved ankomst til hotellet!**	2000kr 635kr 350kr 2985kr ca2000
Pakke 4.	**Kun lørdag/søndag** **1 person** i enkelt værelse inkl. morgenmad. 1 person lørdag 3 retters meny. 1 person vinpakke, velkomst drik lørdag (andre drikkevare kan bestilles ved bordet) **Betales ved ankomst til hotellet!**	1000kr 470kr 350kr 1820kr ca1220
Pakke 5.	**Kun mad lørdag** **2 personer** lørdag 3 retters meny. 2 personer vinpakke, velkomst drik lørdag (andre drikkevare kan bestilles ved bordet) **Betalas vid ankomst på hotellet!**	940kr 700kr 1640kr ca1100
Pakke 6.	**Kun mad lørdag** **1 person** lørdag 3 retters meny. 1 person vinpakke, velkomst drik lørdag (andre drikkevare kan bestilles ved bordet) **Betales ved ankomst til hotellet!**	470kr 350kr 820kr ca550
Alle betaler direkte ved tilmelding!	Betaling for entree lørdag, frokost osv betales direkte till os ved tilmelding till **Peter Clausen Konto: 5507 5907163123 husk navn på betaleren** Grønne priser er ca. i danske kroner	500 dkr/ person

OK - det er faktisk helt OK!

Af Rikke U. Nissen



Støt din klub, når du tanker OK

Kr. 3.200 til klubkassen. Det er hvad vi har optjent hos OK i 2022 inkl. 10% ekstraordinær bonus. Fem øre her og fem øre dér løber op. Fordelt på 63 kort/profiler i OK app'en er der tanket 39.319 liter benzin. Dertil kommer at ni af de ovenstående 63 personer også har købt el hos OK og tre har mobiltelefoni. 63 svarer til 10 % af medlemmerne, så det kan løbe op i mange penge, hvis vi alle tanker hos OK.

Så tænker du måske ligesom jeg, at du ikke vil oprette et brændstofkort og aflevere en masse personlige oplysninger til OK bare for at støtte klubben med et par håndører. Det behøver du faktisk heller ikke!

Du kan gøre som jeg. Æd din modstand mod apps og acceptér, at OK har udviklet en smart app. Ja, det kræver en smartphone og et internetabonnement. Det har jeg heldigvis via mit arbejde (kunne ikke drømme om at bruge så mange penge på en telefon selv…).

Download app'en fra den App-store, som ligger på din Smartphone. Du skal afgive følgende oplysninger: Navn, adresse, telefonnummer og kortnummer. Du godkender med Nem-ID. Ingen kreditgodkendelse eller afgivelse af CPR-nummer.

Og ikke mindst: Du skal angive i app'en, at du ønsker at støtte 'MG Car Club Danish Centre (øst for Storebælt)', når du tanker.

Så støtter du med 5 øre pr. liter tanket brændstof. Har du elaftale eller gasaftale med OK eller har mobilabonnement hos OK, så støtter du med et højere beløb ved tankning. Du støtter *kun* ved tankning af brændstof, ikke ved at elmåleren og gasmåleren suser rundt derhjemme, mens du taler i telefon!

1: Når du kører hen på OK tanken og parkerer foran tankstanderen, så trykker du på din OK-app, som allerede har konstateret, hvor du er og hvor mange ledige tankstandere du kan vælge imellem.

2: Du vælger stander og indtaster din kode (fire selvvalgte cifre).

3: Du lader telefonen blive i bilen med app'en åben.

4: Grib tankpistolen og tank.

5: Hæng pistolen på plads, og hvis du ikke er for lang tid om at sætte tankdækslet på og nå tilbage i kabinen, så vil du se, at der på din app står hvor meget du har tanket, og at du har støttet MG klubben.

6: Kør igen – beløbet er trukket på dit kort.

Det er faktisk ret nemt!

Bor du ikke i nærheden af en OK tank, eller kommer du sjældent forbi én på din vej, så download app'en alligevel. Du vil blive overrasket over, hvor mange OK tankstationer du møder på din vej. Du kan jo lige så godt støtte et dansk oliselskab i stedet for et kuwaitisk eller andet multinationalt selskab.

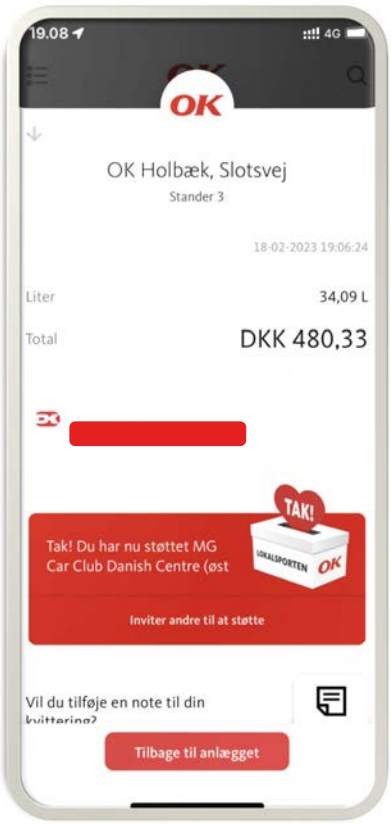
Poul Olsen er MG klubbens ambassadør på OK-aftalen. Har du spørgsmål eller brug for hjælp, så kontakt Poul på tlf. 60 79 90 11.



1: Parkér ved standeren og åbn app'en, så har den allerede registreret hvor du er, og du skal bare vælge tankstander.



2: Når du har valgt stander, kan du gå i gang med at tanke bilen. Efterlad gerne telefonen med app'en åben inde i bilen. Ingen grund til at tage den med ud under tankning.



3: Du er færdig, beløbet er trukket, og du har støttet MG klubben. Kør ud i verden med fuld tank!

Renovering af kølere til:

Biler- Busser- Lastvogne &
Entreprenørmaskiner m. m.

- så de svarer til original køleren
eller efter Deres ønske
- f.eks. stærkere lameller og
større luftgennemstrømning



Speciel fremstilling af:

Vandkølere
Oliekølere
Intercoolere
Varmeapparater m. m.
Enten i Messing, Kobber eller Aluminium.

KØLERSMEDEN

v/Per Strømsholt

☎ 57 67 36 36 / 40 38 27 99

www.kolersmeden.dk



Støt MG Car Club Danish Centre (øst for Storebælt), hver gang du tanker
Med et OK Kort og OK's app kan du støtte lokalsporten, hver gang du tanker. Du kan også støtte med OK's mobilpakker. Det koster dig ikke en øre ekstra, OK giver hele beløbet.

Kom godt i gang på ok.dk/lokalsporten

OK

Vidste du at.....

Idé og input Matthies Nissen





.....en tommestok oprindelig kun kunne måle længder i tommer og at den var tømmernes vigtigste og eneste måleinstrument? Vidste du også at en dansk tommestok angav målene i danske/norske tommer, dvs. at én tomme var lig med 2,6154458 cm, helt nøjagtig jf. min fysikbog! I dag kan man stadig købe en tommestok med tomme og cm inddeling. Men pas på hvis du bruger tommemålet når du arbejder med din MG, idet en engelsk tomme som bekendt er på 2,54 cm. Den engelske tomme benævnes altid inch, så når vi til dagligt omtaler en topnøgles størrelse som ½ tomme, så er det forkert, idet topnøglemålet rettelig er ½ inch.

Et praktisk eksempel: I databladene for en MGB angives afstanden mellem for- og bagaksel til 7 ft 7 inch, som er lig med 91 inch. Hvis vi omregner til meter, giver det en afstand på 2,31 m. Hvis vi derimod omregner med en dansk/norsk tomme så er afstanden 7 cm større, nemlig 2,38 m, så det er ikke uden betydning hvilken tommestok du anvender!

PS: Benævnelsen dansk/norske tommer stammer tilbage fra den tid hvor Norge tilhørte Danmark.

Den viste tommestok er svensk og derfor med engelske tommer (inch)!

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

Manøvreprøve 1

Søndag den 23.april 2023

Mødested:

Ved Hanen i Skælskør

OBS: Endeligt startsted fremgår af hjemmesiden

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

Dette er den perfekte og sikre måde at lære sin bil at kende! Vi kører efter DASU's Klubrally reglement med stor fokus på sikkerhed, og du bestemmer selv dit ambitionsniveau og fart. Der vil kun være en bil på prøven ad gangen.

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

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

- ***Der gives ikke starttilladelse til biler med prøveplader.***
- ***Deltagelse kræver gyldigt førerbevis.***
- ***Der er max. antal på arrangementet, og derfor gælder "først til mølle" princippet.***

Dagens program:

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

Er du i tvivl?

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



Deltagerbetaling:

- Medlem af MG klubben: kr.200,00
- Ej Medlem af MG klubben: kr.250,00
- DASU endagslicens (forsikring): kr.200,00
- DASU-medlem endagslicens: kr. 0,00

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

Betaling foregår ved indskrivning og kontrol af licens.

Betaling via Mobile Pay eller kontant på stedet.

Deltager eller tilskuer?

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

Efter manøvreprøven:

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

TILMELDING SENEST DEN 19. APRIL 2023,

Brug venligst Anmeldelsesblanket, som findes på Hjemmesiden under Klubmesterskab/ manøvreprøver

Tilmelding sendes til Søren Thousig

Med sportslige hilsner

MG Manøvreprøveudvalget:
Henning Petersen
Mobil: 21 45 44 22
Mail: henning@petersen.mail.dk

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

MG kursus for begyndere

Lørdag den 29.april 2023 kl.10.00 - 16.00



Mødested:

Lars Madsen

Langemosevej 7, 4100 Ringsted

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

(Kurset henvender sig også til de co-drivere, der normalt ikke sidder bag rattet i familiens MG.)

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

Kursusleder er Matthies Nissen.

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

Kursusplan:

⇒ Gennemgang af MG'ens opbygning, herunder besigtigelse af undervogn på lift

⇒ Kontrol af motorolie og andre væsker

⇒ Hvordan du udskifter lyskilder

⇒ Skift af reservehjul med brug af bilens eget værktøj

⇒ Kontrol af dæk (alder) og dæktryk

⇒ … og meget mere

Du bedes medbringe:

⇒ Din egen MG med donkraft, hjulnøgle og reservehjul samt bilens instruktionsbog.

⇒ Arbejdstøj og arbejdshandsker

⇒ Mad til frokost. Klubben byder på kaffe og en basse, en øl eller en vand

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

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

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

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

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

Matthies

JANUAR-FEBRUAR MÅNEDS VINDER FOTO





Erik Jakobsen er allerede klar til at køre ud i foråret i sin nypudsede MGA.

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 2024, og kun der.

Send dit foto til:

rikkeunissen@webspeed.dk

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



AUSTRALSK KLASSISK BIL	MOTORDEL	EKSTRA GEBYR	MIDT I VENTIL	GRAM	BILDEL	IT UDTRYK	&	YOKO …	TYSKLAND	FLERE STYKKER VÆRKTØJ SAMLET
LANDSDEL / BOLTE				TEGNING / BELGIEN						
			KØD / 2 ENS				EFTER N / FRANSK BIL		RING / LANDSTEDER	
REDSKAB				RUSSISK RUMSTATION / INDEHAVEREN				FORKORTELSE OMKRING OLIE		
HOLDER TIDEN FAST						LEVER		BAKKE / HVISKE		
- A			PLANTE / …JR ROOSEVELT							
IGEN						JYSK BY / UNGARN				
2'ER AUSTRALSK BILMÆRKE										
						ELUDSTYR PRODUCENT / SVERIGE			FØR F / - Æ	
FOR-KORTELSE			LIGE KOMMET AF STEGEPANDEN							

LARS BORSIG CLASSIC MG



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

LARS BORSIG CLASSIC MG

Tlf. 21 68 90 99 • www.lars-borsig.dk • e-mail: info@lars-borsig.dk

Classic CENTER

www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

*Særlige regler gælder

e-mærket

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM
Søndag den 4.april 2023 kl.19.00

Mødested:

Sommers Automobil Museum,

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Med MGen på langtur

Dette møde byder på dels at forberede en langtur i MG samt en turbeskrivelse til Snowdonia på 4.000 km på 14 dage.

Claus har været på tur i England og Frankrig og vil fortælle om de forberedelser der med fordel kan gøres inden en langtur.

I inviteres også til en oplevelses tur fra Hørsholm til Snowdonia mountains i Wales i en 1977 MGB. Jens og Linda fortæller om det at tage på tur i en åben vogn, kørsel i den "forkerte" side af vejen, en million rundkørsler og godt vejr.

Dette møde er for alle i klubben, da der er underholdning og læring på samme tid. Uanset om i skal en tur til tante Oda i Flauenskjold eller til et sted i Langtbortistan, vil i få noget med hjem. Hvilke reservedele skal man have med og hvorfor, hvordan bestilles hoteller, hvor langt kan man køre og i det hele taget en indføring i at tage sin MG på og futte ud i verden.

Hilsen Claus Poulsen - Linda Kronsted - jens Clausen





SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER
Tirsdag den 11.april 2023 kl. 19.00

Mødested:

Folehavegård,

Folehaven 3, 4654 Faxe Ladeplads

Museums besøg

Vi skal denne aften besøge et lille landbrugsmuseum

På sin hjemmeside skriver Folehavegård: "*På vores ejendom har vi indrettet et lille museum, der fortæller om livet på landet gennem flere generationer. De fleste genstande er samlet fra de slægtsgårde, som vores familie har ejet i mere end 200 år. Der er samlinger af flintøkser fundet i marken, og redskaber, der gennem århundreder er blevet brugt i landbruget. Vi har også en pæn samling af ting, der har hørt til gamle håndværkererhverv som tømrer, snedker, tækkemand og smed.*"

Medbring kaffe m.m.. Hertil din MG, hvis vejr og vejbane tillader det.

Tilmelding:

Til Henrik på

Tlf.: 20 23 56 77
eller

Mail: toemrerenhaslev@gmail.com



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 18.april 2023 kl. 18.00

Mødested:

Dianalund Centret,

Torvet, 4293 Dianalund

Årets første køretur

Bo har lagt en rute. Tag den varme kørejakke på, din co-driver under armen og kom glad.

På gensyn Bo.




Tegninger: Robert Storm P.- Bragt med tilladelse af Storm P. Museet

KLUBMØDER I MAJ
Fejring af Forårets MG

NÆRUM
Tirsdag den 2.maj 2023



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER
Tirsdag den 9.maj 2023



VESTSJÆLLAND
Tirsdag den 16.maj 2023

HUSK:

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

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

MG

Peter Mogensen
Reparation, service, restaurering, reservedele

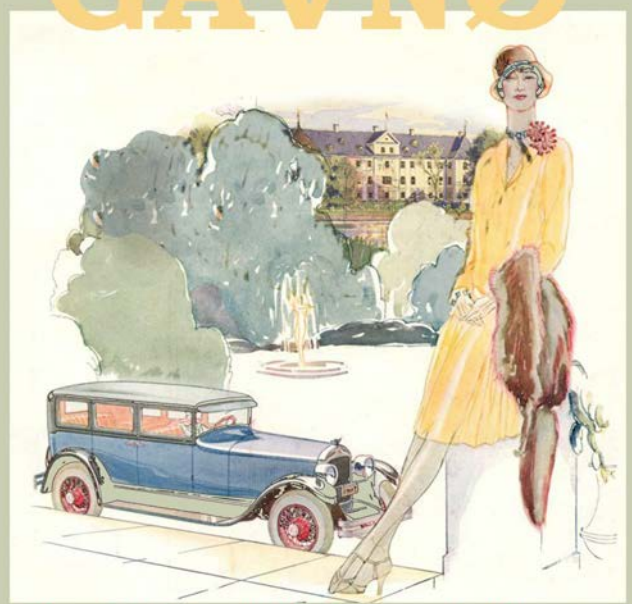


- ❖30 års erfaring med reparation af MG.
- ❖Salg af reservedele. Nye og brugte fra Danmarks største lager.
- ❖Her kan du også få gode råd, vejledning og en MG snak

Peter Mogensen
Mellemskovvej 1
Kollerød,
3450 Allerød
Tlf: 25 84 12 40

Speciale: Hovedreparation af motor, gearkasse og bagtøj

GAVNØ



Classic Autojumble & Concours de Charme
www.gavnoe.dk/autojumble
Søndag den 11. juni 2023

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

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*

KONTAKTPERSONER



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*

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*

KØB & SALG

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.
Registreret i mit navn 26/2 2018, km stand 117.000. Dags dato km stand 140.000.
Seneste syn 21/4 2021. Prisforlangende kr. 120.000.



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

KØBES

MGB GT med automatgear

MGB GT 1,8 eller 3,5 eller MGB 1,8 eller 3,5 Roadster MED AUTOMATGEAR KØBES. Send evt. billeder på min mail og send lidt om stand, årgang og pris. Bilen jeg søger skal være i god stand og køreklar. Jeg er IKKE interesseret i projekter eller MGC eller højre styret Mg, ej heller Mg med manuel gear.

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



SPORTY & KOMPAKT

Den nye MG4 Electric

Pris fra kr.
284.999



mgmotors.dk

Forbrug MG4 Luxury: 166 wh/km. Rækkevidde: Op til 435km. CO_2: 0 g/km under kørsel (WLTP). Mulighed for DC-hurtigopladning: Op til 135 kW, fra 10-80% på ned til 35 min. AC-ladehastighed: Op 11 kW til 0-100% på ned til 7 time. (ladehastighed afhænger af flere omstændigheder, bl.a. ladestander, strømforsyning til denne, udendørstemperatur etc.) Grøn ejerafgift: 340,- / halvårlig.

Op til 435 km.
Rækkevidde (WLTP)

Oplad 10-80%
På ned til 35 min.

MG Pilot
Førerassistentsystemer