



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Juni 2020 - Nr.5



På vej til Fanefjord



MGF - 25 års jubilæum

Vi fortsætter historien om MGF i dette jubilæumsår. Læs historien om tilblivelsen af MGF, som endte med at blive lang med flere projektforsøg inden den endelige prototype stod klar. Læs inde på siderne 6 - 13.



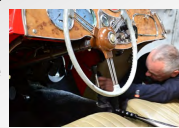
MG Midget



Læs om den første M-type i denne artikel fra 60'erne, som nu er opdateret. Se ind på siderne 14 - 18

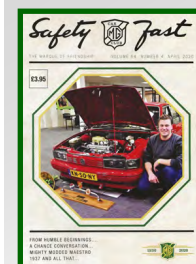
Der blev afholdt MG arrangement

I disse corona tider er det trods forsamlingsforbud lykkedes at få samlet MG folket til et arrangement. Se ind på side 19



Set & Sket

Forårsklargøring



Safety Fast

Lars Thousig er begyndt hver måned at berette kort om nyheder i UK Klubbens Safety Fast. Kig ind på side 29

Nørdehjørnet

Teknik, vedligeholdelse, tips og erfaringer

Vi har gennem flere år haft glæden af Matthies Garage og det sidste års tid af Bob Cobleys små OEM historier. Nu melder Jan Glad sig også med lidt MG teknik nørderi, som vi fremover kan glæde os til. Læs på side 22-25 og 27.

OEM leverandører



BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

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

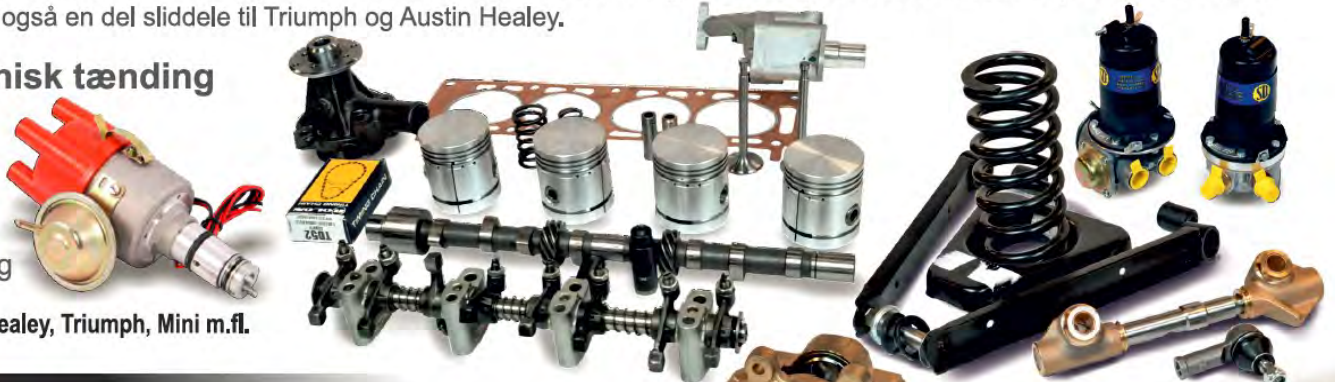
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

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.



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



Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



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



www.bonnevie.dk

21 24 28 48

mg@bonnevie.dk



www.form-grafik.dk



Nyt fra bestyrelsen

Heldigvis var planerne frem til september måned lagt, inden coronaen tvang bestyrelsen til elektronisk kommunikation.

I skrivende stund den 24. april, tyder det på at vores strategi, med ikke at aflyse arrangementer længere frem i tiden end nødvendigt, kommer til at holde stik.

Kun weekendturen har vi flyttet til september, for at være helt sikre på, at kunne gennemføre den. Derfor kommer der således en ekstra mulighed for at tilmelde sig turen.

Hold øje med hjemmesiden, Facebook og din mail, da vi udsender remindere om møder og ture, som bliver afholdt. Lige nu ser det ud til at klubbens aktiviteter i juni og juli gennemføres som planlagt.

Vi ved pr 24. april, at arrangementer med over 500 deltagere er aflyst frem til 31. august, hvorfor bl.a. Gavnø har ændret dato til den 6. september. Sæt X i din kalender. Forhåbentlig er der klarhed omkring reglerne for mindre arrangementer, når du læser dette.

Efterlysning

Anlis har modtaget to kontingentindbetalinger, som vi ikke kan se afsenderne på. De to medlemmer har sidste år betalt via netbank, og sat flueben i en rubrik, som betyder at betalingen gentages om et år. Dvs. som en "stående ordre".

Umiddelbart meget fint, men nu er der igangsat et detektivarbejde i bankerne for, at finde navnene på afsenderne. Husk ikke at bruge denne facilitet i din netbank, men tilmeld betalingen til Betalingsservice, hvor vi får information om hvem der har betalt.

Hvis du tror, at du kan være en af afsenderne, send venligst en mail til mig. Vi vil gøre meget for at finde afsenderen, så de fremover kan få deres klubblad mv. som de har betalt for.

Et tilbagekig.

Det har været opløftende at se de mange opslag på Facebook, hvor der er billeder af køreture med MG'en i det gode aprilvejr. Heldigvis må vi køre i Danmark, ikke som i England, hvor kun nødvendig kørsel er tilladt. Her bliver MG'erne sendt tilbage i venstre side af politiet til garagen! Surt!!

Har du taget nogle gode billeder i høj opløsning af din MG på tur, så send dem til Rikke. Hun samler ind til årets kalender samt månedens billede i bladet. Rikkens mail er: rikkeunissen@webspeed.dk

Vi ses derude—stadig med afstand!

Ingen kram!!!

Lars

Email: thousig@post11.tele.dk
Tlf: 24 27 41 83



En afsluttet vinteraktivitet. "MG og Jaguar på vej til USA, men Bedforden vil helst beholde dem i England!"



Efter 1,5 time er resultatet flot. Et tip: Brug brede lange snørebånd til at pudse egerne med.



Endelig, på tur i april måned, hvor vi på afstand så andre levende mennesker.



Medlemsblad for



MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer:

Februar, Marts, April, Maj, Juni, August, September, Oktober, November, December.

(F.eks.: Februar blad udkommer i sidste uge af januar o.s.v.)

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 25. i måneden.

(F.eks.: Deadline for marts blad er den 25.januar, og for april blad er det den 25.februar)

Indlæg til MG bladet:

Vi modtager med glæde indlæg. Send din tekst i et af MS/Office formaterne. Billeder skal sendes elektronisk.

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 behjælpelig med eventuel opsætning.

Klubadresse og bankoplysninger:

Hyldestubben 8, 2730 Herlev
 Email: thousig@post11.tele.dk
 Bankkonto: 9309-4572876123
 CVR nr.: 35502777

Oplag:

700 stk.

Tryk:

Privat

FORSIDE:



Rikke U.Nissen har fanget nogle af deltagerne på sommerturen til Fanefjord i 2019

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Vi er på vej ind i sommeren 2020, som slet ikke bliver som vi har været vant til. I skrivende stund er jeg spændt på, hvor meget der bliver åbnet i vores samfund. Kan vi mon igen samles mere end 10 personer ? - Tiden må vise det. Vigtigt er dog, at vi har den dejlige frihed, at vi bare kan køre nogle skønne sommerture med vores co-driver i MG'en. Nyd det !

I dette første sommernummer af MG bladet fortsætter vi fejringen af MGF, som i år kan fejre sit 25 års jubilæum. Denne gang bringer vi historien om processen med udvikling af MGF modellen, fra de første streger over de tre konkurrerende projekter om gunsten, for at ende som den blivende model, til tidspunktet, hvor MGF stod klar i butikkerne i 2005. Det er Keith Adams fra Aronline der atter står fadder til en spændende MG artikel. Vi bragte også artiklen i 2016, men af hensyn til 25 års jubilæet valgte vi at bringe den igen, da klubben har fået mange MGF / TF ejere siden. I senere numre af MG bladet fortsætter vi fejringen af MGF med bl.a. artikler om prøve-kørsler foretaget tilbage i 2005.

I den tidsmæssige modsatte boldgade er Lars Thousig faldet over en spændende artikel om den første MG Midget i form af den lille og vævre M-Type. Det er Mike Allison, der for Safety Fast har samlet sine 60'er og 70'er noter om denne lille sjove bil, og som Lars har bearbejdet for os.

Som noget nyt vil Jan Glad fra tid til anden berige os med en lille nørdet teknisk artikel om vedligeholdelse, eller måske endda forbedring af MG'en. Der er tale om teknik viden på næste klassetrin, men der befinder rigtig mange MG medlemmer sig allerede, så jeg håber det falder i god smag?

Bob Cobley fortsætter med sine små sjove historier om datidens OEM leverandører af bl.a. MG reservedele.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Vi har gennem flere år hørt på, at den selvkørende bil nu næsten er klar. Seneste tiltag med den lille selvkørende bus i Aalborg skulle bekræfte dette. Forsøg med svenske lastbiler i kolonne skulle også bevise, at de selvkørende biler nu næsten er klar til et mere kommercielt indtog på markedet.

Offentliggjorte forventninger tilbage i 2016 og 2017 fra flere af de store tyske bilmærker, samt Google og Apple, som alle forventede den førerløse bil på markedet indenfor få år, er forstummet. Synes du også, kære læser, at der er blevet meget, meget stille omkring status for, hvor langt man er nået?

Man har en officiel skala fra 0 - 5, hvor 5 er den absolut 100% selvkørende bil og 0, som svarer til vores elskede MG i garagen. De bedste forsøg med selvkørende biler ligger i dag på en 3'er (med lidt god vilje).

Når jeg ser forsøg med testbiler, der skal kunne køre selv (niveau 4) er den plastret til med digitale videokameraer i forsøget på, at sikre kørslen mod alle hændelser. Et fantastisk syn. Jeg tænker bare på, hvordan man vil skjule alle disse kameraer i en bil, uden det ender med at vi alle skal anskaffe os et "VW rugbrød" for at finde plads til teknologien.

Jeg har en konspiratorisk idé om - baseret på mine 45 år i it-branchen, hvor jeg har set rigtig mange velmente forsøg på alverdens digitale løsninger - at den nødvendige teknologi, med de nødvendige robotstyrede løsninger slet ikke er opfundet endnu, eller i bedste fald modnet til at kunne sættes i en bil, der så skal kunne køre alene på et niveau 5.

Jeg tror vi mangler teknologi, der behersker empati, forudseenhed og trafikfølelse, hvilket de fleste bilister har i dag. Vi kan forudse en mulig hændelse, vi opdager en usikker person i trafikken etc. Det kan robotterne ikke helt endnu. Så, kommer vi mon til at opleve en førerløs bil i vores levetid ?

Red.



Det er ganske vist !

Endelig sker det !



MG er tilbage i Danmark

Det ikoniske engelske bilmærke gør comeback i Danmark til juni med en kinesisk produceret el-SUV. Nellemann står for importen.

Vi har på redaktionen netop modtaget nyhed og presse-materiale fra Nellemann Gruppen om, at de pr. 23.april 2020 har fået importen af MG, efter tidligere gennem mere en 60 år at have repræsenteret MG mærket i Danmark.

Der bliver i første omgang tale om den helt nye elektriske mellemklasse-crossover MG ZS EV. Senere forventes også andre af de nye MG modeller, at blive præsenteret på det danske marked

Bilen kan forventes fremme omkring den 5.juni 2020

Kig ind på:
www.mgmotors.dk

ZS EV Comfort

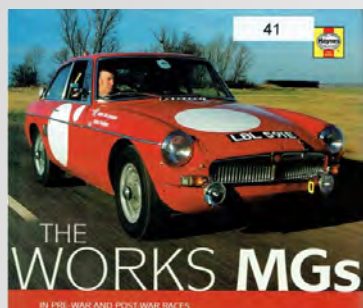


ZS EV Luxury



Klub biblioteket

Husk at kigge på de rigtig mange spændende bøger om MG modeller, reservedele, værkstedshåndbøger og meget mere, når du deltager i klubbens medlemsmøder i Nærum. Bibliotekaren står parat med gode tips og en udlånsblanket for at kunne holde styr på udlånene.



Kineserne kommer !

Nogle bliver måske nervøse for, hvad den gode Mr. Xi Jinping kan finde på fra sit ophøjede generalsekretær sæde, hvorfra han kan skue udover en milliard stor forsamling af proselytter, der på vores kanter kaldes en befolkning. Nå, der er ikke plads til politik her!

Overskriften henviser til, at vi fra 2020 kommer til at se kinesisk producerede biler på danske veje, hvor ikke mindst den kommende el-drevne MG SUV bliver spændende at se. Udover denne kommer vi også til at stifte bekendtskab med bilmodellen Always U5, en el-drevet crossover, som MG. Det siges at der kan prales med henholdsvis 4- og 5 stjernede sikkerhedstest resultater, samt at start priser ligger under kr.300.000.

Det er nye toner for kinesisk producerede biler, hvor vi tydeligt husker de sikkerheds katastrofer tidligere kinesiske biler bød os på.

Så mon ikke vi i løbet af få år kan vælge blandt rigtig mange kinesisk producerede biler, når først de kommer i gang ?

Noget den gode Mr. Xi Jinping måske kan glæde sig over i disse krigs lignende corona tider, hvor sandheden ofte er det første offer. Men lad os nu kigge nærmere på disse biler - når de kommer.





Historien om udviklingen af MGF / TF

MGF var en spændende sportsvogn med centermotor, som viste sig at være en ægte nyhed da den blev præsenteret. Tak til brugen af VVC (Variable Valve Control) og Hydragas ophængene.....

En forsigtig start.

Som prikken over i'et blev der, trods begrænsede midler og genanvendelse af mange dele fra modellerne Metro og Rover 200/400, tale om en pæn kommerciel succes. Så meget at de kinesiske ejere, Nanjing, besluttede sig for en relancering i 2007, da de ikke ville gå glip af sådan en mulighed.

Gennem 1980'erne var Austin Rover meget opsatte på, at MG mærket ikke forsvandt fra bilkøbernes bevidsthed. Med en overflod af sedan modeller og en aktiv deltagelse i motorsport, syntes det dog ikke muligt, at kunderne skulle glemte MG mærket.

Det eneste problem med denne plan var, at kunderne opfattede MG mærket som et sportsvognsmærke, hvor en tunet saloon med røde sikkerhedsseler næppe kunne ændre på dette.

Austin Rover havde siden 1984 arbejdet på en ny MG model, baseret på en AR6-MG Midget. Dog havde offentligheden ringe kendskab til dette tidligere projekt. Hvad der virkelig var behov for, var en mulighed for på verdensplan, at annoncere de fortsatte sportslige hensigter som virksomheden havde med MG mærket.

Her kommer så MG EX-E ind i billedet, som en forventet saltvandindsprøjtning.

MG EX-E.

i slutningen af 1984 blev det besluttet, at bygge en all-out MG sportsvogns prototype med det ene formål, at blive vist på et internationalt motorshow, hvor Austin Rover kunne fremvise deres planer, som et ambitiøst selskab med visioner for MG mærket.

Det nye koncept ville også give selskabet mulighed for, at vise verden hvad BL Technology havde nået i retning af konstruktion af teknik- og aerodynamiske løsninger. Styling teamet, som for nylig var blevet hyret af Roy Axe, havde også

fået mulighed for at vise deres kreative evner. Gordon Sked og Gerry McGovern ønskede begge stor publicity omkring deres navne i forbindelse med den nye MG.

Det var Austin Rovers bestyrelsesformand og administrerende direktør Harold Musgrove, der forsikrede at denne bil ville få premiere på et internationalt motorshow fremfor i Birmingham. Begrundelsen var at Austin Rover behøvede en relancering af deres image på kontinentet - og sådan blev det. Den 14. september 1985 kom angrebet fra Midlands i form af den nye MG EX-E,



MG EX-E ved sin studio præsentation

som blev vist på årets Frankfurt Motorshow.

Hvad der gjorde at MG EX-E blev så speciel var, at Canleys styling studio med denne model havde fået markeret MG navnet meget tydeligt, da stylingen var meget radikal i forhold til, hvad man havde set tidligere. Den var således forud for sin tid med en meget lav modstands koefficient på 0,24 Cd.

Nogle mente at MG EX-E konceptet havde et noget prangende design, som kunne sammenlignes med modellen ECV3, bestående af en aluminiums ramme beklædt med ydre plast paneler. Konceptet medførte en meget let bil, som dog var meget kostbart at sætte i produktion. Selskabet var også forpligtet til at vise tilbageholdenhed i produktionsledet, hvilket fremgik af Gordon Skeds kommentar:

"Det er en koncept struktur vi for tiden afprøver, da vi selvfølgelig ikke vil risikere noget omkring bilen, hvis ikke vi er sikre på systemet."

Denne lidt undvigende kommentar var noget i strid med motorshowets PR-tale, der antydede et konkret produktionsforløb. Sked igen:

"Vi har lagt en masse tanker i, hvordan den kan sættes i produktion."

Motoren stammede fra den mere eksotiske del af Austin Rover koncernen, som kunne være interessant, da beslutningen om at anvende den kompakte og lette MG Metro 6R4 motor i en let tunet tilstand (250bhp), sammen med en firehjulstransmission, skulle tages.

High Tech temaet var også bragt med ind i bilens interiør. Mange tanker var gjort i forbindelse med design og optimering af ergonomien omkring instrumentbordet. Og de løsninger Canleys design-team havde valgt var virkelig overraskende. Hovedinstrumenterne var digitale, hvilket var meget fascinerende i midt 80'erne, hvor fluorescerende rødt LED lys blev anvendt.

Udover dette, så blev et display projiceret op på forruden, hvor der kunne vises motoromdrejninger under hård acceleration, kørehastighed ved cruising og andet, som understøttede tanken om, at kun relevante oplysninger blev videregivet til føreren. Austin Rover havde endda givet dette system et selvstændigt navn: "Reflex Information Monitor". Uagtet denne benævnelse havde systemet fordele, som f.eks. dedikerede advarsler, som ville kunne vises i displayet.

Alt i alt lignede MG EX-E en bemærkelsesværdig og spændende konceptbil, som kunne skabe spændende eksportmuligheder, og et produktionsmønster,

der ville kunne styrke billedet af MG som mærke. Forventningerne ville ingen ende tage!

Roy Axe modtog i sandhed megen ros for designet, som hans Studio havde produceret, og han summerede sin stolthed over EX-E på denne måde:

"Det er skønt at se en virkelig sportsvogn"

Da lysene fra motorshowet var slukket, fortsatte arbejdet i Cowley, med at få skabt en MG cabriolet. Og én ting var sikkert; det ville ikke blive en model der lignede MG EX-E!

Udviklingsarbejdet med MGF tager en vending.

Gerry McGovern's MG F-16 var det første MG projekt der fulgte umiddelbart efter EX-E. Denne nydelige "Convertible" kunne ligne en kommende MGF, men den havde frontmotor og forhjulstræk. Formgivningen på bilen dannede dog basis for de senere PR1, PR2 og PR3 prototyper, hvorfor de kan betragtes som det tidspunkt, hvor MGF'eren blev født.

Mellem 1985 og 1989 blev der arbejdet på en pæn lille to-sæders convertible model med frontmotor, som blev kaldt MG F-16. Dette viste at mange indenfor Austin Rover gruppen var opsatte på, at genindtræde på sportsvogns markedet.

Årsagen bag fremstilling af denne bil var ganske enkel: MG som bilmærke var blevet modnet til udnyttelse, og hvilken bedre måde kunne dette gøres på, end at udvikle en ny sportsvogn - i lige linie fra, og som erstatning for MGB?

F-16 blev dog aldrig andet end et rullende designstudio, som blev på sidelinien, men som modnede idéen om en ny MG sportsvogn. Alle designerne var yderst opsatte på, at følge op på F-16 konceptet; og især deres direktør - Roy Axe!

Baggrunden for at udviklingen af F-16 modellen aldrig rigtig fik momentum i de omkring fem år det havde stået på, kunne henføres til virksomhedens finansielle situation, det fejlslagne projekt med mid-range saloon modeller på markedet, og regeringens iver for at overlade Rover til den private sektor.

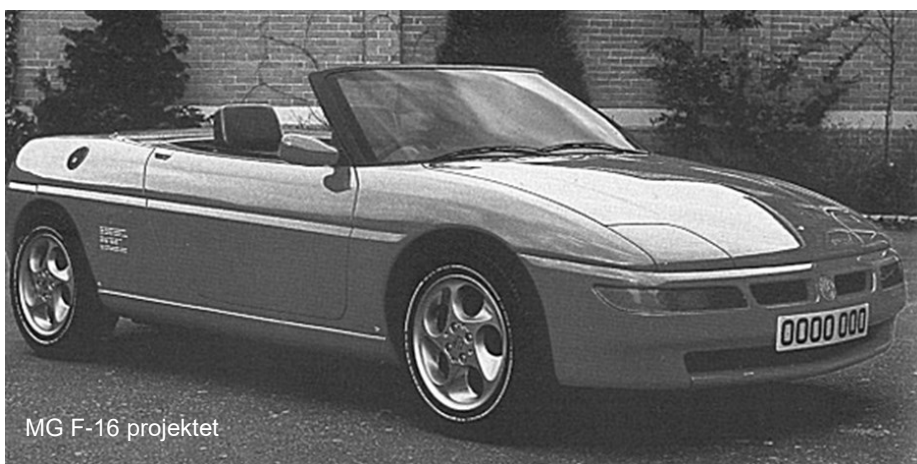
Den nye MG cabriolet var ikke en del af Rovers planlagte prioriteter, og selvom F-16 var avanceret nok for en reel produktion af en prototype, var der ikke ledelsesmæssig opbakning til det.

Men tanken om en ny model forsvandt aldrig, og ønsket om en 2-sæders MG cabriolet ventede kun på det rette tidspunkt.

Efter salget af The Rover Group til British Aerospace i 1988, syntes klimaet for en ny sportsvogn at være til stede, og mange i design teamet begyndte at tro på, at F-16 konceptet kunne opnå springet til at gøre en produktion af modellen til virkelighed. I 1989 kunne der øjnes lys for



MG EX-E interiør



MG F-16 projektet

enden af tunnelen, og venlige tanker kunne rettes til den forbedrede finansielle situation indenfor Rover koncernen, idet idéen om en MG begyndte at finde momentum gennem hele organisationen.

Det afgørende øjeblik i hele fødselsforløbet af den nye MGF kom sidst i 1989, da japanerne lancerede deres moderne fortolkning af en Lotus Elan. Det var præsentationen af Mazda MX-5, for første gang. Gordon Sked vidste, at designerne havde haft ret hele tiden i deres iver for en ny MG cabriolet. Det var selvfølgelig en bitter-sød pille for ham, at indrømme, at lanceringen af den nye Mazda MX-5 næsten havde fået ham til at græde. Der var en åbenlys begrundelse for dette, idet arbejdet med F-16 havde stået på siden 1985, og havde selskabet givet projektet sin velsignelse, kunne de have haft bilen (eller noget lignende) på markedet, før Mazda havde set lyset. Tak til Mazda MX-5, verden var nu forandret, - til en bedre - men det betød også at fremtidige producenter, som lancerede 2-sæders cabriolet'er efterfølgende sandsynligvis ville blive beskyldt for, at være hoppet på Mazda MX-5 bølgen.

Men, MX-5 kunne banke dem alle, med afsæt i den flotte kritikeros den modtag. Rovers ledelse var ikke i tvivl om, at de nu måtte se at få produceret en MG, som skulle kæmpe på det samme marked som MX-5. Mazdas salgssucces i de følgende måneder bakkede denne beslutning op.

MG var på igen !

Fra koncept til realitet.

Sidste del af MGF puslespillet drejede sig om indpasningen i Rover gruppens produktionslandskab. Raison d'être for den ansvarlige division hos Rover Group var simpelthen, at få etableret et projekt, der af udviklingsteamet blev opfattet som værende noget særligt, set i forhold til tidens mainstream design. Hertil skønnedes den forventede salgspris at kunne blive meget attraktiv, idet graden af fleksibilitet i designprocessen betød, at man ikke behøvede at flytte så mange ressourcer fra mainstream designteamet, som var optaget af arbejdet med kommende Rover Saloon og hatchback modeller.

Som konsekvens af dette blev der opstillet nogle retningslinier for produktionen, som gjorde projektet langt mere realistisk. Projektet fik betegnelsen "Phoenix Revival" eller "Phoenix Route", som indeholdt grundlaget for udformningen af den nye MGF, hvor der samtidig blev givet PR-betegnelser for tre kommende prototyper på MG cabriolet.

Under ledelse af Rover Special Project divisionen, blev PR3 projektet (som det blev kaldt) designet og udviklet af Steve Harper gennem de første måneder af 1991. Designet var inspireret af TWR XJR15, som var første bud i januar

1991, for herefter at blive videreudviklet over de følgende måneder, og med den specielle formgivning, som blev MGFs kendetegn. En model i ler blev bygget og stod klar i marts 1991, hvor denne "red car" blev præsenteret for Rover ledelsen.

PR 1 projektet.

Projektet var en videreførelse af F-16 projektet, som var baseret på en løsning med front motor og forhjulstræk. Udgangspunktet for dette projekt alternativ, var en færdig prototype, som var baseret på Maestro modellen med 2 liters M16 motor. Firmaet Motor Panels stod for projektet.



PR 2 projektet.

Projektet byggede på et Reliant Scimitar SS1 chassis (et chassis der blev anvendt bredt af British car manufacturer Reliant fra 1966-1984, og i 1984 blev et mindre SS1 chassis præsenteret og anvendt). Layoutet blev klassisk med front motor, forhjulstræk og den 3,9 liter populære Rover V8 motor.



PR 3 projektet.

Projektet blev gennemført af det Luton baserede designfirma ADC, som udarbejdede et design med center motor og elementer fra Fiat X1/9 og Toyota MR2



Øvelsen med projekterne PR1, PR2 og PR3 var yderst veldrevet, hvilket holdt omkostningsniveauet nede. Der blev udelukkende anvendt eksterne leverandører, og hver af de tre parter havde fået et F-16 grundlag (body) at arbejde med,

sammen med faste mekaniske konfigurationer at holde sig til.

Det svære valg.

Inden for få måneder modtog RSP (Rover Special Project) færdige prototy-

per fra Reliant, ADC og Motor Panels, hvorpå en seriøs evaluering af resultaterne med bilerne under afprøvning blev gennemført. Hver bil havde sine fans indenfor Rover koncernen, men det var besluttet, at den bedste måde at fastslå resultaterne på var, at iværksætte en de-



Rovers ledelse reviewede MGA's PR3 tilbud og kunne lide hvad de så. Steve Harper som var medlem af teamet som arbejdede med PR3 for MGA genkaldte sig ledelsens reaktion:

"Den feed-back vi fik var meget positiv. Den høje hæk var meget flot, og gav siderne med det valgte design et flot udseende. Dog trækker fronten af bilen lidt ned, da den er for anonym, og ikke en MGs..."

MGF kommer in-house.

I maj 1991, blev aftalen med MGA udviklingsafdelingen og deres PR3 projekt underskrevet, hvorefter det blev overdraget til Canley for udførelse af den endelige produktionsmodel, som udførtes af EX-E stylerne Gerry McGovern og Gordon Sked.

Mange subtile ændringer blev foretaget på dette tidspunkt i processen, hvor forruden blev sat lavere, siderne blev sænket og udhængene afkortet. Bilens front blev ændret meget, hvor bl.a. forlygterne blev mere fyldige og runde, og de blev inkorporeret i et mere traditionelt MG gitter arrangement, som f.eks. i retning af den tidligere MGB fra 1976. Heldigvis var dette Gerry McGovern arrangement betydelig mere elegant, end den temmelig bombastiske original.

Så den endelige styling blev en kombination af nytænkning og et mere traditionelt MG design. Opbygningen og konceptet skyldtes således ikke tidligere produktionsforslag som MG AD021 og EX-E, hvor centermotoren var baseret på det samme layout, men aldrig blev en produktions realitet.

Gerry McGovern's skitseforslag gjorde det klart, at PR3 var et godt udgangspunkt, men det overordnede udgangspunkt for bilen ville medføre store ændringer i forhold til dette. Tydelige tegn på dette er den slående lighed med EX-E 1985 - specielt set i forhold til hard top

taljeret afprøvning af bilerne, hvor de tre biler ville blive afprøvet grundigt på kvalitet, ydelser, design etc..

En af deltagerne var Tom Towers, som var deltager i sin egenskab af direktør for Product Development. Øvelsen var selvfølgelig særlig interessant for ham, som var tæt på alle projekterne, og selvom byggekvaliteten af prototyperne var noget mangelfuld på en række punkter, kunne deltagerne godt danne sig et indgående indtryk af hver enkelt bil.

Mange tekniske forhold ved bilerne var meget interessante for deltagerne, og man valgte at starte ud med PR1 modellen, idet den i opbygning var traditionelt funderet med bl.a. forhjulstræk. Det var opfattelsen, at selv om det viste sig at være et yderst kompetent kompromis med anvendelse af dele fra MG Maestro og fælles komponenter som f.eks. vognbund, så opfattede man den som en nok lidt forældet model.

Valget stod derfor mellem den heftige 3.9 liters forhjulstrukne model, og den mere sofistikerede model med centermotor. Begge forslag til modeller havde sine tilhængere, og det endte med, og måske med blik for fremtiden, at man valgte at fortsatte med PR2 og PR3.

PR3 vælges.

Efter mange drøftelser besluttede RSP sig for et centermotor layout for den nye bil, og var baseret på PR3 projektet, fordi man ledelsesmæssigt så de bedste muligheder for dette layout. Dette sker i tiden før Lotus Elan viser, at forhjulstrukne biler klarer sig fuldt ud lige så godt som baghjulstrukne biler.

Den tidligere MG Midget og F-16 prototype kunne begge have været med frontmotor og forhjulstræk fordi det var nemt at arbejde med i forhold til gearet. Men selvom frontmotor og forhjulstræk havde sine tilhængere hos Special Products, blev der på baggrund af omkostningsberegninger valgt en løsning med centermotor, hvor man så ville anvende en eksisterende motor- og gearkasse pakke, så man ikke behøvede at foretage større ændringer. En forhjulstrukken bil ville have krævet en hel ny platform

inklusive gearkasse. I januar 1991, hvor Rovers egen designafdeling arbejdede febrilsk med Rover 600, og resten af den såkaldte "Portfolio range", bestilte Special Products en model jfr. PR3 projektets stylingforslag hos IAD, ADC og MGA udviklingsafdelingerne. MGA udviklingsafdelingens styling mock-up for en PR3, dateret tilbage i 1991, viste at den kommende "MGF pakke" allerede på daværende tidspunkt var forholdsvis færdig specificeret. Det var med centermotor layout, og en udformning der faktisk overlevede helt frem til den endelige model.

Ud af de tre deltagende udviklingsafdelingers forslag blev forslaget fra MGA udviklingsafdelingen anset for det mest passende for ledelsen, og udkastet endte med at blive grundlaget for den endelige MGF ramme (body), som bilen blev udviklet efter. Designrammen til Rover var givet, hvor man begrebsmæssigt skulle forholde sig til det tidligere projekt MG EX-E, og hertil kigge på samtidige og rivaliserende cabrioletter. Det var tilmed et krav, at der skulle være tale om en umiskendelig MG med en aura af Britishness.



hard top versionen. Så tak til Rovers insisteren på, at PR3 skulle være så britisk som muligt, for derved at udelukke Honda elementer i designet, hvilket var en stor fristelse for Rover ingeniører i begyndelsen af 1990'erne.

Der var kun et valg vedrørende motorvalg: K-serie motoren. Og som en overraskelse for mange blev hertil valgt et ophæng udviklet af Dr. Alex Moulton's Hydragas. Næppe et indlysende valg i betragtning af de erfaringer, der var med tidligere brug af denne løsning. Men det viste sig, at Hydragas fungerede særlig godt sammen med MGs centermotor, fordi den kunne tilpasses specifikt til MG'en og give præcis respons i forbindelse med retnings skift under kørsel, uden at blive for "nervøs" i styringen.

Som Alex Moulton fremhævede i magasinet Autocar ved præsentationen af MGF: *"It de-fidgets the car"*, på grund af de bedste egenskaber ved front-hæk forbindelsen, og den korte akselafstand, som eliminerede potentiel risiko for oplevelsen af en urolig undervogn på ujævn vej. Og den sammenkoblede løsning gjorde bilen langt mere stabil end sine konkurrenter.

MGF med K-serie motor.

Hvad enten kalechen var oppe eller nede, så var profilen på MGF flot. Den lave profil på kalechen var udviklet af Pininfarina, som var den eneste konstruktør på denne bil, som ikke var britisk.

1.8 liter versionen af K-motoren var en motor, som ikke var specielt designet til MGF. Som det vil fremgå andre steder er K-serie motoren en optimeret version, som kunne installeres i små og mellemstore hatchbacks, og som et resultat af dette var den blevet en meget kompakt motorenhed.

Imidlertid blev Rover koncernens "Powertrain" konfronteret med et presserende behov for, at erstatte tidligere indkøbte Honda 1.6 liters motorer, hvilket som resultat førte til, at den store K-serie motor blev født.

Nogle meget geniale tekniske løsninger blev udviklet for at presse ekstra kapacitet ud af K-serie motoren. Grundlaget for disse løsninger var nye cylinderforinger, kaldet "fugtige foringer", som tillod en øget cylinderstørrelse ved at tilpasse større boring i den samme blok, som så blev 4-cylindre som kunne indpasses. Hertil en længere krumtapaksel som grundlag for udvidelsen fra 1.6 til 1.8 liter.

Som en fortsættelse af Rovers "loaves & fishes" omdømme, kunne hele budgettet for dette motorprogram holdes på mindre end 200 mio. £. (*Jeg vidste ikke at Rover havde sådan et omdømme? / Red*)

Der blev også investeret i en hurtigere udgave af MGF, ved at forøge motorens ydelse.

Alex Stephenson, som var Rover Groups Powertrain direktør fastslog:

"Vi kigger på alle muligheder, inklusive turbo- og tryklader løsninger, men VVC løsningen (Variable Valve Control) giver os de bedste muligheder for en løsning..."

Dette primært fordi VVC var et koncept som Rover havde arbejdet med siden offentliggørelsen af K-serie motoren tilbage i 1989. Under kodenavnet Hawk var hensigten, at forøge motorens effekt ved en kontinuerlig varierende styring af indsugningens åbne periode, hvilket lykkedes endeligt med deres første udviklede motor i 1993.

Hemmeligheden ved VVC motoren var en spændende og ny mekanisme med et link mellem indgangen til knastakslen og dennes funktion, som ændrede motorstyringssystemet mellem knastaksel og krumtap. Resultatet var, at ved høje omdrejninger blev ventilerne holdt åbne for at øge motorydelsen, og ved lave omdrejninger forblev ventilerne lukkede i længere tid, hvorved momentet blev øget.

Grænsen for dette punkt, hvor det skiftede, var ved 4.000 rpm, som betød at den modificerede version af K-serie motoren (VVC) viste sig, at have en god kvalitet og samtidig var behagelig at køre med ved lave omdrejninger. Men ønskede man at presse omdrejningerne op, ville VVC motoren reagere med en gradvis effekt gående fra 4.000 rpm og opefter. Effekten var noget beslægtet med Hondas VTEC motor, men med fordel af at have en bedre motorgang, mod lavere omdrejninger.

Endelig - en ny MG !

Da MGF blev lanceret den 8. marts 1995 medførte det mange positive reaktioner både i pressen og blandt publikum. Gennem de seneste 10 år havde Rovers anglo-japansk inspirerede produkter, bortset fra MG RV8, endelig vist sig fra sin britiske side, med et ægte britisk bilprodukt udført af Rover: Dette var ikke sket siden den første Austin Montego. Og som bilmagasiner skrev dengang:

"... dette giver endnu mere hjertevarme, at nogle af de mennesker, der var involveret i de lykkeligste kapitler af BL's vanskelige fortid, såsom Dr. Alex Moulton og ingeniør Brian Griffin (søn af Charles Griffin), tidligere chef ingeniør hos Austin-Morris, skulle opleve dette. Hertil Peter Parker, som arbejdede på MGs VVC system, og med tanke på hans eksperimenter med Austins gasturbine biler".

Pressen elskede bilen, og MGF havde mange venner i fabrikkens showroom. MG var velkommen tilbage som berigelse for design tendenser på sportsvogne.

Salget gik hurtigt og bilen kunne sole sig i et meget positivt image. Efter lanceringen af Rover 200 og 400, fulgte MGF hurtigt efter som medlem af Rover niche familien, som også inkluderede Rover 200 cabriolet, coupé og Tourer, hvilket også medførte nye kunder til Rover Group.

Sammenlignet med tidens design tendenser var MGF bestemt i opposition til FIAT Barchetta og Mazda MX-5. MGF scorede stærkt mod disse konkurrenter, primært på grund af centermotor layout'et og sit smarte og lidt sexy udseende.



Autocar var imponerede over den nye bil og i deres dom via en test af bilen i 1.8i versionen sagde de:

"Det ville have været så nemt for Rover at placere et MG logo på køleren af en af deres middelmådige biler og endnu engang stole på deres image, som grundlag for at sælge bilen. Det skete ikke. Rover har i stedet kreeret, hvad vi efter al sandsynlighed kan kalde: verdens mest komplette og overkommelige åbne 2-sædet sportsvogn. Fra traditionelle MG fans, som ønsker noget andet og med mere stil, end de kedelige hatchback som identificerer cabrioletter for tiden, beviste MGF, at den var en velsignelse. MGF er en all-British bil, som vi kan være yderst stolte af".

Oplevelsen med MGF

Interiør på bilen var måske ikke helt så avantgardistisk som bilens eksteriør, men det var da virkelig godt forsøgt. Kabinens indretning og opdeling virkede interessant og sammenhængende.

Kørsel i, og oplevelse med bilen var eksemplarisk, og skønt den som centermotor bil havde potentielle risiko elementer omkring det lave moment og styring med mere, havde man også forventet en mere urolig kørsel når den nåede sine ydelsesgrænser, hvilket dog viste sig ikke at være tilfældet.

Rovers ingeniører havde indarbejdet en stor sikkerhedsmargin i chassisset, med det formål at minimere risikoen for bl.a. overstyring. Udover dette, så gjorde Hydragas ophængt præcis, hvad Moulton havde lovet i forhold til chassisset: Det viste stor stabilitet. Ulempen var, at sammen med den elektroniske servostyring, gjorde det bilen en smule ufølsom at have med at gøre. OK, grænsen for dette, sammenlignet med Mazda MX-5, var langt fra et problem for MGF. Men alene sammenligningen mellem disse biler på dette område gjorde vurderingerne lidt mudrede. Det må have virket lidt nedslående for dem der testede bilen på vejene, men som ex-formel 1 kører Mark Blundell formulerede det, da han snakkede om MGF:

"Jeg mener, at for den almindelige fører, er det mere sikkert fordi man kan tage lidt af gassen for at undgå en udskridning, i modsætning til, at skulle forsøge at bruge sine evner på at fange den midt i udskridningen".

Russel Bulgin sagde det på denne måde, da han sammenlignede MGF med sin arts rival Mazda MX-5:

"MGF er for "mænd", hvor MX-5 er for "drenge". Mænd vil mindes MG og snakke om deres bilkøb på den lokale pub. De er ikke krystere, men nyder frisk kørsel på snoede veje med de overraskelser dette medfører. Så hvorfor har Rover været så kloge med hensyn til MGF?"- Fordi der er et stærkt behov for at sige dette til den daglige bruger. MX-5 er for meget sportsvogn. MGF føles som født



til pendling og lange ture, og er en skøn bil, at køre i på motorveje. Den er rummelig og behagelig indvendig, hvilket viser at det er en sportsvogn for føreren, der ikke er for sikker i en almindelig (læs: kedelig) sportsvogn. Det er tilfredsstillende at Rover har lavet sådan en fejltagelse, eller er det en fejltagelse?"

Selvfølgelig var svaret "Nej", og salgstallene for MGF understøttede dette faktum.

Desværre blev planerne for eksport til USA sat på stand-by af BMW (de på daværende tidspunkt nye ejere af MG mærket), som mente at det ville true deres nyligt lancerede Z3 model. BMW angav omkostninger i forbindelse med homologisering som årsag til denne beslutning. Men udviklingen af MGF til en bruger venlig bil, som var grundlaget for udviklingsprogrammet, og som var et af

de oprindelige mål for at nå US markedet blev spoleret af BMW, som ville have deres britiske division til at underlægge sig sine Z3 planer.

MGF Trophy 160 ser dagens lys.

MGF Trophy 160 signallerede virksomhedens nye bud på deres sportsvogns intentioner. MGF blev opgraderet en del gennem årene hvor BMW var ejere, men få måneder efter dannelsen af MG Rover (som de nye ejere), blev en opgraderet bil vist. Intentionen var at fange en ny køreoplevelse i bilen, som havde været kritiseret ved lanceringen.

De første tegn på, at virksomheden var seriøse omkring MG og MG produkterne var lanceringen af MGF Trophy 160, som var en opdateret version af VVC modellen, som viste sig med et bedre ophæng, redesignede kofangere og større hjul.





manipulerede BMC'er og så selvfølgelig Austin-Rover produkter. Der var definitivt magi i navnet MG, men også en reel risiko for, at MG fans på grund af deres alder var på vej væk. Rover var dygtige med hensyn til MGF. Selvom de manipulerede lidt med fortiden omkring deres produkter, havde de trods dette fået udviklet en fremsynet og avanceret bil.

På grund af en flot og dygtig beslutning omkring udviklingen af MGF til den bil det blev, havde MG givet deres fremtids scenario. Det virker så trist at stikket blev trukket, da det der står tilbage er, at MGF er den bedst sælgende bil i sin klasse i UK.

Comeback for MGF.

Afsløringen på Shanghai Motor Show i 2007, hvor en ny MG TF produceret af de nye kinesiske ejere NAC-MG havde kun få småændringer, sammenlignet med MG TF fra 2005.

Nanjing Automotive, som ejede rettighederne til MG navnet såvel som tilhørende

Trophy modellen var måske ikke diskret, men den signalerede intentionen om, at give MG et voldsommere image end BMW måske havde dyrket i deres tid som ejere.

Der var allerede planer om at opgradere MGF, som så skete i januar 2002, hvor den nye model blev præsenteret som MGF TF. Det nye navn bragte mindelser om forbilledet fra 1953, hvor dog kun navnet var fælles. Den nye model blev en helt ny og tidsvarende model, og selv på trods af mange facelift på den tidligere model fra 1995, var Peter Stevens resultat af arbejdet med MGF TF en stor stilistisk succes.

Desværre fik den nye TF et konventionelt ophæng, hvor Moultons Hydragas løsningen blev fjernet, og ind kom fjedre og spjæld. TF markerede således afslutningen på Hydragas' ophængs system, velsagtens en af de fineste funktioner udviklet af BL i 1970'erne og 1980'erne - og måske også i 1990'erne (?)

MGF TF havde fået en pæn styling, men mistet sit Hydragas ophæng. En række personer var ærgerlige over tabet af en af de funktioner, som gjorde MGF så unik som en moderne sportsvogn krævede, men det gav samtidig muligheder for MG Rover, til at forbedre chassiset for at give et mere sportsligt respons indtryk ved kørsel.

MGF TF solgte fint for MG Rover, og det burde være et godt grundlag for et langt liv for modellen. Men da man i april 2005 besluttede sig for ikke at glide ind i glemsel, besluttede man sig for, at det var tid til stop for produktionen. Ti år blev levetiden for F-typen, da produktionen blev stoppet. TF'eren så bedre ud end MGB nogensinde kom til (det er undertegnede nok ikke helt enig i!).

Hvad opnåede MGF / TF?

Hvad MGF og TF opnåede i deres levetid var, at reetablere markedets oplevelse af MG, men også oplevelsen af at MG som brand var blevet genopfundet. Lukningen af Abingdon fabrikken var en torn

i øjet for nostalgikere af produkter fra MG, og dette selv på trods af, at der aldrig var blevet tilbudt andet fra fabrikken end unikke cabrioletter og bilmærke



Kinesisk producerede MGF TF fra 2007

GETTY IMAGES





værktøjer, påbegyndte produktionen af TF på fabrikken i Longbridge, skønt de første biler var næsten identiske med bilerne fra 2005, som var produceret af deres samarbejdspartner MG Rover. De nye 2007 modeller havde nogle mindre ændringer og produktionsforbedringer indarbejdet i modellen. Mest signifikant var dog processen omkring produktionen af bilen, idet den samlede produktionsproces ville foregå under ét tag, hvorved der ikke var behov for, at indskibe chassisser fra STADCO i Mayflower, skønt et stort antal dele nu skulle importeres fra Kina.

Longbridge var nu officielt genåbnet i maj 2007, hvorfra virksomheden producerede den let faceliftede version af MG TF. Skønt ændringerne var meget små, blev lanceringen set som en ny begyndelse for Longbridge fabrikken, som så ud til igen at skulle producere biler.

På den faceliftede MG TF var der nye kofangere, men prøv at sammenligne disse med de originale 2005 Phoenix byggede kofangere på TF'en!

MGTF Coupé.

En coupé version var planlagt for produktion i USA i Ardmore Air Park i Ardmore, Oklahoma, med en konstruktion baseret på Ardmores erfaring og færdigheder. Dette blev planlagt tidligt i 2007, hvor produktion skulle påbegyndes i

trede kvartal af 2008. Problemer mellem de amerikanske partnere og Nanjing Auto, over en forskellig opfattelse af forhold omkring fremtiden for MG, resulterede i forsinkelser. Herunder også fratræden af den højt profilerede talsperson for projektet Duke T. Hale.

Coupé versionen så lovende ud for fremtiden.....

Efterskrift:

Som det vil være bekendt, blev Coupé projektet aldrig rigtig til noget. Men MGTF opstod kortvarigt som en satsning fra de nye kinesiske ejere Nanjing (som del af SIAC, der helt tog over i 2007), hvor den fik en kort renæssance frem til 2011, med bilproduktion både i Kina og i Longbridge, hvor Longbridge skulle producere til det europæiske marked. En ny MGTF model LE500 blev produceret i 906 eksemplarer, og i 2009 blev en MGTF 135 baseret på LE500 modellen, dog med mindre udstyr lanceret. I forbindelse med markeringen af MGs 85 års fødselsdag blev produceret 50 stk. jubilæumsmodeller af MGTF 135, og i 2010 blev produceret 400 stk. MGTF 135.

Nye modeller fra Longbridge, såsom MG3, MG6 og nyeste skud på stammen MG GS SUV har set dagens lys, og senest med el-SUV i 2019. Men det er en helt anden historie, som ikke har noget med MGF og MGTF at gøre.



MGF / TF Fakta:

- ⇒ MGF blev navngivet fordi AD021 blev kaldt MGD i udviklingsperioden, og MG EX-E dækkede MGE navnet. Da MGD navnet blev anvendt gennem udviklingsperioden, var det en spekulation i medierne, at den nye MG ville blive lanceret under navnet MGD.
- ⇒ Den første MG produktion med centermotor var en hyldest til MG Metro 6R4.
- ⇒ Boring og slaglængde målinger på 1.8 liter K-serie motoren var alle næsten identiske med B-serie motoren som sad i en MGB - 80.0 mm x 89.3 mm sammenlignet med 80.3 mm x 88.9 mm. Rovers VVC system var baseret på stempel producenten AE. Og da patentet udløb trådte Rover til.

MG / MGTF producenter:

Rover koncernen:	1995-2000
MG Rover:	2000-2005
MG Motor:	2007-2011

Produktionstal:

1995-2002:	77.269 stk.
2002-2005:	39.249 stk.
2007-2011:	<u>1.450 stk.</u>
I alt:	<u>117.968 stk.</u>

Monteringssteder:

UK:

- ⇒ Longbridge
 - ⇒ Birmingham,
- Kina:
- ⇒ Pukou
 - ⇒ Nanjing

I årene 2007-2010 blev produceret nogle få MGF Coupé og MGTF LE500 (906 stk.). Hertil 50 MGTF 135 jubilæumsmodeller og 400 stk. MGTF 135 i 2010 som konkurrent til den faceliftede Mazda MX-5.

Da produktionen stoppede stod en del MGTF ufærdige på båndet. Disse blev købt af flere forhandlere rundt om i Europa for færdiggørelse og efterfølgende salg.

(Kilde: Sigurd Sandtveit, MGCC Norge)

MG Midget - den første ungdom

Af Mike Allison, Safety Fast, november 2019
Oversættelse Lars Thousig



Det er formentlig den første M-type, med "up-sweet scuttle. Man kan ane instrumentpanelet med et sort speedometer, en hvid olietryksmåler og andre amatører.

Denne artikel er baseret på en gennemskrivning af mine håndskrevne notater fra 1960'erne og tidlige 70'ere, hvor jeg havde talt med en række af de personer, som nævnes i artiklen. Sproget er moderniseret lidt og de værste bandeord, som ofte blev brugt til at understrege en mening, er udeladt. Mange af historierne blev gentaget adskillige gange, og jeg er ikke i tvivl om, at de er historisk korrekte. Husk på, at det var næsten 30 år efter de beskrevne begivenheder fandt sted, jeg talte med de gamle MG ansatte. De var alle stolte af det, de havde udrettet, og de fortalte som var det i går.

Morris – bilen til englænderne!

Ligesom små skibe var med til at søsætte et stort Britisk Imperium, var det de mindste biler, søsat under MG mærket, som leverede sportsvogne til familier med relativ små indkomster.

I perioden efter første verdenskrig tilbød et utal af små virksomheder biler til middelklassen, og mange af dem producerede velkørende køretøjer. Men det var Morris Motors som virkelig bragte personbilen indenfor rækkevidde for almindelige englændere. Morris gjorde det muligt ganske enkelt ved at reducere omkostningerne til et niveau, de andre ikke kunne matche, samtidig med at bilerne var blandt de mest pålidelige.

Wolseley var en af fædrene til MG.

Det spirende MG Car Co. begyndte med at bygge specialkarosserier til den pålidelige Morris Oxford, og udvidede sit marked ved introduktion af 4-sædede sportsvogne med kraftigere motorer. I 1928 begyndte Morris Motors at udvikle en lille bil, som konkurrent til den succesfulde Austin Seven, som i specialversioner kørte race på Brooklands racerbanen. Den nye Morris var baseret på en Wolseley model, som endnu ikke var lanceret, da William Morris i 1927 købte Wolseley, der var i betalingsstandsning. For at få erfaring var det et logisk skridt for MG, med en lille bil, hvor disse erfaringer hurtigt viste sig at være helt ekstraordinære.

Gennem min tid hos MG (1964 -1973) var jeg så privilegeret at kunne komme til at arbejde med mange af de mennesker, som var med i Midget's tidlige periode, nogle endda med helt fra starten af produktionen af MG biler.

Persongalleriet omkring Cecil Kimber og konstruktionsafdelingen.

Cecil Cousins (fabrikschef til 1969) havde stået i lære på værkstedet hos Morris Garage, og var fuldt uddannet mekaniker omkring 1919, hvor han avancerede til værkfører i afdelingen i Longwall Street i Oxford. Det var på samme tidspunkt Cecil Kimber blev ansat, hvorfor hans påstand om, at han var en af "de oprindelige" fra holdet ved MGs start, holder

stik. Frank Lowndes var netop blevet pensioneret, men blev ofte kaldt ind på fabrikken, hvor jeg mødte ham. Det samme gjaldt i øvrigt også Frank Stevens, hvis søn, Dick, var blevet produktionsformand for en produktionslinje.

Harry Herring skulle også snart pensioneres, og hans søn Jack arbejdede som uddannet karosserimager, og herunder med prototyper helt frem til slutningen af 1980. De arbejdede alle i Longwall Street og fulgte med i alle ændringer, indtil alderen indhentede dem.

Reginald Jackson blev ansat af Cecil Cousins i 1928 som udviklingsingeniør, og Hubert Charles fulgte efter, da han skiftede fra Cowley til Abingdon som chef for al udvikling.

Hubert Charles havde arbejdet uofficielt for Cecil Kimber siden 1926, hvor han arbejdede i Cowleys afdeling for konstruktionstegninger (*industrispionage? / red.*). Gordon Phillips var begyndt i afdelingen i Edmund Road i 1927 som assistent under Reginald Jackson. Fred Kindell blev en del af gruppen i Abingdon, da den nye fabrik startede produktionen.

Frank Tayler var også assistent en stor del af tiden. Sidney Enever arbejdede oprindeligt som arbejdsdreng for Cowley, hvilket indebar arbejde sammen med mekanikerne, hvilket i den grad lærte ham faget. Han skiftede officielt til Abingdon i løbet af 1931, og arbejdede ind i mellem sammen med Reginald Jackson, når arbejdsmængden krævede mere end fire hænder!

Kimber accepterede ideen om en lille MG.

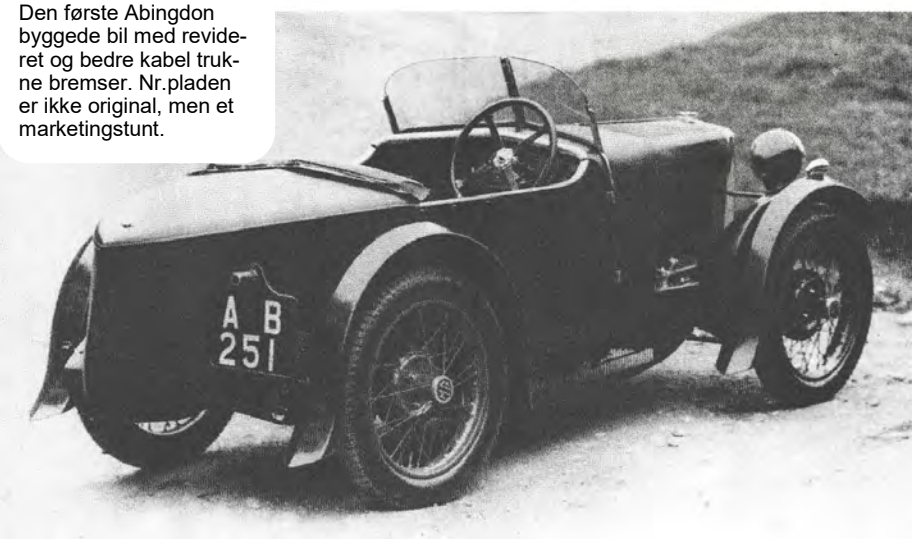
Reginald Jackson var oprindelig ansvarlig for både udarbejdelse af skitser til specielle dele, og dernæst fremstilling af dem til den nye MG "Six" (Senere benævnt 18/80). Denne var ved at tage form i 1928, og fra hans skitser blev udarbejdet de endelige tegninger på Morris Motors tegnestue, sandsynligvis af Hubert Charles. Det var under et besøg i tegnestuen han så en prototype af Morris Minor, og så hurtigt potentialet for en lille MG baseret på denne Morris Minor. Han delte sine tanker med Cecil Cousins, som gav ideen videre til Kimber, hvor han dog fik besked på at koncentrere sig om MG "Six".

Imidlertid havde Jacko allerede talt med Hubert Charles, som også havde fortalt Kimber om ideen. Kimber gik med til at lade Reginald Jackson få et chassis for at undersøge ideen nærmere. Projektet blev officielt betegnet "EX101". Det tog Jackson, Cousins og Phillips nogle dage at sænke ratstammen, og få sat et karosseri af træ på med "Boat Tail" facon, inspireret af Type 35 Bugatti. Men som Cousins fortalte mig, var ligheden med denne meget lille. Kimber sendte karosseriet til Carbodies Ltd, og indenfor en uge ankom det første færdige karosseri til Edmund Road, for at blive sat på

Bremsestængerne kan tydeligt ses at føre frem til de forreste bremser, som faktisk blev betjent med korte kabler



Den første Abingdon byggede bil med revideret og bedre kabeltrukne bremser. Nr.pladen er ikke original, men et marketingstunt.



chassiset. Kimber syntes godt om resultatet og sendte bud efter karosseri nr. to, så bilen kunne blive præsenteret på London Motor Show i september måned.

Stor salgssucces på London Motor Show.

Der var kun én motor, så Harry Herring fremstillede en model i træ til præsentationen på standen ved Motor Show'et. Motorhjælmen blev holdt godt lukket, medens den anden MG fik chassisnummer EX101/1. Den blev indregistreret (WL6523), og anvendt til demonstration under udstillingen.

De modtog over 200 bestillinger til en pris af £185 pr bil, medens de kun fik få ordrer på MG Six, til en pris af ca. £ 500. Det medførte umiddelbart større leveringsproblemer, da Cowley også havde store interesser i Morris Minor, hvor produktionen kun udgjorde ca. 12 biler.

Fremstilling af motoren var begyndt hos Wolseley, som også leverede mange af delene til undervognen. Det var først i løbet af det efterfølgende forår, at de mange ordrer kunne effektueres. Efterhånden som komponenterne blev leveret, stod det indlysende klart, at lokalerne i Edmund Road ikke havde kapacitet til at bygge 500 biler i løbet af otte måneder, så der blev ledt efter nye og større lokaler.

MG flytter fra Oxford til Abingdon

Produktionen startede i april 1929, fra chassis nummer 2M/251, med mindre ændringer for at reducere prisen for et færdigt karosseri til £ 5,5, hvilket svarede rundt regnet til det dobbelte af en arbejders ugeløn. Produktionen blev presset ind i de små faciliteter i Edmund Road, og ved udgangen af november var 500 biler samlet. Færdige biler måtte flyttes til forskellige lokaliteter omkring Oxford inden endelig levering.

Der blev ved med at indløbe et stort antal ordrer, hvilket igen aktualiserede pladsproblemet. På det tidspunkt var den nu overflødige trench-coat og læderfabrik (*efter 1. verdenskrig. /red.*) Pavlova Leather Company i Abingdon ledig. Sir William Morris købte det for omkring £ 50.000, mod at den artesiske brønd (*Se note*) på grunden skulle være til rådighed for Pavlova på ubestemt tid. Et tilsvarende beløb blev reserveret til flytningen af produktionsudstyret samt renovering af bygningerne.

Note: En artesisk brønd er en vandkilde, hvor grundvandet presses op ad bakke uden behov for at pumpes. Når trykket er stort nok, vil vandet sprøjte op af sig selv. Vandet siver ind fra omkringliggende højder og samles i en skålformet fordybning af porøse sten som kalksten eller sandsten.

Kreative chassisnumre

Den første Midget, som blev produceret i Abingdon i februar 1930, havde chassisnummeret 2/M 751. Første tal eller bogstav angav karosseritypen, bogstavet for typen (M for Midget) og de efterfølgende tal for serienummeret, startende med nr. 251. Chassiserne blev stemplet i bundter à 10 stk., men i selve produktionen blev de anvendt i tilfældig rækkefølge.

18/80 modellen har kun et firecifret nummer som starter med nr. 6521. Modellen 14/40 Mark 4 startede med nr. 2251 (som var telefonnummeret på fabrikken i Edmund Road). Tidligere fik 14 Hp modellerne et Morris Chassis nummer og havde en garantideklaration fra Morris Motors. Da Mark II 18/80 blev introduceret fik den betegnelsen "A-type" i MG, med chassisnummer startede med A 0251, svarende til Abingdon fabrikkens telefonnummer. Det var aftalt med telefoncentralen i Abingdon; men det var dengang uden automatiske telefoncentraler mv.

Wolseley var storleverandør til MG

Chassisrammer til MG Midget blev fremstillet i Abingdon efter 1930, efter flytningen var gennemført. Hærdede dele kom fra Wolseley's leverandør James Motor Cycle Co., som havde gode støbefaciliteter. Aksler, traverser, motorer og gearkasser kom ligeledes fra Wolseley. Styrehuse blev leveret af Adamant Engine-

ring i Luton, og Rotax Company i London leverede de elektriske dele. De fleste resterende dele blev enten fremstillet i Abingdon eller hos lokale leverandører.

Tophastighed næsten 60 miles/time.

I april 1929 tog Cecil Cousins, Reginald Jackson og Frank Tyler tre Midgets med til Brooklands banen. Bilerne skulle køres af Earl of March (*i familie med ejeren af Goodwood. /red.*), Harold D. Parker og Leslie G. Callingham i et JCC High Speed Trail over en time.

Det menes at de hver havde købt en bil, og deres mål var at nå en hastighed på 60 miles/time (96 km/time). De endte ikke langt fra målet, hvilket overraskede alle! Bilerne er ikke identificeret, men var registreret med numrene WL 7171, WL 7180 og WL 7182, som kan ses på et fotografi i John Thornley's bog "Maintaining the Breed".

Den første tuning af Midget.

Efter løbet, og omkring det tidspunkt hvor Hubert Charles officielt blev ansat i MG Company, gav Kimber tilladelse til, at Reginald Jackson brugte en af demobilerne, for at undersøge om han kunne øge motorens ydelse. Jackson fortalte mig, at det var en blå bil, som havde fået mange tæv under adskillige Trails, og han mente at "Buckingham havde anvendt den en hel del".

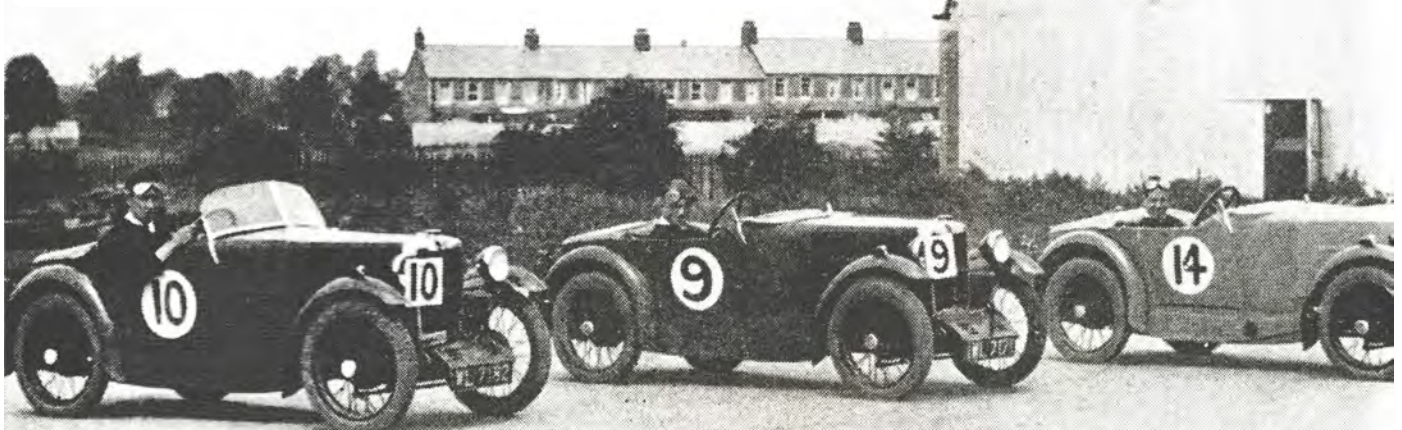
Dette identificerer bilen som 2/M 256,

registrerings nr. WL6557. Ved at kontrollere ventilåbningerne fandt han, at der ikke var noget overlap i ventilåbningen ved øverste dødpunkt. Han fik leveret et rå topstykke og bearbejdede det i hånden for at få lidt overlap, og lod det efterfølgende hærdede hos Wolseley Works. Resultatet var utroligt, motoren blev straks mere livlig.

Han opnåede endnu bedre resultater ved at justere timingen, så den var ens på alle cylindre. Fra sin erfaring med motorcykler vidste Jacko, at det var bedst hvis indsugningsventilen var større, og han satte en i som var 1/16 tomme større, polerede portene, tilpassede dem til manifolden mv. Han fortsatte med at skille motorens underdel ad, og polerede stødstængerne samt krumtappen. Svinghjulet blev reduceret et par pund i vægt. Al den polering gav bilen øgenavnet "Shinio", selv om den udvendig var noget ramponeret. Jackson og Charles brugte bilen som fabriksbil et godt stykke ind i 1932, da den blev skrottet efter endt god gerning.

Charles redesignede knastakslen for at opnå et lignende resultat, og den kunne leveres tidligt i 1930. Wolseley var producent, og den blev monteret i alle Midget motorer efter 12 /12 timers løbet på Brooklands den 9.-10. maj 1930. De større indsugningsventiler blev dog kun anvendt i de fem deltagende MG Midgets.

Cousins, Jackson og Taylor i deres M-typer på Edmond Road, på vej til Brooklands.



George Tuck bag rattet i den første Abingdon byggede bil



18/80 s og M-typer på vej ned ad Abingdon produktionslinjen.

Trails og rally: JA , race: NEJ

Med det formål at øge loyaliteten til MG mærket, blev der udviklet en to-dørs lukket saloon model døbt "Sportsman's Coupé". Målgruppen var den unge familie, men tiltalte tilsyneladende mere kvinder ! – Måske fordi vinden blev holdt væk fra damernes opsatte hår, og hertil var den tør indvendig når det regnede!

For at være en rigtig sportsvogn måtte modellen deltage i forskellige sportsbegivenheder. Arrangørerne af Trails og rallies havde efterhånden også klasser for små billige biler, men at deltage i egentlige racerløb var mere vanskeligt. William Morris sagde kort: "Ikke tilladt", med mindre race foregik i ejernes biler og ejerne betalte omkostningerne.

MG team stiller op til Brooklands 12/12.

Cecil Randall, som var en succesfuld forretningsmand i Essex, havde købt en åben model, og han havde tidligere kørt



Foto herover: Alamy.:

Austin Ulster of Victoria Worsley and R Latham-Boote, JCC Double Twelve race, Brooklands, 1931. Artist: Bill Brunell.

race med forskellige biler som sin hobby. Han slog sig sammen med naboen, Bill Edmondson, som lige var begyndt at fuske lidt med biler. De besluttede at kontakte MG med henblik på at deltage med et hold i det præstige fyldte Double Twelve Race (12 timer uafbrudt hver dag i 2 dage. /red.), på Brooklands i maj 1930

Det var omkring september 1929, lige netop som der var lagt planer for at flytte produktionen til den nye fabrik i Abingdon. Tre biler blev skilt ad, og monteret med den nye knastaksel, fik en udstødning som opfyldte Brooklands regulativet og karosseriet modificeret en anelse. Samtidig fik MG ordre på yderligere to biler til løbet fra Norman Black, bilforhandler i London, og Miss Victoria Worsley. Hun var ved at skabe sig et navn som en kompetent racerfører i en Salmson bil, men kørte i sin brors MG Midget til daglig.

Flotte resultater på Brooklands.

Randall teamet vandt Team mesterskabet, og de to øvrige MG Midgets kørte stabilt. De fem biler kørte i gennemsnit 60 miles (96 km/time) i samtlige 24 timer. Det skabte stor opmærksomhed i pressen, - så stor at der blev produceret og solgt 20 stk. "kopier" af Double-Twelve Midget. Sir Francis Samuelson ønskede en bil til Le Mans 24 timer løbet, og A. Murton Neale bestilte en tilsvarende bil. Disse var magen til 12/12 bilerne, men karosseriet måtte ændres for at opfylde Le Mans regulativet. Bilerne var udstyret med en større faldstrøms karburator monteret på en speciel manifold. Le Mans bilerne havde standard udstødning under bilen, men en særlig tre-grenet manifold svejset af Fred Kindell.

De magiske 100 miles/time overbeviste Cecil Kimber

Da Hubert Charles begyndte at arbejde udelukkende for MG, fandt han det nødvendigt med et bedre og stærkere chassis, og startede arbejdet under betegnelsen EX 120.



Murton Neales 12/12 M-type på Le Mans i 1930



12/12 M-type på Brooklands

Han havde allerede forenklet bremsesystemet på Midget, og afskaffet det noget komplicerede system med stænger og kabler. Det blev erstattet af systemet fra 14/40 modellen med fire kabler, som udgik fra en enkelt centralt placeret tværsaksel.

Det nye chassis var lavere og lå i en bu over forakslen og under bagakslen. Relativt hårde fjedre blev dæmpet med Andre-Hartford støddæmpere. Chassiset blev til på foranledning af George Eyston, som boede tæt på i byen Milton. Han var en succesfuld amatør racerfører med forskellige biler, som han kørte i sammen med sin bror Basil. Georges mål var at blive den første som kørte 100 miles/time (160 km/time), i en "Baby bil", dvs. motorstørrelse på max. 750 cc. Austin Company havde brugt store beløb på et lignende forsøg, men indtil da resultatløst.

Eyston blev finansieret af Jimmy Palmes, karosseribyggeren Jarvis fra Surrey og Ernest Eldridge, som tidligere havde sat hastighedsrekord på land. Eyston havde tidligere investeret i Jarvis' firma, som også var MG forhandler for Surrey. Palmes var i stand til at skaffe et par rå cylinderblokke fra Wolseley Motors, sandsynligvis med Hubert Charles som mellemmand, og projektet blev holdt skjult, ifølge Jackson.

Tidligt i 1931 lykkedes det at opnå de magiske 100 Miles / hour, og Austin blev slået på målstregen. Kimber blev endelig overbevist om, at biler med små motorer var vejen frem..... og resten er, som man siger, historie.



Den komplette historie om MG mærkets vej til en verdensanerkendt position som sportsvogn, kan læses i detaljer i bogen:

"Works MG"

af Mike Allison and Peter Browning.

Den er netop genoptrykt og kan købes via den engelske klubs hjemmeside.

Foto:
Boote Photo

Lady Victoria-Worsley i en 12/12 M-type på Brokklands 1932.



MG Management team med Cousins og Charles bagerst til venstre, og Cecil Kimber og Lord Nuffield forrest i midten.



Arets forårsklargøring af din MG adskilte sig fra tidligere år, idet der var indført tilmeldingspligt. Årsagen var den, at vi skulle rette os efter de gældende Corona regler om, ikke at være forsamlet mere end 10 personer i lokalet. Det kom til at virke godt, og på den måde undgik man, at skulle vente på en ledig lift.

Og godt vi havde indført tilmelding, for der kom ikke færre end 15 biler. Måske vil vi gøre som denne gang fremover for at undgå ventetid og ophobning af biler i lokalet.

En del af deltagerne var nye MG ejere,

eller ejere som aldrig havde set deres MG nedefra før. Der blev givet mange gode råd og vejledning fra især Claus Poulsen, som er ved at være lidt af en høj mht. MGB. Jeg tror de fik et stort udbytte af at deltage.

Der var også et par T-Typer i værkstedet, og på den ene var udfordringen at finde, hvor gearkasseolien skulle hældes i. Som på TV ringede vi til en livline, Peter Clausen, som kunne løse "gåden". Meget enkelt når man ved det, og til stor glæde for ejeren, som fremover dels kan måle olieniveauet, dels selv kan skifte gearolie uden problemer, når den rigtige olie og kobberpakning til bundproppen er

i hus.

En MGB står overfor syn inden længe, og Claus kiggede nærmere på den. Der var nogle småting, som bør rettes inden, og som noget nyt for ejeren, kan hun låne klubbens synsmøtrikker, i stedet for at få dem tilsendt fra en bekendt i Jylland. Det er jo noget lettere og billigere.

En god dag på Gør Det Selv Værkstedet, og vi takker indehaver Erik for det gratis lån af en hal og lifte i mange timer. Forhåbentlig ses vi næste år, hvis der ikke er påbegyndt byggeri af boliger på den attraktive grund i Sydhavnen tæt på den nye Metro.



Vi fandt hullet til gearolie på en TD. Det er langt ind!



Søren - næste generation – stod i lære hos Bent og sammen servicerede de 2 stk MG A.



En pandelampe giver det helt rigtige lys!



Claus kiggede Tina's MGB efter i sømmene.

Nyhedsbrev maj 2020

Så kom de.....de gule, de grønne og de runde!

Af Michael Deichmann, Bestyrelsesmedlem, MhS



Den runde grønne traktornummerplade har været savnet. Nu er den her, sammen med en række andre gammelkendte emalje-nummerplader

Den 1. april 2020 var dagen hvor den unikke ordning med historiske nummerplader blev udvidet. Det er godt 4 år siden at folketingsmedlem Henrik Brodersen kontaktede Motorhistorisk Samråd om ikke vi skulle prøve at få traktorer, varevogne og lastbiler m.m. med ind i ordningen med de historiske nummerplader.

Det syntes vi jo var en rigtig god ide, og Brodersen gik straks i gang med det politiske håndværk, der kulminerede ved et møde med daværende skatteminister Karsten Lauritzen, Henrik Brodersen og repræsentanter for MhS.

Udfaldet er nu bekendt, og de første bestillinger på nummerplader til campingvogne og trailere m.m., er landet hos Motorstyrelsen.

Ordningen er nu blevet udvidet til at gælde nummerplader til påhængsvogne, helt tilbage fra 1921 og frem til 1976. De gule nummerplader der kom i 1950, samtidig med de flotte grønne traktornummerplader, der nu også er inkluderet.

Også de navnkundige papegøjeplader der indføres til motorcykler i 1953, og fra 1957 også til biler, kan nu erhverves.

Fra den 1. april i år er det altså blevet muligt at bestille historisk korrekte nummerplader til alle typer køretøjer med en første registreringsdato der ligger før den 1. april 1976, også selv om det er en traktor, en bus, en trailer, eller en motorcykel med varesidevogn, og alt muligt derimellem. Det er en helt unik ordning som ikke mange andre lande kan prale med.

Der er tre fremgangsmåder for bestilling af en historisk nummerplade:

- Du bestiller den online på www.skat.dk
- Du bestiller en nummerplade hos din lokale nummerpladeoperatør
- Du bestiller ved Motorstyrelsen på nærmeste Motorcenter

Ved bestilling hos en nummerpladeoperatør eller på et af Motorstyrelsens Motorcentre, skal du angive hvilken køretøjstype og hvilken årgang køretøjet har, så finder Motorstyrelsens ansatte ud af hvilken nummerpladetype og hvilket nummer du kan få. Motorstyrelsen kan vælge at trække på Motorhistorisk Samråds viden, hvis de har behov for det.

Du kan fortsat bestille en erklæring hos Motorhistorisk Samråd, for personbiler og motorcykler, via vores hjemmeside. Vi udsteder derpå erklæringen på et specifikt nummer, der er helt historisk korrekt i forhold til køretøjet, til typen, årgangen og eventuelt bopælen.

Med den erklæring kan du så gennemføre din bestilling hos nummerpladeoperatøren eller i Motorcenteret. Det med erklæringen gælder kun for personbiler og motorcykler. Nummerplader til varevogne, lastbiler, traktorer m.v. skal ikke benytte erklæringer fra Motorhistorisk Samråd.

Gebyret for udarbejdelse af erklæring hos Motorhistorisk Samråd er 250 kr. for medlemmer af samrådets medlemsklubber og 500 kr. for andre.

Prisen + er 2.480 kr. for et sæt historiske nummerplader + et gebyr på 200 kr., som betales ved registrering.

Prisen dækker et sæt historiske nummerplader (1.300 kr.) og normalprisen for nummerplader (1.180 kr.).

For en enkelt nummerplade til motorcykel, trailer, traktor mm, er prisen det halve.

Vejledning sat på pause?

Af Steen Rode-Møller, Formand MhS

Den 25. marts udsendte Motorstyrelsen et nyhedsbrev kaldet Kvartalsnyt marts 2020. Det er glædeligt da Motorstyrelsen ved flere lejligheder har lovet, at de med jævne mellemrum vil udsende flere nyhedsbreve - og her var så det første.

Selv om vi nærlæste nyhedsbrevet flere gange lykkedes det os ikke, at få øje på noget som helst om veterankøretøjer.

Men havde vi nu også grund til at forvente det? Åh jo.

Motorhistorisk Samråd, og de andre i vores netværk, har hen over vinteren været i løbende dialog med Motorstyrelsen om flere emner. Blandt andet har de lovet, at de pr. 4. april - den dag hvor den store introduktion for udvidelsen af ordningen med de historiske nummerplader skulle holdes - ville man også præsentere en skriftlig vejledning til alle veterankøretøjsere om originalitetskravet, altså hvad man må og ikke må mht. ændringer på sit veterankøretøj.

Arbejdet med selve vejledningen startede i oktober. Vi fik den tilsendt fredag eftermiddag i slutningen af februar, og Motorstyrelsen skulle have vores svar senest mandag morgen. Det blev en meget hektisk weekend for MhS' bestyrelse - og de andre organisationer, men svarene blev sendt. Der var rigtig mange rettelser, flere forslag til ændringer, og to steder påpegede vi deciderede ulovligheder som Motorstyrelsen praktiserer.

I netværket var vi forud blevet spurgt, om Motorstyrelsen måtte benytte navnene på organisationerne - nok som en slag garanti for at alle var enige om, at resultatet var acceptabelt - i en pressemeddelelse om vejledningen. Her begyndte det så at køre af sporet, pressemeddelelsen var ikke sendt til alle, men skulle give carte blanche til Motorstyrelsens presseafdeling. Indholdet viste sig at være så langt fra det forventede, at alle takkede nej til at "medunderskrive".

Selve informations- og vejledningsfolderen, kaldet positivlisten, fik vi på forespørgsel heldigvis tilsendt inden den blev trykt. Positivlisten viste sig også at være så langt fra det forventede, at hverken vi, FDM, FDA, DSRA eller de andre i vores netværk, ønskede at lægge navn til. Vi blev alle målløse, idet vores kommentarer var nærmest fraværende i forhold til den første udgave. Vi spurgte om det ikke var den oprindelige udgave, de ved en fejl var kommet til at fremsende igen. Nej, det var den endelige. Dette resulterede derfor også i en prompte fralæggelse af medansvar i forhold til "positivlisten".

Tilbage sidder vi med en fornemmelse af at alle møderne hen over efteråret og vinteren samt den hektiske weekend, der ledte op til alle kommentarerne, har været spildt. Spørgsmålet er også, om det hele måske har været spildt?

For vejledningen kom så ikke på gaden den 4. april som Motorstyrelsen planlagde, og vi har heller ikke set nogen pressemeddelelse om den. Mon ikke vi skal krydse fingre for at vores mange, mange rettelsesforslag alligevel har bundfældet sig, og bedst af alt måske Motorstyrelsen nu tager kontakt til skatteministeriets departement, hvor de i fællesskab forklarer ministeren, at en fjernelse af originalitetskravet er den perfekte løsning, hvor man slår mindst tre fluer med et smæk:

1. Ejerne behøver ikke at frygte at komme i klemme mellem Motorstyrelsen og Færdselsstyrelsen, eller mellem gammel og ny tolkning af samme lovtekst.
2. Motorstyrelsen eliminerer behovet for at få ryddet op i de fejlagtige angivelser i DMR. og,
3. Man behøver ikke 16 ansatte til i detaljer at efterprøve veterankøretøjers originalitet, men de kan sættes til noget mere givtigt og fornuftigt - som tidligere skatteminister Karsten Lauritzen udtalte det i P4 Nordjylland for nylig.



Gul nummerplade til en motorcykel med varesidevogn? Det er slet ikke noget problem mere, heller ikke til en gammel bus, eller måske en tidligere varevogn med bagsæder? Motorstyrelsen er klar til at tage mod din bestilling.

Corona virus får stor betydning for veteransæsonen 2020



Mandag den 6. marts kunne Statsminister Mette Frederiksen på et pressemøde annoncere en langsom åbning af Danmark, efter knapt 4 ugers nedlukning. Samtidig blev der også annonceret et forbud mod større forsamlinger frem til udgangen af august. I realiteten betød det at alle veterantræf, og andre arrangementer, hen over den kommende sommer blev aflyst i samme øjeblik.

Motorhistorisk Samråd følger selvfølgelig Regeringens beslutning, men er samtidig bekymret over de store konsekvenser den vil få for de mange klubber der allerede nu er nået langt i planlægningen af deres arrangementer. Samtidig betyder den noget vage formulering, omkring beskrivelsen "større forsamlinger", at mange klubber nu står tilbage med spørgsmål til den nærmeste fremtid, og hvad den betyder for dem i relation til deres arrangementer.

I Motorhistorisk Samråd har vi derfor taget kontakt med Sundhedsstyrelsen, for at udbede os tydeligere retningslinjer, for hvad der skal forstås ved "større forsamlinger". Så snart vi får svar vil vi straks bringe det videre, så vi alle kan navigere korrekt og undgå følgerne af Covid-19.

Heldigvis står hele Folketinget samlet bag en hjælpepakke på 50 mio. kr., der skal afbøde de værste økonomiske følger af de mange aflysninger i forenings-Danmark. Motorhistorisk Samråd har også her været i dialog med aftaleparterne på Christiansborg, og vi er fra Kulturministeriet blevet oplyst om den Coronahotline der er oprettet i ministeriet til samme formål. Her vil nødstedte klubber kunne rette henvendelse for at få afklaret, om der er en mulighed for, at de kan få økonomisk hjælp.

Hotlinen administreres af Slots- og Kulturstyrelsen, og telefonen er åben alle hverdage kl. 9-16. Medarbejderne besvarer spørgsmål om de ordninger, der er etableret under Kulturministeriet og vejleder om, hvordan man gør brug af dem, samt henviser til Erhvervsministeriets hotline, når det er relevant. Telefonnummeret er 33 74 50 00, og telefonen er åben fra mandag den 6. april 2020.



...teknik, holdninger og gode råd.....

af Matthies Nissen
moganissen@youmail.dk



De fleste forsikringsselskaber, der forsikrer veterankøretøjer, har hidtil krævet, at der i bilen var installeret en 2 kg ildslukker. Ildslukkeren/brandslukkeren er stor og tung (den vejer mere end de 2 kg pulver der er i slukkeren) og vanskelig at anbringe, hvis den også skal være inden for rækkevidde. Men nu er der mulighed for et alternativ.

Alvorlige ulemper ved pulver-slukkeren

Som nævnt er den stor og tung. Men det er dog en lille ulempe i forhold til hvad den ellers kan forårsage af følgeskader. Jo, den er god til at slukke brande, men den kan også forårsage ikke uvæsentlige følgeskader. Årsagen hertil er at pulveret bl.a. indeholder næringsalte, der er forbundet med silicone.

Saltene er stærkt ætsende og korroderende hvilket bl.a. kan skade bilens elektriske anlæg (ledningsnet, relæer mv.). Men det kan da være, at det er det, der er brændt. På grund af temperaturudsving forårsaget af branden, opstår der en kapillareffekt, der kan få pulveret til at vandre i den resterende del af ledningsnettet. I værste fald kan pulveret vandre fra motorrum og til baglygterne og dermed forårsage fremtidige el problemer. Endelig er der det efterfølgende næsten umulige rengøringsarbejde.



Den klassiske 2 kg pulver-slukker

Pulveret dækker ilden og siliconen binder pulveret, så ilden ikke får den nødvendige ilt, hvorved den kvæles. Pulver-slukkeren kvæler ilden, men den køler ikke det brændende emne, hvorfor det

kan være nødvendigt at efterslukke/køle emnet med vand.

En 2 kg pulver-slukker vejer omkring 4 kg. Det er derfor vigtigt, at den er solidt fastgjort i bilen i tilfælde af en kollision. Den har en tømningstid på ca. 7 sek., som kan afbrydes og startes efter behov. Den er frostsikker til minus 30 grader. Den er endvidere udstyret med et manometer, som bør kontrolleres en gang om året. Pulver-slukkeren har en holdbarhed på ca. 5 år fra produktionsdatoen.

Sidstnævnte er nok ukendt for de fleste. Hvis det skal efterleves, så er der nok mange pulver-slukkere i vore biler, som står for snarlig udskiftning! Men inden du gør alvor af at anskaffe en ny pulver-slukker, så skal du læse det følgende.

Et alternativ til pulver-slukkeren

Der er heldigvis et forsikringsgodkendt alternativ til pulver-slukkeren, men tjek lige med dit forsikringsselskab inden du kasserer pulver-slukkeren. Et alternativ er en 112 brandslukker. Den har form/udseende som en almindelig spraydåse og betjenes som en sådan. Væsken i spraydåsen er biologisk nedbrydelig og laver ikke følgeskader. Den skulle være effektiv over for alle typer brande i faste stoffer, brændbare væsker, fedt og smøremidler samt el installationer. Sprøjtelængden opgives til 3 meter og det resterende indhold kan 'gemmes' og anvendes sammen med en ny brandslukker.



Alternativet til pulver-slukkeren: Brandslukkeren er her med sort 'overfrakke'

Selve slukkeren vejer kun 600 gram og kan fås med et neopren overtræk med velcro på bagsiden, så den kan sættes fast på et gulvtæppe i bilen. Også denne slukker er frostsikret til minus 30 grader og den skal lige som pulver-slukkeren ef-

terses og udskiftes efter 5 år. Tømnings-tiden er ca. 15 sekunder.

Jeg har ikke selv afprøvet brandslukkeren, men ifølge den video der er på firmaets hjemmeside (www.4fire.dk) er den særdeles effektiv. Min foreløbige erfaring går på, at den er nem at anbringe/installere i bilen, men velcro-holderen er ikke til megen nytte, dertil er den for svag. Det må kraftig anbefales at købe slukkeren med holder, medmindre man har plads til den i en dørlomme eller i et veldimensioneret handskerum, som kun sjældent forefindes i veteranbiler!

Jeg finder at det sorte overtræk, som er pænt og moderigtigt, er en ulempe. Et sort overtræk er nok ikke det første man kigger efter når behov for en brandslukker opstår. Forestil dig en 'ordre' til co-driveren: *Hurtigt, kom med ildslukkeren!* Svar: *Hvor, hvor ...!* Selv vil jeg montere ildslukkeren uden overtræk og anbringe den synligt i en holder i kabinen/cockpittet, så vil den være til at finde!

Brandslukker i garagen

Der bør også være en let tilgængelig brandslukker i garagen. Det optimale vil være at anskaffe den 6 liters universal brandslukker, som firmaet tilbyder til værkstedsbrug. Den ligner til forveksling en stor pulver-slukker og betjenes som en sådan. Men den er dyr, meget dyr, så jeg vil anbefale at man nøjes med én lille til



Brandslukker til garage/værksted. Sikkeret meget effektiv men også dyr!

garagen og hvis der anvendes åben ild (svejsning) kan man anbringe to eller måske tre små slukkere ved siden af hinanden.

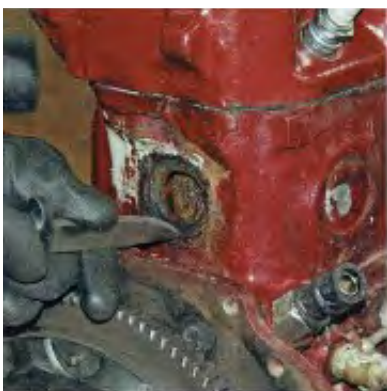
Husk også en brandslukker i hjemmet, den kan bl.a. slukke brande i frituregryden og i juletræet (når det bliver aktuelt). Nogle forsikringsselskaber giver rabat ved køb af 112 brandslukker bl.a. ETU forsikring, der giver 25% og fragtfri levering ved køb over kr. 300. Men du har jo også behov for mere end én. Husk evt. at bestille holderen separat, den følger ikke altid med slukkeren.

Frostpropper

Jeg har tidligere skrevet om emnet, herunder om den alvorlige ting at miste al kølevandet, når en frostprop falder ud af motorblokken (se Matthies Garage nr. 24, 2015-05). Men så galt behøver det ikke at gå, når en frostprop bliver utæt. Som oftest opstår utæthed gradvist og udramatisk.

Lad mig repetere. En frostprop er ikke en frostprop i ordets bogstaveligste betydning. Benævnelsen kan lede tanken hen på at den vil beskytte motoren imod at blive frostsprængt, hvis den i vinterkulden ikke er blevet påfyldt frostsikret kølevand. Men det gør en frostprop ikke. Frostpropper er slet og ret kraftige bliklåg, der lukker de huller, der bliver tilbage når motorblokken er blevet støbt. Det er igennem disse huller, man efter støbningen kan tømme motorblokkens indre for støbesand. Tilbage inde i blokken er der nu hulrum og kanaler, der gør det ud for den kølevandskappe, der omgiver motorens cylindre. De skal køles, ellers vil stemplerne inde i cylindrene brænde fast.

I den svenske MG klubs blad, 'Bulletinen', var der en fotoserie indsendt af et medlem der er ved at renovere en MGA motor. En meget fin og detaljeret fotoserie, der illustrerer hele processen. Jeg har udvalgt tre billeder, der viser nogle medtagne frostpropper, der uden tvivl synger på sidste vers.



Den bageste frostprop. Denne kan kun udskiftes hvis motoren løftes ud af bilen. Læg mærke til kniven, der her anvendes til at skrabe gammel rust og maling af anlægsfladen for den nye frostprop.

Uanset frostproppernes tilstand så bør de udskiftes ved enhver større motorrenovering/hovedreparation. En unkladelse heraf er dumt, fordi man i forbindelse med udskiftningen også får mulighed for at rense kølekanalerne; de bageste kølekanaler er mest udsat for at kalke til eller bare være mere eller mindre forstoppede med slam, som til forveksling ligner mudder.



En endnu ikke utæt frostprop. Hvis dine frostpropper ser sådan ud, så må det give anledning til overvejelse om det nu er ved at være tid til udskiftning af samtlige frostpropper.



Midterste frostprop ser heller ikke for godt ud. Fælles for de tre frostpropper der sidder på højre side af motorblokken er, at de kan skiftes uden at motoren skal ud.

Hvis man selv giver sig i kast med at udskifte frostpropper så vær omhyggelig: Rens anlægsfladen og bank den nye prop fast – gerne 'smurt' med lidt flydende pakning. Så glider den lettere på plads. Vær opmærksom på, at der er to typer frostpropper: De konvekse og de kopformede; det er ikke lige meget hvilken type du anvender. Begge typer forekommer på de BMC motorer, der ligger i MGA, MGB, MGC og Midget. Desværre er det umuligt ud fra reservedelskatalogerne at bestemme den type, du kan få brug for. Det kan kun en visuel kontrol afsløre.

Ombygning af veterankøretøjer

Min 'indre djævel' siger mig, at vi skal være glade for den uskældte Motorstyrelse! Hvorfor? Fordi Motorstyrelsen effektivt vil forhindre at veterankøretøjer ombygges til el drift. For eksempel den ombyggede Midget, som omtaltes i sid-

ste nummer af klubbladet. En ombygning af en Midget til el drift samt en så grov tilsidesættelse af originalitetskravet, har ingen gang på jord – i hvert fald ikke i Danmark! Motorstyrelsen vil komme efter dig og forlange ny registreringsafgift. Det er også et spørgsmål, om bilen vil kunne typegodkendes og dermed kunne indregistreres på danske nummerplader.

Glem alt om miljø. Hvis man hører til dem, der har det dårligt med fossile brændstoffer og i øvrigt synes, det er meget besværligt at køre i en veteranbil, så er en klassisk MG ikke sagen. Heller ikke et ombygget eksemplar som før omtalte Midget. Den er et fejlskud og tjener intet fornøftigt formål!

Husk at

Det er en kunst at køre en gammel bil! Hvis du også behersker kunsten at pleje og vedligeholde den gamle bil efter bedste evne, så er det en ren fornøjelse at køre i den.

Gamle biler har brug for omsorg og pleje for at rette op på fortidens forsømmelser og manglende vedligeholdelse. Der har helt sikkert været en periode, hvor netop din MG var 'dømt ude' inden den atter kom til ære og værdighed.

Lidt mere køling!

Hvis du kører i en lukket MG om sommeren, så har du sikkert sukket efter din moderne hverdagsbils air-con eller misundt de andre i klubben der kører i åben bil. Her er en anvisning på en overkommelig løsning.



Her er løsningen. Et virkeligt godt 'gør det selv' projekt. Men pas på Motorstyrelsen, hvis de opdager det, så risikerer du at skulle betale ny registreringsafgift for hele bilen! (Billede og idé fra Norminors blad)

Uanset hvad: God sommer og se nu at få brændt noget af al den billige benzin af, der pt. tilbydes.



OEM leverandører



Tekst Kirsten og Bob Cobley
Kilder: se bagerst i artikel

Walpres of Walsall

Serien med OEM-Leverandører har denne gang fokus på Walpres of Walsall, West Midlands, en af de mange "Birmingham Metalbathers", såkaldte fabrikanter af metaldele såsom spejle til sportsbiler. Walpres spejle var godkendt af BMC som forhandleroption til købere af bl.a. MGB og MGB GT. Artiklen om Walpres Ltd. er som sædvanligt krydret med lidt baggrundshistorie.

Walpres (Walsall Pressings) blev etableret af Bertie Bradnack, der kørte Cooper-Jaguar Formula 3 racerbiler, en let vognklasse med hidsige 500cc motorcykelmotorer fortrinsvis fra Norton og JAP. Bertie åbnede Walpres i 1946 i Cecil Street, Walsall, og i 1956 flyttede han til den nuværende fabrik på Wednesbury Road, Walsall.

I starten af 1960 begyndte firmaet at fremstille de berømte strømlinede spejle til sportsbiler, de såkaldte "Bullet Wing Mirrors", som passer til MG og andre klassiske sportsvogne.

Andre bedre kendte navne end Bertie Bradnack startede deres racerkarriere i Formel 3 biler - Stirling Moss, Graham Hill, F1 designeren Ken Tyrrell og forhenværende F1 ejer Bernie Ecclestone.

Walpres producerede også sportsrat under eget navn. Racerkører Alfred Lazarus Fingleston bedre kendt som Les Leston (han var Cooper 500cc fabrikskører i 1954 og deltog derefter i Formel 1) havde et Walpres rat i sin Formel 3 bil. "Les Leston" kvalitets rat er svære at finde og også i høj kurs hos samlere, så hvis du har et Walpres "Les Leston" rat eller Walpres spejle på din MG..... så pas godt på dem!

Originalt eller NOS (new old stock) Walpres autoudstyr er svært at opspore, og der findes desværre mange billige efterligninger på nettet. Hvis der står "Walpres style", "Vintage style" eller "Les Leston style", er det ikke nødvendigvis originale Walpres dele.

Originale Walpres spejle var lavet af forkrømet, presset messing. Spejle præget med "Walpres 30560 ENGLAND" på bagsiden er sjældent set på markedet og er i dag samlereobjekter.



En F3 racerbil af denne type kørt af Bradnack, dog uden spejle og sikkerhedssejer





Originalt eller NOS (new old stock) Walpres autoudstyr er svært at opspore, og der findes desværre mange billige efterligninger på nettet. Hvis der står "Walpres style", "Vintage style" eller "Les Leston style", er det ikke nødvendigvis originale Walpres dele. Spejlene findes også sortmalede. Netop fordi det højre og venstre spejl er identisk, har spejlene samme partsnummer i kataloger.

En "trackday" MGB (dvs. en bil uden nummerplader, kun til banebrug) med "bullet" spejle



Kilder:

Egne billeder, Brooklands Museum, Walpres Walsall, History of Formula 3, "Original MGB and MGB GT" af Anders Ditlev Clausen, lånt fra klubbens bibliotek.

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Copenhagen Historic Grand Prix

Lørdag den 1. august - Søndag den 2.august 2020

Sted:

Bellahøj Park

Ved redaktionens slutning blev datoerne fastholdt. Men følg med på hjemmesiden for eventuelle ændringer.

www.chgp.dk

Det er nu 8. gang, at Copenhagen Historic Grand Prix finder sted på Bellahøj Park. Uanset dåbsattest for de mange smukke og spændende racerbiler, anser vi det for vores vigtigste opgave at sammensætte en historisk motorsport weekend for hele familien.

Bellahøj Park domineres af den gamle dyrskueplads, som er centrum for CHGP 2020. Hele Bellahøj Park er indrammet af den 2,4 km lange bane, så du – bogstaveligt talt – er i centrum af begivenheder med en enestående mulighed for at opleve historisk motorsport i meget tæt rækkevidde



PURETCR



**COPENHAGEN
HISTORIC
GRAND PRIX**

NEW

Vitser



En mand kommer susende hen ad motorvejen med alt for høj fart, men da han kører blandt mange andre bilister med samme fart, føler han sig sikker. Dog bliver han udpeget ved en fartkontrol og senere indhentet af en motorcykelbetjent. Da betjenten overrækker ham bøden klager manden sin nød: "Hr. betjent, jeg synes ikke at det er fair. Vi var mange biler, der kørte med samme fart. Hvorfor er det så kun mig der får en bøde?". "Har du nogensinde været på fisketur?", spurgte betjenten. "Ja og hvad så?", svarede manden. "Har du nogensinde fanget hele stimen?".

En mand kommer kørende, da det pludselig blitser. Hov, tænker han, jeg kørte da kun 50 km/t?? Han vender bilen og kører forbi med 45 Km/t. Det blitser. Hmm, den må da være i stykker, tænker han. Han vender bilen og kører igen forbi, denne gang med 15 km/t. Det blitser. Han griner højt af politiet og kører hjem. Et par dage senere modtager han tre bøder, alle tre for at køre uden sele.

Hvorfor har mænd et gen mere end en hest?
"Så de ikke drikker af spanden, når de vasker bilen om lørdagen."

Dommeren afleverer sin bil til mekanikeren:
"Sværger De, at De vil reparere karburatoren, kun karburatoren og intet andet end karburatoren?".

Kilde: <https://www.j4u.dk/bil-jokes.asp>

Af Jan Glad

Nørdehjørnet

Udskiftning af leje i bagaksel på MGA



Special møtrik , links gevind , i venstre side



Spæn 19nm. Husk ny o.ring og pakning. (vigtigt da man ellers kan ødelægge lejet) Pakningen er en slags shims / afstandsskive .

Jeg har lige skiftet pakkåse, i bagtøjet på min MGA Mk.II .

Man skal lige forberede det lidt, hvis man skal skifte leje eller pakkåse. Det er en meget speciel møtrik, i venstre side på A og de første B'er. Den har links gevind og er 8-kantet, derfor skal der en speciel top til, da den skal spændes 19Nm. Det er ikke nemt, at ramme med en mejsel!

En lille fidus. Inden lejet trykkes ud af navet, varmede jeg navet op med en varmpistol, og derefter lagde jeg lejet i fryseren (uden at konen så det).

Da jeg skulle samle det, varmede jeg navet igen og det kolde leje var derfor nemt at trykke i igen!

Pakningen er en slags shims/afstandsskive, O-ringen er pakning på Mk.II. Derfor vigtigt at udskifte begge dele!

Husk at kontrollere, om drænhullet i bagtøjet er rensset, da olien ellers vil ende i bremserne!



Bosch varmpistol til kr. 400,-



Tegning Veteran Tidende

Kæreste Wilhelm, jeg passede så meget på vores MGA, så jeg tror ikke der er sket noget, selvom der lød en mærkelig lyd ved venstre forskærm, da jeg parkerede. Men bagtøjet har det fint, da jeg sidder så godt i bilen.

Red.

Tip om dette emne er hentet fra klubbens Facebook gruppe. Kig ind og find gode forslag, idéer og ikke mindst inspiration.

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Bemærk dato !

Gavnø Classic

Søndag den 6. september 2020 kl.10.00-17.00

Sted:

Gavnø Slot

Gavnø 2, 4700 Næstved

**Gavnø Classic Autojumble
& Concours de Charme**

Vil du vide mere:

www.gavnoe.dk/autojumble/

Program

- Kl.10.00: Classic Autojumble 2020 åbnes for publikum
Kl.10.30: Dommerne inspicerer deltagerne i Concours de Charme
Kl.13.30: Concours de Charme – Finaledeltagerne opstilles
Kl.14.00: Concours de Charme – Finalen afholdes foran slotsgården
Kl.16.00: Concours de Charme – Præmieoverrækkelse i slotsgården
Kl.17.00: Classic Autojumble 2020 slutter.



MG Live!- på Silverstone

Lørdag den ??- søndag den ??. måned 2020



MGLive!

13-14 June 2020 | Silverstone UK
www.mglive.co.uk

Arrangement er indtil videre udskudt
Følg med på hjemmesiden



Af arrangementer vil man kunne glæde sig over genkomsten af The MG Car Club Autotest, hvor medlemmerne kan konkurrere i California Cup.

Herudover vil der som sædvanlig være en masse konkurrencer, race, live musik, autojuble og underholdning gennem hele week-enden.

MG Motor UK vil også deltage for at præsentere nye MG modeller, og ikke mindst deres planer for MG i fremtiden.

For mere information, så kig ind på vores hjemmeside:

www.mgklub.dk

Dette års MG Live! Vil have fokus på fejringen af MG Klubbens 90 års fødselsdag.

Selve eventet på Silverstone har været afholdt siden 1951 (dog med en undtagelse i 2019, da banen var reserveret til Formel 1.

Der vil på årets event også blive sat fokus på 25 års jubilæet for MGF tilblivelse i 1995.

Modificeret MG Maestro

Ved MG Spares Day arrangementet i januar i Holland vandt 31 årige Stefan Bronkhorst præmie for sin renoverede Maestro.

I bladet er en artikel skrevet af Stefan om sin baggrund og om bilen. Barndom og ungdom præget af dels hans fars MG interesse, dels egen interesse i at adskille og samle cykler og knallerter.

Endelig 18 år købte han en MG ZS som hverdagsbil. I 2013 lukkede værkstedet Donker, og solgte ud af varelageret. Det bestod bla. andet af en MG Maestro de havde renoveret 19 år før og haft som vinduespynt. Den købte Stefan, og der skulle ikke meget til før den var køreklar.

So far –so good, - lige til han slog bundkarret i stykker på et vejbump. Det kick-startede første trin i renoveringen og opgradering af bilen. Motoren blev udskiftet med en original O-serie turboladet motor, men den kørte ikke godt. Den elektroniske motorstyring blev udskiftet, kraftigere benzinpumpe, større injectorer mv. Til sidst lykkedes. Læs hele historien i bladet.



April 2020 highlights

Af Lars Thousig

"India Gate"

"The 21 Gun Salute" i Indien.

Træffet for klassiske biler under denne overskrift er ved at etablere sig som et af fixpunkterne på den globale Concours scene. Arrangementet afholdes i Delhi, ved det ikoniske bygningsværk "India Gate" i Karma Lakelands parken.

Et dusin MG biler repræsenterede stolt mærket. Der var bla. en J2, en YT, et par TC, en TD og et par MG A.

MG Motors i Indien var vært ved et arrangement om søndage, hvor det indiske hovedsæde blev besøgt. Her tog man den nye MG Hector og ZS EV i øjesyn. MG har store visioner i Indien.

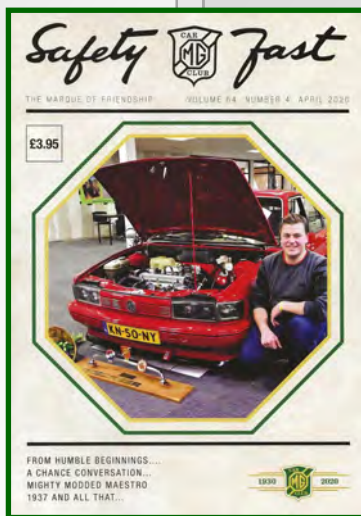
Om eftermiddagen tilbage på pladsen, var dommerne i gang med at bedømme de over hundrede forskellige biler.

Der var vindere i de forskellige klasser, men prisen "Best in Show" tilfaldt en MG YT. Bilen ejes af Daman Thakore, og den primære årsag til valget var det store arbejde, han havde lagt i at restaurere bilen.

Den havde været i familiens eje i næste 50 år, og havde netop været igennem et noget nervepirrende renoveringsforløb. Den er nu tilbageført til den stand fabrikken leverede den i, måske endda bedre!

Daman bruger bilen hver uge og kaster sig frygtløst ud i den tætte indiske biltrafik. Hans fordel er selvfølgelig at kende den lokale trafikultur. Hvornår man skal mase sig frem og hvornår det der sundt at holde tilbage.

En interessant artikel om at MG stadig står stærkt mange år efter kolonitidens ophør.,



Safety Fast er den engelske moderklubs blade, som udkommer 12 gange årligt. Du kan abonnere på bladet ved at melde dig ind i moderklubben på: www.mgcc.co.uk

APRIL MÅNEDS VINDER FOTO



Indsendt af Stig Rydman med titlen: MGTF træf ved Eremitagen

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 2021, 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.



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Store Køredag Fredag den 5. juni 2020 kl. 17.00

Mødested:

Salvadparken ved Roskilde Fjord
Frederiksborgvej 501, 4000 Roskilde
(mellem Roskilde og Jyllinge)

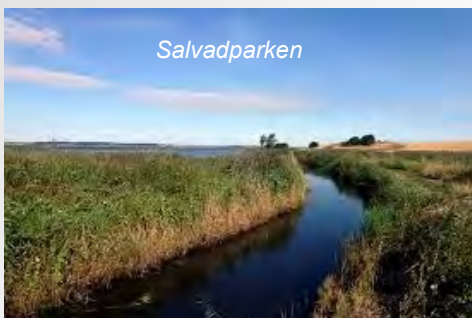
Søndagstur

Igen i år støtter vi op om Store Køredag den 5. juni.

Tag bord, stole samt madkurv med, klubben er vært med lidt rød eller hvidvin. Hvis man har lyst, og vejret er godt, er der gode muligheder for at gå lidt ture og se området. Man må godt have hund med hvis den er i snor.

Hilsen Claus

Salvadparken



MGA tur 2020

Lørdag den 29. august 2020 kl.09.30 - ca. kl.20.30

Besøg nationalpark Kongernes Nordsjælland

Sted:

Jens og Linda

Brådebæksvej 4, 2970 Hørsholm

Program

Nordsjælland har utrolig meget historie og det skal vi ud og se på i vores dejlige biler. Vi starter med morgenmad i garagen, hvorefter vi begiver os ud på en tur tilbage i tiden fra ca 1700 tallet.

Vi kan anbefale at læse mere på nettet – søg på kongernes Nordsjælland.



Forplejning:

Frokost med medbragt mad og drikke indtages undervejs og fælles grill hos Jens og Linda inden afslutning. Tag noget med til grillen så klarer vi salat og drikkevarer.

Tilmelding:

Meld til inden den 22.august 2020 til:

jc@altecmedico.com,

Ring / SMS 31220120

Vi ses
Jens og Linda



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Pigetur

Lørdag den 13. juni 2020 kl. 09.30

Mødested:

**P-pladsen v/hjørnet af
Frederiksværksgade og Møntportvejen
Ved Frederiksborg Slot i Hillerød**

Vi starter dagen med en kop kaffe og en morgenbolle inden vi begiver os afsted ud på dagens rute kl. 10.00.

Vi kører herefter ud på de små smukke veje fra Hillerød, over Strø bjerge til Frederikssund, og videre til Jægerspris. Herefter går turen til Kulhuse, hvor vi tager færgen over til Sølager. Før frokost er det planen at vi skal have en rundvisning i Knud Rasmussens hus.

Frokost indtages på en endnu ikke fastlagt restaurant i nærheden. Efter frokost er der "fri leg".

Man kan køre en tur på havnen i Hundested og se de små butikker og værksteder. Man kan også vælge at køre til stranden og tage en dukkert eller bare blive siddende og få en hyggelig snak over en kop kaffe med nogle af de andre kvinder.

Planen er efter frokost, at der er frit valg i forhold til, hvad man vil foretage sig. Man kører selv hjem, når man synes det er tid.



Økonomi:

Forventede udgifter til færgebillet: Kr.85,- pr. bil (m/fører) og indgangsbillet til museet: Kr. 60,-. Hertil frokost.

Tilmelding til Linda på mail: linda@altecddata.dk

Bedste hilsner

Pernille og Linda



L A R S B O R S I G



C L A S S I C M G



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

L A R S B O R S I G



C L A S S I C M G

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

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Bemærk dato ændring

MG klub week-end på Als

Fredag den 18. september - søndag den 20. september 2020

Sted:

**Hotel Scandic, Sønderborg
Ellegårdsvej 27, 6400 Sønderborg**



Så er det igen blevet tid til at tilmelde sig MG klubbens weekend tur, som denne gang foregår på skønne Als.

Vi mødes på **Hotel Scandic (se herover)** i løbet af fredag eftermiddag. Om aftenen er der fælles middag kl. 19.00.

Lørdag er der fælles afgang fra hotellet kl. 10.15, hvor vi skal ud at se nogle af Als mange seværdigheder. Vi kører i mindre grupper.

Vi er hjemme på hotellet igen ca. kl. 15.30. Derfor er der også tid til at fordybe sig i nogle af de mange seværdigheder, vi kommer forbi, hvis man ønsker dette, eller tage et smut over til Dybbøl Mølle.

Lørdag aften serveres en 3 retters menu på hotellet kl. 19.00. Drikkevarer for egen regning hele weekenden.

Efter morgenmad søndag er der afgang kl. 10.15. Nu går køreruten nord over mod Kolding og den gamle Lillebæltsbro. Vi spiser frokost på naturcenter Hindsgavl på Fyn.

Medbring eventuelt bord og stole.

Tilmelding:

Enten mail til:
medlemmgklub@gmail.com

Eller ring til:
Anlis Nissen 2241 5706

Her oplyser du om følgende:

- Ank. fredag (2 nætter) eller ank. lørdag (1 nat)
- Antal personer
- Deltagernes navne
- Hjemme adresse
- E-mail adresse
- Telefonnummer, helst mobil
- Særlige forhold som f.eks. allergi m.v.
- Medbringer hund (tillæg kr. 200,- pr. nat)

Sidste frist for tilmelding er den 1. juni 2020

Tilmeldingerne behandles efter "først til mølle" princippet. Der er forudbestilt 50 værelser. Giv besked, hvis værelset ønskes i stueplan).

Når vi har konstateret, at der er plads, modtager du en e-mail med instruktion om, hvordan du skal betale.

Priser:

Fredag - søndag 3 dage (2 nætter) kr. 1.750,00 pr. person i delt dobbeltværelse

Lørdag - søndag 2 dage (1 nat) kr. 1.080,00 pr. person i delt dobbeltværelse

Fredag - søndag 3 dage (2 nætter) kr. 2.500,00 pr. person i enkeltværelse

Lørdag - søndag 2 dage (1 nat) kr. 1.450,00 pr. person i enkeltværelse

Deltagerprisen dækker (afhængig af antal dage):

- Overnatning
- Aftensmad fredag aften. Drikkevarer for egen regning
- Morgenmad lørdag, hvis du deltager alle tre dage
- Madpakke To-Go lørdag. Drikkevarer for egen regning
- 3 retters middag lørdag aften. Drikkevarer for egen regning.
- Morgenmad søndag
- Madpakke To-Go søndag. Drikkevarer for egen regning.
- Rutebog/rutebeskrivelse

Afbestilling:

Skulle du komme i en situation, hvor det bliver nødvendigt at afmelde dig til turen, vil mulig refusion være afhængig af, hvornår afmelding sker. Din rejseforsikring vil måske dække afbud. Se din police.

Vi glæder os til at se jer.



**På arrangørernes vegne
Claus Poulsen og Jesper Eriksen**

Kære MG medlem:

Sæsonen for udendørsarrangementer for klassiske biler burde allerede være i fuld gang. MEN...., en vis corona smitte driller os alle for tiden, så indtil videre er mange klassiker arrangementer og Sparke Dæk arrangementer indtil videre udsat på ubestemt tid.

SÅ:

Hjælp dig selv ved at holde øje med arrangements kalenderen i f.eks. Motor Classic, Veteranposten, Veteran Tidende m.fl. !



Renovering af din klassiske bil

Vi tager imod alle dine dele til bilen, fælg, skærme, rammer, foruden motorcykeldele med meget mere.

Vi tilbyder:

sandblæsning, slibning, pulverlakering, sprøjtelakering, metallisering og polering.

Kontakt os for et godt tilbud



Email: cuwilak@cuwilak.dk

Telefon: 46 15 31 99

Adresse: Notgangen 5C, 2690 Karlslunde

F. TOLSTRUP & CO. v/ Henrik Jensen

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



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, fejlsløgning og reparation.
- Styretøj og undervogn.
- Affjedring, bærearmer, styrekugler.
- Lys, lygter, justeringer.

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

Er din MG kedelig i lakken?
Skal din MG skinne helt perfekt?
....så skal du kontakte John i malerfirmaet
J. Larsen i Skovlunde.



- ✓ Oppolering af mat lak, også ridser.
- ✓ Vandslibning af meget dårlig lak.
- ✓ Polering af hele bilen så den står kniv skarpt.
- ✓ Rengøring af motorrum med overfladebehandling.
- ✓ Coating så forlænger levetiden af poleringen.
- ✓ Lædersæder dybderenses og pudses op.
- ✓ Rensning af fastmonterede tæpper.

Malermester John Larsen har mere end 10 års erfaring med polering af både klassiske og nye biler.

Meguiars professionelle produkter anvendes og er sparringspartner ved vanskelige opgaver.

Kontakt John og aftal at komme forbi for en uforpligtende snak og vurdering af mulighederne for din MG.

Tlf: 22 35 33 91,
mail: malerfirmaet_j_larsen@mail.dk
Græsvang 15, 2740 Skovlunde



INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 2. juni 2020 kl. 18.15 / 19.00

Mødested:

Autohallen v/ Ib Rasmussen
Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg
Forårets MG

Klubben satser på at vi denne dag godt må samles i fri luft og hver især er ansvarlig for at holde afstand, undgå krammeri og kindkys.

Mødet har samme form og indhold som det tidligere annoncerede, men aflyste møde i maj måned.

Vi skal denne aften kåre Forårets MG gennem en uformel afstemning. Alle, også Co-driverne, kan stemme på de to MG'er de bedst kan lide. Der er ingen formelle krav.

Som noget nyt har bestyrelsen besluttet at vi skal have lidt variation blandt vinderne. Har en bil vundet én gang, uanset hvor, kan den ikke vinde igen.



Ib's bedre halvdel ,Cira, har udvidet sin butik samme sted med tidsty-pisk udstyr, tøj mv. Herudover kan du også købe olie mv.

Køremuligheder:

Enten:

- ◆ Kør direkte til Autohallen, og vær fremme senest kl.19.00.

Eller:

- ◆ Deltag i fælleskøreturen fra Sommers Bilmuseum, Nærum Hovedgade 3, Nærum. Vi kører præcis kl 18.15 ad Strandvejen til Grønholt via Nivå.

Vask, voks og poler bilen både indvendig og udvendig så den skinner som aldrig før.



På gensyn

Cira, Ib og Lars

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 16. juni 2020 kl.19.00

Mødested:

Skibinge ved Præstø
Irene Mørch og John Jensen
Egestræde 11, 4720 Præstø
Forårs- og sommer haven

Bemærk – samme dato som Vestsjælland har møde.



Vi skal denne aften se deres pragtfulde have, og måske resulterer det i nogle gode ideer til at tage med hjem til sin egen have.

Tag selv drikkevarer med – klubben giver kage – husk evt. bord og stole.

Parkering hos vognmanden ved indkørsel til Egestræde.

MG hilsen Bent

VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 16. juni 2020 kl.17.30

Mødested:

Lidl's P-plads
Odinsvej 2, 4100 Ringsted
Aftentur

Vi mødes på denne forhåbentlige dejlige juni aften, og kører en aftentur, som ender på adressen Skælskørvej 9, 4480 Sorø. Her bliver der lejlighed til at bænke sig i haven og nyde vores medbragte mad og drikke, så husk stole og bord.

Tilmelding til Jens Petter på:

jens.p.hermansen@gmail.com eller 20 10 14 26



På gensyn Jens Petter



SERVICE * REPARATION * RESTAURERING
RESERVEDELE * MILLERS OIL * MERCHANDISE
KØB * SALG * KOMMISSION



British Sportscars

Ny adresse
pr. 1. juni 2020:

Hemmingvej 5A - 4800 Nykøbing F. - Tlf + 45 40 72 31 35 - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk

KOMMENDE KLUBMØDER Juli-August 2020

NÆRUM

Tirsdag den 2. juni 2020
kl. 19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 9. juni 2020
kl. 19.00



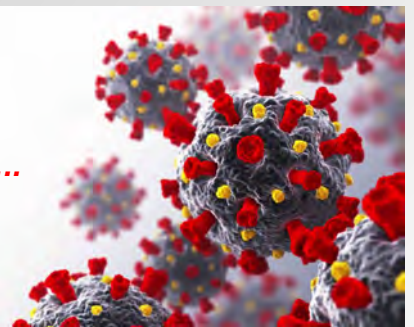
VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 16. juni 2020
kl. 19.00

HUSK:

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

Corona situationen.....



Ved MG bladets deadline for dette MG blad var situationen omkring forsamlinger på mere end 10 personer endnu ikke afklaret.

Du bedes derfor iagttage dette ved de annoncerede arrangementer, som fremgår af dette MG blad.

Følg med på vores hjemmeside: www.mgklub.dk hvor du vil kunne se de seneste eventuelle ændringer omkring det enkelte arrangement.

*De bedst hilsener
Redaktionen*

SÆLGES

MG TD 1952

Renoveret. Står som en ny bil med renoveret motor, gear, karosseri. Træværk mangler lidt færdiggørelse. Kr. 135.000,- uden afgift der er kr. 5.800,-.



Thomas Hjørland
E-mail: th.hj@hotmail.com

Motorblok

TA motorblok. Skal behandles. Pris 3.000 kr.



Berndt Aulin
Tlf.: +46 705 954 925
E-mail: berndt.aulin@gmail.com

Diverse

Cut-out Lucas CJR3, 12 volt. 2.500 kr.
Cut-out Lucas CJR3, 6 volt. 2.200 kr.
Benzinpumpe Lucas med bronzehus. 600 kr.



Berndt Aulin
Tlf.: +46 705 954 925
E-mail: berndt.aulin@gmail.com

MGA MkII 1800cc 1962

Nok den flotteste røde MGA MkII i landet. Motor kun kørt 4700 km. I tiptop stand overalt, yderst som inderst. Motor som ny. Pris: 190.000 kr.



Ralph Kempinski
Tlf.: 4040 5707
E-mail: ralph@kempinski.dk

SÆLGES

Gummimåtter til MGA

Gummimåtter m/logo, MGA 1500/1600. Næsten nye. Kr. 150,00 excl. forsendelse. Kan evt. afhentes på Østerbro i København. Send en SMS til



Mogens Pind
Tlf.: 2824 6078

Trådfølge til MGA 1500/1600

4 stk. flotte trådfølge 4,5 x 15" i super stand, mat grå – kr. 3900,- excl. forsendelse. Kan efter aftale afhentes i 4171 Glumsø



Mogens Pind
Tlf.: 2824 6078

MG TA årgang 1936

Flot stand, foto af istandsættelse, mange dele skiftet. Pris: 195.000 DKK. Se foto på bilbasen.

Niels Meyer
Tlf.: 3232 5256
E-mail: n.meyer@mail.dk

MGB 1969

Velholdt MGB årgang 1969. Kørt 63.000 Miles. Står i Skive/Jylland. Pris: kr. 114.995,-.



Per Christensen
Tlf.: 2965 5871
E-mail: andreheiberg@hotmail.com

Fælg

14 tommer 60 eger, samme stråler som til MGA og MGTF/ TD pæn og velholdt. Pis kr. 500,00.



Erik Jacobsen
Tlf.: 2070 6367
E-mail: mgterik@gmail.com



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Præmieeksempler

Veteranbiler og motorcykler -1990 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	641	237
75.000	934	237
125.000	1.151	237
175.000	1.365	237
200.000	1.468	237
250.000	1.657	237
300.000	1.938	237
350.000	2.214	237
400.000	2.492	237
450.000	2.775	237
500.000	3.051	237
Osv.		
Selvrisiko	1.586	

Forsikringen omfatter vejhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 30 år. Ud over forsikringens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

Klassiske køretøjer 1991-1995 1/1-årlig præmie i kr.

Dagsværdi i kr.	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.577	539
75.000	2.297	539
125.000	2.830	539
175.000	3.358	539
200.000	3.612	539
250.000	4.075	539
300.000	4.766	539
350.000	5.447	539
400.000	6.131	539
450.000	6.826	539
500.000	7.505	539
Osv.		
Selvrisiko	3.172	

25% rabat ved indtægning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.

Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af
ThistedForsikring

M.P. Autolakering

Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B
3490 Kvistgård
Tlf. 49138309



www.mp-autolakering.dk

E-mail: Poul-erik@mp-autolakering.dk



BESTYRELSE



FORMAND

Lars Thousig

Hyldestubben 8, 2730 Herlev
Tlf. 44 44 41 83 / 24 27 41 83
E-mail: thousig@post11.tele.dk



NÆSTFORMAND

Rikke U. Nissen

Rådhusvej 14, 4300 Holbæk
Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk



BESTYRELSESMEDLEM

Jesper Dan Eriksen

Fasanvej 22, 3660 Stenløse
Tlf.: 29 22 68 21
E-mail: jesper@zoie.dk



BESTYRELSESMEDLEM

Bent Hedegaard

Sandvigvej 6, Svinø Strand, 4750 Lundby
Tlf. 40 19 11 69
E-mail: benthedegaard@hotmail.com



BESTYRELSESMEDLEM

Torben Olsen

Karlstrupvej 99, 2680 Solrød Strand
Tlf. 20 22 00 61
E-mail: torbenolesen55@gmail.com



BESTYRELSESMEDLEM

Claus T. Poulsen

Ved Gadekæret 16, 3650 Ølstykke
Tlf. 29 69 42 45
E-mail: c.c.poulsen@post.tele.dk

KASSERER



Wiggo Madsen

Friisvej 14, 2635 Ishøj
Tlf.: 20 29 15 08
E-mail: wiggo.madsen@sol.dk

HJEMMESIDEN

WEBMASTER:

Rikke U. Nissen

Tlf.: 59 43 88 50
E-mail: rikkeunissen@webspeed.dk

KØB & SALG:

Anlis Nissen

Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: moganissen@gmail.com

DASU

LICENSBESTILLING:

Anlis Nissen

Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

MG REGISTRE



MG T-Typer

Peter Clausen,
Strandvejen 158B, 3070 Snekkersten
Tlf. 20 84 67 86 (mll. 16-18)
E-mail: petermgtd@gmail.com



MGA

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



MGB / MGC / MGB GT / MGB V8

Jens Clausen,
Brådebæksvej 4, 2970 Hørsholm
Tlf. 31 22 01 20
E-mail: jc@altecmedico.com



SPRIDGET

Dirch Glad,
Fuglebakken 33, 4291 Ruds Vedby
Tlf. 20 84 89 40
E-mail: dirchglad@gmail.com



MGF / TF / MG Z-Typer

Michael Madsen,
Lærkebakken 21, 3460 Birkerød
Tlf. 22 54 18 54
E-mail: madsen@drejler.io



MG Magnette og MGY

Matthies Nissen,
Ewalds Have 40, 4300 Holbæk
Tlf.: 40 16 54 86
E-mail: moganissen@youmail.dk

BLAD & MEDLEMMER



REDAKTØR:

Allan Christensen

Ralphs Vænge 47, 2950 Vedbæk
Tlf.: 42 44 53 93
E-mail: mgccredaktion@gmail.com

INDLÆG TIL BLADET:

Sendes til:

E-mail: mgccredaktion@gmail.com
(Se deadlines på side 4)

MEDLEMSREGISTRERING:

Anlis Nissen

Tlf.: 22 41 57 06
E-mail: medlemmgklub@gmail.com

OBS:

Har du ikke modtaget bladet senest den 1. i måneden,
så kontakt Anlis Nissen

ANNONCER, TRYKNING OG DISTRIBUTION:

Peter Clausen

Tlf.: 20 84 67 86
E-mail: petermgtd@gmail.com

LM AUTO KØB-SALG-SERVICE

Lars Madsen
Langemosevej 7
4100 Ringsted

Telefon: 23745101
CVR: 28437951



*Mit speciale:
Få din bil lavet lørdag-søndag,
så har jeg den køreklar til dig
mandag morgen!
Ring for aftale.*



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

v/Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk



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
Mellemkovvej 1
Kollerød,
3450 Allerød
Tlf: 25 84 12 40

**Speciale: Hovedreparation af motor,
gearkasse og bagtøj**



Du ved det er vigtigt at passe godt på din kære MG!

Jeg tilbyder alt inden for reparation og vedligehold – også plade- og malerarbejde.

Salg af klassisk Castrol olie, smøremidler, benzintilsætning, tilbehør m.m.

Klargøring og fremstilling til syn.
Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal.

Og i Ciras Vintage Shop kan I blive klædt, så I passer tidstypisk til jeres bil – leje eller køb!



Se eksempler på www.facebook.com/Cirasvintageshop/

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one

