



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Juli-August 2020 - Nr.6



Bjarne og Else Simonsen fra Lemvig i deres MGTC klar til eftermiddagskaffe på Vester Skerninge Kro på Fyn.



Helt ny MG ZS EV

For første gang i rigtig mange år kan vi præsentere læserne for en vaskeægte nyhed, og en af de første prøveture i en sprit ny MG. Der er tale om den el-drevne SUV model, der kom til Danmark den 25.maj. Læs redaktørens prøvekørsel beretning inde på siderne 13-17



MGF 25 år



Inde på side 8-12 fortsætter vi fejringen af MGF jubilæet i år. Denne gang med en artikel om den første prøvetur i 1995.

London - Sydney i en MGB



I 1968 blev dette vanvittige løb Palle Møldrup og Rikke Schultz fandt bilen i London. Se ind på side 18-19



Tiden står ikke stille!

Matthies Nissen fabulerer over dette eksistentielle spørgsmål, hvor Hammel bilen pludselig også kunne spille en rolle. Men hvad er alder? - Se ind på side 7



Fra én garage til en anden - eller måske flere ?

I dette blad tager vi afsked med Matthies Garage efter 75 artikler gennem 7½ år. Kig ind på side 6 og 22-23. Samtidig introducerede vi allerede i sidste nummer af MG bladet et nyt indslag i form af "Nørdehjørnet", hvor Jan Glad på side 25, fra tid til anden, giver gode tekniske råd.





BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

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

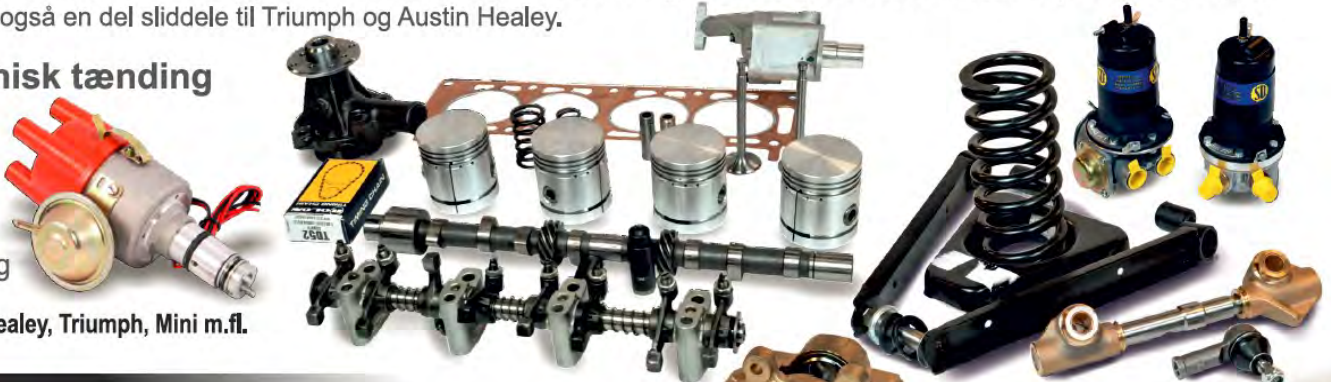
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

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

Den 11.maj holdt bestyrelsen sit første fysiske møde siden den 16.januar, hvor der var en del at tage fat på, men vi kom godt igennem.

**Aktiviteter**

På trods af at vi har forsøgt at leve op til de regler, vi kendte på plantidspunktet, må vi konstatere, at der gælder skærpede regler når det drejer sig om arrangementer, hvilket vi blev gjort opmærksom på, p.b.a. vores reminder mail om at søndagsturen. Vi troede alt var i orden, hvis vi fulgte reglerne om afstand og max 10 i en gruppe, og hertil afstand mellem grupperne. Men nej! - Iflg politiets hjemmeside må et arrangement max være på 10 personer. Derfor kontraordre dagen efter. Surt!

Konsekvenser blev, at vi aflyser arrangementer efter den 8.juni, som forventes at få mere end 30 deltagere. Planen er at gennemføre pigeturen den 13.juni og måske et O-løb i juni måned. Hold øje med hjemmesiden, Facebook og din mail, hvis vi har din mailadresse. Får du ingen mails fra klubben, send din mailadresse til Anlis: moganissen@gmail.com.

Klubbens arrangementer i august måned håber vi kan gennemføres, men hold dig orienteret.

Picnituren med gratis frokost 19 juli aflyses, da vi vil være 100+ deltagere. Men vi arbejder på et spændende alternativ den 11.oktober, hvor den engelske moderklub fylder 90 år. Sæt X i kalenderen.

Deprimerende, men sådan er det bare! Du må køre en tur selv eller sammen med et par lidelsesfæller, de små veje venter derude!

Klubweekenden, som tidligt blev flyttet til 18-20. september, har stadig ledige pladser. Du kan nå at tilmelde dig endnu, da tilmeldingsfrist er flyttet

Øget samarbejde med MG Vest

Vi har fået en henvendelse fra MG klubben vest for Storbælt, om at stille klubbernes blade til gensidig rådighed og inspiration for medlemmerne, hvilket vi nu prøver. På et senere tidspunkt vil du på klubbens hjemmeside under "for medlemmer", kunne se deres klubblad.

Vær opmærksom på at indkaldelser til møder og ture primært er aktuelt for medlemmer i Vestdanmark.

MG MOTORS DANMARK

Som det er de fleste bekendt, kommer MG til Danmark igen. Det skete den 25.maj, hvor Nellemann koncernen, som importør, har den nye elektriske MG ZS EV klar til prøveture. Læs om den første tur i bilen inden i bladet.

Vi har været i kontakt med den del af Nellemann organisationen, som står for den nye MG. Det er aftalt at mødes når virakken omkring lanceringen er taget af, for at afklare, hvordan de to MG klubber i Danmark og Nellemann kan samarbejde. Ligesom i de meget gamle dage!

Matthies Garage

Efter ikke færre end 75 udgaver af artikler under overskriften "Matthies Garage" er Matthies Nissen løbet tør for emner. Det har da også været noget af en pragtpræstation, som har givet vores klubblad et stort løft. Tak er for lille et ord til Matthies og hans indsats.

Heldigvis har Matthies lovet at vende tilbage med udvalgte årstidsbestemte temaartikler, og bladets redaktør vil holde udgik efter andre tekniske artikler, som der er stor efterspørgsel på.

Vi ses derude på sommervejene

Lars

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

**Syslerier i denne Corona tid**

Bestyrelsen prøver at lægge planer for nuet og fremtiden. Heldigvis kunne vi trøste os med Charlottes hjemmebagte chokolade muffins.



Vi er mange som er "grounded", og vi er klar til take-off når signalet gives fra Christiansborg.



Brug tiden i garagen! - Her bliver kofangeren rettet til, den hang med ørene - typisk MG A problem. Man ville hellere til et MG arrangement.



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:



Det er vores medlemmer Bjarne og Else Simonsen fra Lemvig i deres MGTC. Foto er fra klubweekenden i 2016, hvor der var eftermiddagskaffe på Vester Skerning Kro på Fyn.

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Sommeren står for døren, og ikke mindst denne smukke første dag i juni, hvor man kan nyde temperaturer op mod 25 gr. På en kort tur i byen kunne jeg konstatere, at der var rigtig mange, der luftede deres åbne klassikere på denne smukke 2.pinsedag.

Jeg nød synet, og tænkte fire dage tilbage, hvor jeg også nød en bil. Det var ganske vidst ikke en klassiker, men den helt nye MG ZS EV, som jeg havde fået lov at tage en prøvetur i, som en af de første herhjemme (læs inde på side 13-17). Det er ikke en MG i traditionel forstand, men en virkelig dejlig SUV til en meget konkurrencedygtig pris. Jeg tror vi skal til at tænke på MG mærket, som noget andet i fremtiden, end dengang en MG for os var en sportsvogn. Men derfor lever de klassiske MG'ere da fortsat i bedste velgående. Heldigvis.

2020 er året hvor MGF kan fejre sit 25 års jubilæum. Vi fortsætter fejringen også i dette nummer af MG bladet, hvor vi denne gang har fået adgang til en rigtig test af bilen i november 1995. Det er igen Bil Magasinet, der har hjulpet os med artiklen. Kig ind på side 8-12.

I dette MG blad skal vi desværre tage afsked med den meget populære artikel serie "Matthies Garage", da Matthies trænger til at få opladet batterierne. Vi siger et kæmpe tak på side 8, og sidste artikel - i denne omgang - kan du finde på side 22-23.

Men vi fortsætter med de tekniske artikler, da Matthies har lovet at komme på banen, når han falder over spændende tekniske spørgsmål, hertil har Jan Glad lovet, ind imellem at give sit tekniske besyv med under rubriknavnet "Nørdehjørnet". Kig ind på side 25.

Ellers vil vi på redaktionen ønske jer alle en fantastisk sommer

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Her op mod sommeren har jeg fået kigget i en del gamle bilblade om klassiske biler i min iver for at finde sjove artikler til jer kære læsere. Man falder næsten altid over et eller andet emne som lyder spændende, hvorefter jagten går ind på at få tilladelse til at bringe de pågældende artikler i vores MG blad.

Heldigvis er der mange imødekommende redaktører og redaktionschefer, der forstår den økonomi en bilklub er baseret på, og som betyder at vi ikke kan betale for at låne deres artikler, desuagtet disse bilblade er kommercielle forretninger, der lever af at sælge deres blade, viden, artikler, foto etc.

I MG klubben tilbyder vi dem altid en annonce i vores blad, som en form for plaster på såret, nu vi ikke har økonomi til at kunne betale for artiklerne. De får på denne måde mulighed for at reklamere for deres bilblad, hvilket du som læser kan opleve i MG bladet fra tid til anden.

Det er en kæmpe hjælp for os på redaktionen, samtidig med at vi får rigtig professionelle artikler med i vores blad. Vi er derfor yderst taknemmelige for det rigtig gode samarbejde vi har med Motor Classics Redaktionschef Peter Clausen og Bil Magasinets Chefredaktør Mikkel Thomsager. Endvidere er journalisterne på Via Retro også meget gavmilde med at give os lov til at bringe artikler fra deres web-site.

Oven i alt dette kan vi frit udveksle artikler fra andre landes MG klubbers klubblade samt fra MG klubben i vest. Hertil har vi et godt samarbejde om udveksling af artikler fra Englændernetværket med de danske klubber for engelske biler.

Eneste malurt i bægeret er, at vi ikke kan få artikler fra de danske dagblade, de vil have ekspeditionsgebyr for artikler, hvilket vi modsætter os. Derfor ser I ikke artikler fra de danske dagblade. Det er i øvrigt også meget sjældent de har noget interessant for os.

Jeg fortsætter jagten over sommeren !

Red.



EEOTY omrokering



Covid-19 generer fortsat vores mange spændende MG arrangementer, både herhjemme og i udlandet.

For det sidstes vedkommende medfører udskydelsen af EEOTY 2020, der skulle have været afholdt i Tyskland, en række omrokeringer de følgende år. Først og fremmest viste den portugisiske klub sig at være så storsindet, at de accepterede at flytte deres EEOTY, som skulle have været afholdt i 2021, hvorefter planen for de kommende EEOTY ser således ud (se oversigt til højre).

Vi skylder alle Joao Pimentel fra den portugisiske klub en meget stor tak for udvisning af meget stor fleksibilitet og forståelse for situationens kompleksitet.

*Kilde: Vivian Vleeshouwers
European Manager*

- ⇒ EEOTY 2020: Aflyst
- ⇒ EEOTY 2021: Tyskland
- ⇒ EEOTY 2022: Belgien
- ⇒ EEOTY 2023: Danmark
- ⇒ EEOTY 2024: Tyskland



KORT NYT



Skærpede bøder i Tyskland

Fra FDM erfarer vi følgende:

Fra den 28. april 2020 har Tyskland forhøjet bødestrafen for bilister – og det gælder også danske turister.

- Bykørsel uden gyldigt miljøzonermærke koster nu 100 euro. Klassiske biler er undtaget, men det er ikke sikkert at landbetjenten kender reglerne herom.
- I byzone hæves bøden til 80 Euro ved overskridelse med 21 km/t, og ved 26 km/t er bøden 100 euro. Du får også en tillægsstraf på en måneds kørselsforbud i Tyskland, også hvis du er turist.
- Elektronik i bilen som advarer mod radarkontrol koster en bøde på 75 Euro, uanset det er slukket.
- Standsning eller parkering i 2. række koster 70 euro.
- Parkering på cykelstien koster 70 euro.

Nye regler pga flere cyklister i Tyskland.

- I byer skal der være en afstand på 1,5 meter ved overhaling af cyklister.
- Der er et nyt skilt som på en strækning forbyder overhaling af cykler og knallerter.

Kilde: FDM

MG stationcar på vej



Den nye el-drevne MG ZS EV er netop kommet til landet. Men ifølge vedholdende rygter på europæisk plan gøres der klar til en egentlig relancering af MG mærket i Europa, hvor Nellemann gruppen står for importen af MG i Danmark.

Således skulle den næste el-drevne MG ifølge det britiske bilmagasin Autocar allerede være på trapperne i form af en stationcar på størrelse med en VW Golf.

I Kina har den været på markedet siden 2018 under navnet Roewe Ei5, men på vore breddegrader skal den sælges som en MG. Den kompakte stationcar er også en elbil og udstyret med et batteri på godt 52 kWh. Elmotoren yder 114 hk og en topfart på 150 km/t. Rækkevidden efter den gamle og rigeligt optimistiske NEDC-norm bliver angiveligt 420 km.

Ifølge Autocar kommer den elektriske stationcar til Europa inden nytår. Dermed kan MG også blive det første bilmærke, der lancerer en elektrisk stationcar i Europa.

(Roewe navnet har været anvendt gennem flere år af SAIC, hvor biler under dette navn har været solgt i f.eks. mange oversøiske lande, dog med fossilt brændstof som drivmiddel. / Red.)

Kilde: www.hvilkenbil.dk



Tak !

- for 75 skønne artikler

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



Med "Matthies Garage" på side 22-23 fejrer vi i dette nummer af MG bladet artikel nr. 75 i serien med undertitlen: "... teknik, holdninger og gode råd....." af Matthies Nissen.

Vi har nu gennem de sidste 7½ år, haft glæde af Matthies store viden samt pædagogiske måde at formidle tekniske problemstillinger på. Dette gjort i et let forståeligt sprog for alle os læsere af MG bladet. Hans artikler er så populære, at den vstdanske MG klub også udgiver dem i deres medlemsblad.

Udover at vi alle har kunne læse artiklerne i MG bladet, så er de også tilgængelige på vores hjemmeside.

Imidlertid er Matthies nået til et punkt, hvor han synes det er tyndet så meget ud i emnerne, at han for ikke at komme til at gentage sig selv for meget, har valgt at stoppe sine Matthies Garage skrivelser med jubilæums artikel nr. 75 i dette MG blad.



Vi er på redaktionen, og som det nok gælder medlemmerne i klubben, kede af ikke at skulle modtage hans tekniske indspark, og ikke mindst holdninger til alverdens tekniske problemstillinger omkring vores MG'ere.

Men Matthies vil fortsat være redaktionen behjælpelig i tekniske spørgsmål, og som kritisk assistance i gennemgangen af kommende tekniske artikler, som redaktionen modtager.

Matthies begrundet selv sin beslutning i artiklen side 22-23.

Herfra redaktionen iler vi derfor med, at sende Matthies en kæmpe stor tak for de i alt 150 sider artikler i 75 numre af MG bladet om: "... teknik, holdninger og gode råd.....".

Heldigvis er Matthies også aktiv på andre fronter, som f.eks. på sit MG kursus "MG for begyndere".

Tusind gange tak for din indsats !
Redaktionen



Af Matthies Nissen



MGA 1960 - Klassiker eller veteranbil ?

Tiden
står
ikke
stille....

Adskillige bilfabrikker fejrer runde jubilæer. I den forbindelse kom jeg til at tænke på begrebet alder: nej ikke min egen – selv om det måske var mere nærliggende – men på alderen på vores biler.

Hvis man antager at den "moderne" bil blev sat i noget, der kunne minde om en serieproduktion omkring år 1900, ja så er den "moderne" bil på nuværende tidspunkt ca. 120 år gammel. (Mercedes-Benz reklamerer i 2011 med at deres biler fyldte 125 år. En sandhed med modifikationer: Mercedes-Benz opstod faktisk først som bilmærke da Daimler og Benz fusionerede i 1926.)

Tillad mig at postulere, at biler før end år 1900 var at betragte som eksperimentalkøretøjer, håndbyggede i ganske få eksemplarer og stort set ikke anvendelige til noget praktisk formål! Tænk på vores egen Hammel-vogn fra 1886! Derfor er den "moderne" bil i min begrebsverden "kun" 120 år gammel. Basta!

Men nu til sagen: Tag tallet 120, divider med 2 og læg 1900 til og fluks har du et årstal der siger 1960! Er en bil fra 1960 – fra min tidlige ungdom – en gammel bil? Jo da, men det er nok ikke alle der mener dette. Og det er her at vandene skilles: Nogle vil med høj og mægtig stemmeføring hævde at man kun kan benævne biler, der er produceret før krigen som

Hammelbilen eller Hammelvognen er et firehjulet motorkøretøj bygget i København af værkfører Urban Johansen på A.F. Hammels maskinfabrik i København.

Bilen er bygget som en hestevogn og har en vandkølet motor med to vandretliggende cylindere på 2720 cm³ og 3,5 hk anbragt under sæderne. Tophastigheden er ca. 10 km/h.

Konstruktionstidspunktet er ukendt, men der hersker enighed om, at der er tale om et pionerarbejde, som daterer sig til et af årene 1887-89.



rigtige veteranbiler! Alle efterfølgende kan kun tilkomme betegnelsen "klassikere".

En morsom tanke – vores "klassikere" opnår altså aldrig at blive rigtige veteranbiler! Det gør ikke noget, de er dejlige alligevel og jeg kan godt leve med at ejerne af de gamle biler fra før 2. verdenskrig ofte ikke anser vores biler for at være noget! Men det må være deres sag.

Men jeg savner nogle danske betegnelser for de udenlandske betegnelser for "oldtimere" og "youngtimere"! Klassikere er biler fra 1945 og til 1985. Dvs. at de repræsenterer en 40 års periode, stort set en periode af samme længde som før-krigsbilerne, som almindeligvis benævnes veteranbiler. Det bliver sjovt at følge udviklingen.

PS: Jeg ved godt at de fleste af vore klassikere har en veterankøretøjsforsikring, samt at der på registreringsattesten er anført begrebet veterankørsel i rubriken syn. Men det ændrer ikke på ovennævnte betragtninger.



Tekst Lars Wodschow Larsen & Mikkel Thomsager, Bil Magasinet, november 1995

Foto Arne K.D. Hansen og Jens Leth

Artikel er bragt med tilladelse af Bil Magasinet

MGF

Det er længe siden, glæden ved at køre en ny bil har været så stor. Den nye MGF er nemlig ikke blot en fornøjelse at køre, den markerer også starten på en spændende ny æra i engelsk bilindustri.



MG-folkene havde gjort, hvad de kunne for at sylte præsentationen af MGF ind i nostalgi og klassisk engelsk atmosfære. Men Deres udsendte lod sig ikke påvirke - heller ikke den middelalderlige stemning på det gamle kloster, der tjente som nattologi under testen.

V ejen bugter sig forude. Affjedringen sitrer. Forbi os suser det grønne, midtengelske landskabs bløde bakker. Warwick, Banbury, Daventry. Byer hvis gader siden 1920'erne har haft jævnligt besøg af glade MG-ejere på jagt efter oplevelser på regionens fænomene køreveje.

Hadde de lysebrune stenhuse med de sirligt hvidmalede vinduer kunnet, havde de spærret øjnene op. For her kom vi fejende gennem byerne i den første, ægte MG siden 1962.

Og "vi" er vel at mærke en generation, for hvem MG altid har været noget, som vores fædre og bedstefædre har savlet over. MGF er vores generations MG. Og efter 200 miles på de maleriske og for-

bandet velsnoede, engelske hedgeroads kan vi godt melde, at der er noget at savle over.

Det lød ellers som en god salgsgimmick, da Rover Group meddelte, at MGB omsider ville få en afløser. Men da vi så MGF for første gang, lignede den faktisk noget, der var til at tro på.

Efter de mange miles omkring Gaydon syd for Coventry ved vi, at den ægte MG's genopstandelse er mere end et navn, der er vakt til live. MGF er skabt på baggrund af en tradition, som blev grundlagt før Anden Verdenskrig, og som gik i dvale, da MGB udgik af produktion i 1980.

Det specielle ved MGF er, at den ikke er anderledes set fra et teknisk synspunkt.



*Vind i håret og motorlyden
lige ind i øret - det er MGF*

Den er verdens første "folkelige", åbne centermotorsportsvogn til en pris, der er til at komme i nærheden af.

Men det er også den første bil, som Rover Group selv har udviklet helt fra bunden siden den ikke alt for succesfulde MG/Austin Montego fra begyndelsen af 80'erne.

Og så er det den første rigtige MG siden MG B, der blev genoplivet i 1993 i skikkelse af MG RV8. RV8 var nydelig at se på, men kunne ikke skjule, at den red på et chassis, som grundlæggende var fra 1962. Rover understregede da også, at MG RV8 mere var et nostalgisk tilbageblik end en ny bil.

I dag siger Rovers pressechef, Michael Kennedy, at RV8 blev vakt til live for at forberede reintroduktionen af den ægte MG.

Bortset fra navnet er der ikke meget nostalgi over MGF. Bilen er med sin centermotor, sit avancerede hjulophæng og kompakte design en yderst moderne sportsvogn, som også i forhold til kvaliteten bevæger sig et godt stykke fra det niveau, som man husker fra sidst, Rover udviklede biler på egen hånd.

Siden 1982 har alle nye Rover-modeller været ombyggede Honda-kloner. Nu demonstrerer Rover Group, at firmaet atter kan stå på egne ben ved at bevare fortiden i sjælen og tilføje den mest moderne teknik. End ikke fronten, hvor det normalt er lettest at trække designlinien tilbage til vellykkede forgængere, er særlig retrospektiv.

MGF er ifølge Rover omhyggeligt baseret på den halvromantiske MG-Filosofi, som er noget med "hver mand sin lille sportsvogn, masser af vind i håret og

ingen bremses". Men ser man mere isoleret på selve bilen, er den ny af både idé og design, og den stiller med klassens mest avancerede platform, takket være sin centermotorkonstruktion. At MGF så tilmed er sjov at køre, gør kun fornøjelsen så meget desto større.

Den tværliggende centermotor ligger efter benzintanken lige bag de to forsæder. Undervognen har uafhængigt hjulophæng med dobbelte triangler på alle fire hjul, Rovers egen hydragas affjedring med skruefjedre og krængningsstabilisatorer både for og bag. Det er en helt unik

konstruktion, som man normalt skal til Ferrari, Lotus eller Honda (NSX) for at finde. Og så er Rover endda klar til at slå med de fine konkurrenter til en pris, som er et godt stykke under det halve.

Rover kunne have valgt mellem utallige andre og langt nemmere løsninger. Den mest nærliggende havde selvsagt været at tage udgangspunkt i en kendt model. Eksempelvis den forhjulstrukne Rover 100 (Austin Metro), som Rover tidligere har lavet en MG-centermotorversion af, nemlig MG 6R4. Denne centermotorbil blev i lighed med Peugeot 205 Rallye

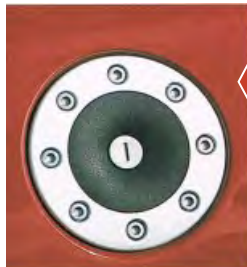
Kabinen kan være en anelse klemt for de højeste. Har man glemt, det er en MG, man kører i, er logoet præget adskillige steder, og de hvide urskiver giver et klassisk look.





Kalechen oppe spolerer ikke helhedsindtrykket. Og til de danske købere kan vi oplyse, at en hardtop fås som ekstraudstyr

Lars Wodschow (artiklens forfatter) er selv MG-entusiast med en gammel B'er, men her i bakspejlet på den nye F.



MGF er fyldt med fikse detaljer, men umbraco-boltene omkring benzin-dækslet er snyd. De er støbt i plastic.

'MGF er den første rigtige MG siden MG B, der blev genoplivet i 1993 i skikkelse af MG RV8'

16V udviklet til Gruppe B rally i 1984 og i henhold til reglerne produceret i 200 eksemplarer, der blev solgt til private.

6R4 var helt unik. Selv om den lignede en MG Metro, havde den ikke meget med en sådan at gøre, og motoren var også helt speciel. Den var en treliters V6'er, som uden turbo ydede 250 hk.

Den overgik siden til brug i amerikansk motorsport og til den fatale Jaguar XJ220. Men hele konceptet led en stille død, da rallyreglerne blev ændret.

Under de indledende test af den nye 1,8-liter motors placering på tværs bag forsæderne, brugte Rover en Austin Metro Van som prøvebænk. Og da motoren skulle emissionstestes, byggede Rover den ind i en Toyota MR2 Mark I. Løsningen med den tværvendte centermotor var så ny for Rover, at der skulle en del basisudvikling til, inden den nye bil var på hjul.

Da Rover i 1991 gjorde de indledende

overvejelser om MGF, stillede ingeniørerne med fire forslag. Projekt PR1 var den simpleste løsning. Den bestod af en kendt bund - formentlig fra MG Metro - med forhjulstræk, et simpelt compound-lignende baghjulsophæng og et karrosseri med høj nytteværdi.

PR2 og PR4 omfattede V8-motorer monteret i en rammekonstruktion og forbundet til baghjulene via en gearkasse, sat i forlængelse af motoren. Denne basis-konstruktion minder om Mazda MX-5. De to forskellige forslag omfattede den samme platform, men med henholdsvis stålkarrosseri (PR4) og glasfiberkarrosseri (PR2) i lighed med Lotus Elan, som blev præsenteret, netop mens disse overvejelser stod på.

Den fjerde mulighed, PR3, som også havde glasfiberkarrosseri, var den kompakte centermotorsportsvogn med en ny, kraftig 16-ventilet motor. Her endte overvejelserne. Rover antog, at den almindelige forhjulstrækker ville placere sig tæt

på konkurrenterne. De to V8-forslag blev droppet, simpelt hen fordi de var for voldsomme og ueuropæiske af tilsnit, og så kneb det med at finde en gearkasse, der kunne matche bilens og motorens potentiale.

Løsningen med den tværvendte centermotor ville allerede ved præsentationen placere den nye Rover i en klasse for sig. Dog blev glasfiberkarrosseriet droppet, fordi Rover havde ringe erfaring på det område.

Resultatet er, som Rover håbede på, blevet en helt unik folkelig sportsvogn uden konkurrenter. Det er oplagt at sammenligne MGF med Mazda MX-5. Men med centermotoren er bilen meget anderledes at køre i.

Centermotorbiler kan være vanskelige at tumle, men i opsætningen af undervognen har Rover løst den traditionelle svaghed: den stærkt understyrende bil. Selv når den presses hårdt, virker MGF usædvanlig neutral i sin styring, og så står den - takket være forskellig dækmontering for og bag - forbandet godt fast. Der skal meget til, for at dækkene taber forbindelsen til underlaget, og der er rigeligt med advarsler i form af hylende dæk, før det sker. Sker det, kan det imidlertid hurtigt udvikle sig til noget ubehageligt. MGF er en alt eller intet bil, hvorved den adskiller sig markant fra Mazda MX-5.

Vejgrebet er betydeligt bedre, men morskabsgraden er ikke dermed større. Alt går som efter en snor, og så er MGF utrolig komfortabel og dermed aldeles kørbart i dagligt brug, takket være sin hydragas-affjedring.

Affjedringen er ikke ny. Den blev faktisk introduceret på Austin Allegro og går ud på, at for- og bagfjedrene forbindes med en væske, sådan at forfjederen i princip forbereder bagfjederen på, hvad der er i vente, når forhjulsophænget arbejder hen over underlaget. Det virker meget overbevisende og er med til at gøre MGF til en meget helstøbt sportsvogn.



Med til det komfortable indtryk hører den nye 1,8-liters motor, der lanceres sammen med MGF. Fra starten præsenterer Rover den i to versioner, henholdsvis uden og med det variable ventilløftersystem, VVC (Variable Valve Control).

Motoren stammer fra Rovers K-serie, der også byder på udgaver i 1,1, 1,4 og 1,6 liter. Der er tale om en forholdsvis ny motor af såkaldt lagkagekonstruktion. Det vil sige, at bundkar, motorblok og topstykke holdes sammen af gennemgående bolte. Løsningen er vanskelig, fordi den kræver stor præcision. Fordelen er, at motoren bliver meget stiv og vridningsstabil.

Det var aldrig meningen, at den lille motor skulle være større end 1,6 liter, men Rover fandt det nødvendigt at benytte en lille, kompakt og let aluminiumsblok til MGF. Rover tog derfor udgangspunkt i K-series frem for den større og kraftigere T-series (2,0 med og uden turbo), som er i støbejern.

MGF-motoren har 16 ventiler og dobbelt overliggende knastaksler. I basisversionen yder den 120 hk, mens den store version med trinløs variabel ind-sugning leverer 145 hk.

Under præsentationen havde vi lejlighed til at køre begge versioner og blev mest imponeret af den lille. Motoren er udpræget sportsbetonet og skal have godt med omdrejninger for at præstere noget. Men lydindtrykket bliver bedre, jo højere man kommer op. Motoren takker først af ved 7.000 o/min, men effekten topes ved 5.500 o/min. På papiret klarer MGF 0-60 miles i timen (0-96,5 km/t) på 8,5 sekunder og topes ved 193 km/t. I praksis virker det som om, der er fart på, uanset om man har kalechen oppe eller nede.

Den lille motor er sjov at lege med og på omgangshøjde med Mazda MX-5. Den store motor skulle på papiret være mere omdrejningsvillig, og accelerationen fra 0-60 miles i timen skulle være halvdanet sekund hurtigere. I praksis virkede motoren bare ikke mærkbart hurtigere.

Støjniveauet er aldeles acceptabelt, og det bidrager til den gode komfort. Motorens placering lige bag forsæderne betyder ikke noget i dén henseende. Eneste kritikpunkt gælder styringen, som er en anelse svampet. Specielt under indstyringen savner man den direkte respons fra underlaget, som er så karakteristisk i en Mazda MX-5.

Gearskiftet er let og flydende, men virker en anelse langtrukket, hvilket meget vel kan skyldes, at gearstangen simpelt hen er to cm for lang. Men ifølge produktchefen for MGF, Paul Ragbourne, vil en kortere gearstang gøre skiftet tungere, hvilket ikke vil passe til de kvinder, som Rover forventer, vil udgøre 40 procent af købeskaren.

Samme hensyn til det svage køn genfinder man i hele kabinen, der virker anonym. Man savner nogle af de fantasiful-



Bare rolig - baglygterne minder om Honda Legend, men er MGF's egne.

'Den avancerede hydragas-affjedring er ikke ny. Den blev faktisk introduceret med Austin Allegro'

de indslag, som kunne afspejle, at MGF vitterligt er en meget speciel bil. Til gengæld sidder alt med Honda-akkuratessse, hvor man forventer det.

Kabinen virker en anelse trang, og i de højrestyrede versioner, vi havde lejlighed til at prøve, generedes venstrebenet af midterkonsollen. Men produktchefen forsikrede, at det ikke bliver et problem i de venrestyrede modeller. I samme åndedrag påpegede han, at mennesker i

højrestyrede lande (først og fremmest England og Japan) i almindelighed er mindre end i venrestyrede lande.

Førerstillingen er forholdsvis høj, og det kan være svært at finde sig til rette, fordi hverken rat eller sæde kan justeres i højden. Men det er teknisk umuligt, forklarede Paul Ragbourne. Sædet kan ikke blive lavere, hvis det skal have en antitykanordning, og rattet kan ikke indstilles, fordi airbag'en ikke er indrettet til det.

Bagagerummet tager lige weekend-bagagen. Bagved skimtes motoren lige med nød og næppe.



Sæderne støtter godt i både sæde og lænd, men man savner lidt lændestøtte.

Kalechen er enkeltlags og virker efter samme princip som Mazda MX-5. Baggrunden i plast lynes ned, inden de to greb i forrudens øverste kant åbnes, og kalechen føres tilbage i et greb. Det virker let og simpelt, hvorimod det medfølgende dækket, som ifølge instruktionsbogen skal monteres, når man kører med kalechen nede, virker knapt så overbevisende. Mange af de 40 procent påtænkte købere vil miste en negl eller to her.

Som alt andet i MGF er også det udvendige design kommet til verden fra blankt papir, hvorved MGF kommer til at fremstå som et reelt bud på en moderne sportsvogn.

Intetsigende er den i hvert fald ikke. Set fra siden virker bilen helstøbt. Luftindtagene foran baghjulene er ikke overdimensionerede - en ellers indlysende faldgrube - og der er en dynamisk balance mellem den forholdsvis neutrale hofelinie og kalechen. Fronten med de ovale forlygter, der også gør det ud for hjørner, passer godt ind i dette design og giver MGF et næsten nuttet ansigt, som det er svært at se sig gal på. Men på en eller anden måde passer hækdesignet med de to udstødningsrør og de store baglygter ikke rigtigt ind i denne samling. En simplere hæk med mere markante baglygter kunne have givet en mere homogen afslutning på en god start.

Men det kan ikke ødelægge det overordnede indtryk af en charmerende lille sportsvogn, der demonstrerer sit værd med diskret elegance, som kun en englænder kan gøre det. Ingen tvivl om, at MGF vil vække opsigt, hvor den kommer frem, men den gør det på en elegant og uprovokerende måde, som gør den spiselig selv i vort afgifts- og jantelovshærgede land.

Prisen i England er 16.000 engelske pund for en basis-model. Den danske importør har tidligere givet udtryk for, at en pris omkring de 350.000 kroner var sandsynlig. Det lyder godt. Den pris ville gøre MGF til en særdeles konkurrencedygtig bil, ikke mindst i forhold til Mazda MX-5, Fiat Barchetta og Alfa Spider. Men med de engelske priser in mente lyder et prisgæt omkring de 400.000 kroner mere sandsynligt.

Ligesom priserne er mængden af udstyr heller ikke afklaret. Vi vil foreslå, at man satser på den lille motor plus to airbags og ABS-bremser, eventuelt uden servo-styring, som traditionelt ikke er det mest nødvendige i en centermotorbil.

Det gælder om at have det sjovt på fire hjul - til en fornuftig pris. Sådan lyder den moderne fortolkning af MG-filosofien. Og servostyring eller ej, så kan både stokroser, håndmalede pub-skilte og gamle koner i de småbyer, vi kørte igennem, give os ret. Vi så hamrende glade ud.



Ja, vi har netop købt en.....

Man møder så mange spændende mennesker. I Daventry blev Deres udsendte passet op af et smilende ungt engelsk par, Mr. Og Mrs. Poul Haley, som glad lod os vide, at de netop havde bestilt en MGF til levering snarest,

Jeg er vokset op med MG navnet, for alle her i England står MG som indbegrebet af den engelske sportsvognstradition. Vi har da haft mange andre berømte mærker. Men MG har altid haft den bedste og mest folkelige appel.

Mange unge er vilde med bilen, fordi den med sin centermotor og avancerede konstruktion repræsenterer den nyeste teknik og samtidig er til at købe for penge. Jeg tror, MGF bliver populær, fordi bilen er den første,



100% engelske sportsvogn i denne pris-klasse i mange år, siger John. Vi ønsker Sue og John held og lykke, og siger "bare det var os!"

MGF Teknisk set:



Vi har villet skabe en topmoderne sportsvogn, baseret på MG filosofien fortæller chefdesigner Gerry McGovern til deres udsendte

Opbygning: 2-dørs, 2-sæder åbenroadster med 4-cylindre tværliggende centermotor helt i aluminium med dobbelt overliggende knast-aksel og 16 ventiler. VVC (Variable Valve Control) med kontinuerlig variabel ind sugning.

Motor: 1.796 cm². 120 hk ved 5.500 o/min., 165 Nm ved 3.000 o/min., VVC: 145 hk ved 7.000 o/min., 174 Nm ved 4.500 o/min. Kompression 10,5:1.

Præstationer: 0-100 km/t: 9,0 sek. VVC: 7,5 sek. Topfart: 193 km/t. VVC: 209 km/t.

Benzinøkonomi: By/90/120 km/t: 11,9/19,6/14,9 km/l. VVC: 10,7/19,6/15,9

Dæk og Følge: Specialdesignede Goodyear-dæk på aluminiumsfølge. Bag: 205/50 VR15. For: 185/55 VR15.

Hjulophæng: Uafhængigt hjulophæng med dobbelte triangler og hydragas skruefjedre på alle fire hjul. Krængningsstabilisator for og bag.

Bremser: Ventilerede skiver for, skiver bag. ABS formentlig standard i DK.

Mål og Vægt: L/B/H: 391/163/126 cm. Akselafstand: 238 cm. Egenvægt 1.060 kg. Totalvægt: 1.320 kg.

Bagagerum: 210 liter

Pris: Ca. kr. 350.000



Tekst og foto Allan Christensen

Min skepsis var stor, fordi MG mærket bærer på en ædel arv som klassisk sportsvogn med de dyder, berømmelse og store præstationer det nu engang medfører. Så hvad skal et skrummel af en SUV model med "vores" ædle MG logo på fronten?

En sportsvogn er det selvfølgelig ikke, så logoet forvirrer mig en hel del da bilen åbenbarer sig for mig denne solrige torsdag hos Nellemann i Valby. Men jeg vidste jo godt, at det var en "høj" SUV model, der ville møde mig, hvor den eneste forbindelse til vort ædle MG mærke er logoet på rat, front og hæk.

Min første overspringstanke var, at dette selvfølgelig ikke er en rigtig MG, men bare en af de mange moderne - og ikke mindst - populære SUV modeller, hvor det for de el-drevne biler primært drejer sig om batteriets rækkevidde på en enkelt el-opladning. Her virker det som om alle glemmer, hvad det er for en bil man har med at gøre, men alene fokuserer på batteri kapacitet. Mærkelig interesse for biler de mennesker har ?

Når jeg herefter kom mig oven på overspringstanker blev jeg selvfølgelig varm om hjertet ved igen at skue en ny bil bærende det ædle MG logo, mens den entusiastiske sælger fra Nellemann berettede om bilens finish, køreegenskaber, smukke interiør, driftsstabilitet og øvrige fortræffeligheder, og hertil en lille (måske) overraskelse. Den vender vi tilbage til.

..... men jeg blev klogere !



Helhedsindtryk.

Selvom selve prøveturen ikke var ret lang, men dog så lang og varieret, at jeg kunne fornemme bilen i forskellige situationer, stod et meget flot indtryk af bilen tilbage, da jeg bagefter stod og betragtede den forholdsvis høje bil, sådan som en SUV nu engang skal se ud.

Uden at tænke nærmere over det, stod jeg og sammenlignede dens udseende og størrelse med en Nissan Qashqai, dog med MG'en som en mere helstøbt bil, som ikke virkede helt så fronttung i sit udseende som Nissan Qashqai.

Sammenlignet med andre bilmærker, der markedsfører el-drevne SUV'er, syntes jeg at MG'en sagtens kan måle sig med dem. Selv med de nye Mercedes EQC og Audi e-Tron, som begge koster mere end dobbelt så meget som MG'en med sit prisskilt på kun kr.249.079 for Luxury modellen. Den mere skræbete model Comfort bliver i første omgang ikke markedsført i Danmark, men kan efter min forståelse bestilles via importøren i Holland til en pris i Danmark på kr. 219.999.

Jeg er ganske enkelt imponeret over kvaliteten og oplevelsen af denne bil, som oven i købet sælges til en meget favorabel pris. Kun fremtiden kan vise om den vil kunne leve op til forhåndsindtrykket.

Køreturen.

Nøglen lægger jeg i kopholderen (kan også bare ligge i lommen eller andre steder) og trykker på startknappen mens bremsen holdes nede. Man mærker at bremsepedalen langsomt går ned og stopper, da den elektroniske bremse har sluppet. Jeg sætter "gear"-vælgeren i "D" og lægger fra land i total stilhed: Kun klimaanlæggets sagte susen fortæller mig, at der er liv i bilen. Jeg skulle lige vende bilen på Nellemanns område, hvorved jeg så lærte at bakke. Det hele klares ved en drejeknap på midterkonsollen, hvor man vælger mellem "D" (Drive), "N" (Neutral) og "R" (Bak). Tryk den store knap ned og du har deaktiveret håndbremsen. Mere enkelt kan det ikke gøres.

Jeg drejer ud på Gl. Kongevej og konstaterer at styretøjet går uforholdsmæssigt let, måske endda til den lidt for lette side. Træder på speederen og bilen rykker omgående, mens jeg intet hører i kabinen, bortset fra klimaanlæggets stille susen, og så måske en lille lyd, som at køre i el-golfvogn (hvis du har prøvet det). Ved krydset slipper jeg speederen og fornemmer straks bremseeffekten som medvirker til, at lade batterierne en smule op. Men samtidig bremser det bilen ned hurtigere end jeg er vant til fra min benzindrevne bil.

Jeg ser at der skulle være el på batterierne til endnu 198 km kørsel, så det ser fint ud. Samtidig viser instrumentet, der sidder ved siden af speedometret i syns-



feltet gennem rattet, at strømforbruget er fornuftigt, hvis du holder bilen på ca. 60 km / tm. Træder du meget på speederen sladrer instrumentet om, at nu bruger du virkelig strøm.

Nedbremsning skal man vende sig til, da den elektroniske bremse hjælper dig på en meget aktiv måde, som man nok vender sig til. Ellers er bremserne som i en moderne bil. Jeg prøvede dog ikke en katastrofeopbremsning, ej heller en dobbelt undvigemanøvre samt Elg testen.

Alle instrumenter er tydelige og den smukke 8" touch skærm med bl.a. navigation, Apple Car play, Android Auto, DAB radio, bakkamera etc. er let betjent (jeg var dog ikke dybere inde i systemet).

Interiør.

Man rammes af de flotte sæder, som viser sig at være lavet af kunstlæder med synlige syninger. Imponerende ægte ser de ud, så hvordan mon de bliver at sidde i en varm sommerdag (?)

Man sidder godt i sæderne, der støtter fint i siderne, hvor man griber om et lækkert tykt læderrat (og det er ægte læder), hvorfra man nemt når touch skærmen på 8", som bruger farver til adskillelse af funktionerne, hvilket virker godt, og er til hjælp under kørslen.

Instrumenterne er tydelige om end man lige skal vende sig til lidt anderledes instrumentering i en ren el-dreven bil. Nøglen behøver man ikke hive frem, da man blot trykker på startknappen til højre under rattet, hvorved lys aktiveres i alle instrumenter, mens der er helt tyst i bilen. Samtidig med at der kommer liv i bilen mærkes bremsepedalens bevægelse nedad, en underlig fornemmelse der virker forkert. Men man vender sig nok til denne lidt anderledes måde at starte en bil på.

Der er gode fralægger rum i bilen og herunder den evindelige kop- og flaskeholder, som åbenbart er uundværlig for mange mennesker, der af en eller anden





grund konstant skal rende rundt med en flaske vand, eller en kop kaffe i papkrus med plastlåg. Nå, det kan bilen jo ikke gøre for!

Kigger vi ind på bagsædet er indtrykket igen positivt, da de to bagsæder med midterdel viser sig smukt i sit design. Her er virkelig god plads til familien med deres pakkenelliker, og skulle det knibe er der endvidere et stort bagagerum til kufferter, golfbags, eller hvad man nu har behov for at fylde i rummet, hvor man i øvrigt kan hæve og sænke bunden, så det bliver nemmere at sætte vare ind uden at skulle forcere en høj kant.

Jeg funderer over hvor lækkert hele interiøret virker, når jeg tager prisen på bilen med i betragtning. Man kunne måske nok have ønsket sig en ægte læderkabine, men her skal man igen tænke på bilens pris.

Exteriør.

Mit øje fanger to væsentlige ting ved bilens ydre: Det delte soltag / panoramatag, der strækker sig i hele bilens taglængde, hvor man indefra med en knap automatisk kan trække et soldækken for. Hertil kan soltaget åbnes forrest. En virkelig lækker detalje, Den anden ting der fangede mig var ladestikkets placering i frontpanelet, hvor midterdelen skubbes op og åbenbarer adgangen til Type 1 stikket. Løsningen virker noget ustabil, da den del af kølgeritteret man skubber op kun hænger i et par plastdele. Gad vide hvor tit man kommer til at skifte den del ud (?)

Bilen som helhed synes jeg ikke adskiller sig væsentlig fra langt de fleste SUV modeller på markedet, dog har MG'en måske en lidt smukkere front set fra siden, da en kant på siden videreføres helt ud til enden af køleren. Det giver bilen et lidt lettere udtryk, sammenlignet med andre SUV, som f.eks. Nissan Qashqai.

Der sidder et sæt 17" hjul på bilen, hvor jeg måske nok ville have valgt en anden fælgtype, da den påsatte virker billig i mine øjne. Lidt mere enkelhed ville have gjort underværker.

Man får masser af plads i SUV modeller, således også i denne MG, hvor man kan opnå et nærmest kæmpe bagagerum ved at lægge bagsæderne ned. Så er det plads man vil have, er en SUV løsningen. Og vil man samtidig have en let indstigning og godt højt overblik over trafikken, så er en SUV svaret.

Men at koble alle disse dyder til MG mærket - ja, det har jeg det fortsat svært med, selvom denne MG trods alt har overrasket mig endda meget positivt. Måske bliver det familiens næste hverdagsbil, da vi har bestemt os for, at det skal være en 100% el-dreven bil.

Bilen fås i fem farver: Hvid, sort, mellem blå (metal), lysblå (metal) og rød. Merpris for metalfarve er kr. 4.999.

Præstationer.

At lægge fra land i et lyskryds kan være en stor fornøjelse, da tryk på speederen omgående resulterer i fart. Nok er den ikke nogen raket, sammenlignet med f.eks. Tesla, men man kan ved acceleration sagtens mærke fornemmelsen af, at blive trykket tilbage i sædet. Der er også kun 136 hk under gulvet (hvor batterierne ligger).

Iveren efter at træde pedalen i bund skal nok lige styres, da resultatet bliver et stort strømforbrug, og hermed kortere køretid, inden bilen igen skal sættes i ladestanderen. Så pas på med din højrefod, selvom man godt kunne have lyst til at nå bilens topfart på 140 km/tm. Ikke meget, men det er jo heller ikke en MG sportsvogn !!

SAIC fabrikken hævder at bilen kan køre 263 km på en opladning jfr. den internationale WLTP standard. Batteriet er på 44,5 kWh., hvor der kan bruges lynlader til bilens Type 1 stik (Se faktaboks senere). Sådanne mormorstik (boligers normale stik med 2.7 Kwh) kan desværre ikke bruges, da bilen endnu ikke er forberedt på dette. Men mon ikke det vil komme i en senere opdatering af bilen (?)

Tid for en fuld opladning afhænger af ladetryk. Det mest almindelige er 11 / 22 Kwh ladere, hvor en 11 Kwh lader kan oplade bilen på omkring 7½ time, og en 22 Kwh på ca. det halve.

Men man skal være kritisk omkring oplysninger om rækkevidde, da det helt afhænger af kørselsmønster, kørestil, brug af klimaanlæg, udetemperatur m.v., så efter min vurdering er en oplyst rækkevidde på 263 km i den lave ende, sammenlignet med de fleste andre el-biler, og tager man erfaringer fra andre el-bil ejere, kan man godt regne med, at rækkevidden ender med at blive noget lavere end oplyst fra fabrikken, trods WLTP standarden.

Sidst, men ikke mindst, opnåede MG ZS EV fem EuroNCAP stjerner ved crash test af bilen.

Pris og levering.

Som tidligere nævnt er bilens pris rigtig attraktiv, sammenlignet med andre el-biler. Indtrykket af en lækker bil sidder tilbage når man tænker på bilen, så en pris på kr.249.079 for Luxury udgaven er efter min bedste overbevisning en pris der gør valg af el-bil en del nemmere..

Hvad reservedels prisindexet angår kan der endnu ikke siges så meget, da vi afventer mere officielle test af bilen, hvor jeg er bekendt med, at både FDM og Bil Magasinet har igangsat test af bilen, da der er udlånt to stk. MG ZS EV til dem.

Gældende garantier omfatter 5 års garanti på bilen, 8 år på batteriløsningen. og 10 år for gennemtæring.



Der er ét år mellem service intervallerne, selvom omfanget af reparationer og vedligeholdelse må være begrænsede i en bil uden motordele, men dog bremseværker m.m.. Hertil er der heller ikke udgifter til diverse væsker, som er nødvendige i en benzindrevet bil, bortset fra bremsevæske og en smule smøring.

Den årlige vægtafgift for en el-bil er mig bekendt nul, eller tæt på.

Nellemann kan levere MG'en indenfor ca. 14 dage, da det europæiske lager ligger i Holland.

El-biler i Danmark har kun en 20% registreringsafgift, hvilket er en betydelig besparelse sammenlignet med den for benzin- / diesel drevne biler på 150%.

Det er jo en MG.

Iblandet sælgerens iver for at fortælle om bilens fortræffigheder nævner han selvfølgelig også det faktum, at succesen allerede synes at være i hus, da han beretter om en fantastisk forhåndsinteresse, hvor 60 personer på få dage havde anmodet om en prøvetur, og da bilen endelig stod klar til prøveturene tre dage før undertegnede fik sin prøvetur, havde Nellemann allerede solgt ni eksemplarer af MG'en.

Overraskelsen, som jeg nævnte i indledningen, var sælgerens reaktion på succesen. Han kunne slet ikke se, at selve MG mærket selvfølgelig havde en betydning, uanset at der her er tale om en SUV. Vores ædle MG mærke tiltrækker da nysgerrige kunder, som kan huske den aura, der altid har stået om MG mærket. Lær det nu, Nellemann !!

Malurt i bægeret for en MG entusiast er selvfølgelig den vurdering som Bil Magasinet kom med tilbage i slutningen af 2019, hvor de havde fået lov til at tage en kort prøvetur i bilen. Her anførte redaktøren på Bil Magasinet, at bilen var et reelt godt bud på en billig el-bil med mange gode løsninger og gode detaljer. Men han syntes at mange valgte løsninger på bilen virkede en smule gammeldags, som f.eks. vognbaneassistenten. Men det samlede indtryk var dog positivt. Det skal blive spændende at læse resultaterne af en stor test af bilen, hvilket jeg på baggrund af min korte prøvetur desværre ikke kan glæde læserne med.

For fremtiden håber vi nu bare at SAIC (de kinesiske ejere) forstår at værne om mærket, hvilket måske kan anes, når man kigger tilbage på den fantastiske smukke MG E-Motion, som et smukt eksemplar på en ny el-drevet sportsvogn fremvist på Shanghai Motor Show i 2017 med forventet præsentation i 2020, men lad os nu se hvad der sker på sportsvogns fronten fra SAIC.

Det er ganske vidst.....

Vores kære formand har også haft en prøvetur i bilen, og han udtrykte også sin glæde ved den, efter en vellykket prøvetur.



Specifikationer MG ZS EV



Motor: Elektrisk PMS Motor

Ydelse: 136 hk

Max. Moment: 353 Nm

Træk: Forhjulstræk

Gearkasse: Aut. (reduktionsgear)

Præstation (0-100): 8.2 sek.

Rækkevidde (WLTP): 263 km

Forbrug (WLTP): 186 Wt / km

AC ladetid: ca. 7,5 time (7,2 kW)

DC ladetid (0-80%): ca.40 min (80 kW)

Egen-/Totalvægt: 1.532 kg/1.966 kg

Tophastighed: 140 km/t.

Hjul: 17" alufælge (215/50)

Lys: LED kørellys, halogen projektorforlygter.

Tågelygter bag. Bagagerumlys

Interiør (bl.a.):

- Aircondition
- Nøglefri betjening med startknap
- Læderrat
- Opvarmede forsæder
- Elektronisk p-bremse
- El ruder for og bag
- P-sensor
- Regnsensor
- Panorama soltag
- Adaptiv fartpilot
- 60/40 splitbagsæde

Audio (bl.a.):

- Audiosystem m 6 højtalere
- 8" touchskærm
- Navigationssystem
- Apple CarPlay med stemmestyring
- Bluetooth
- Android Auto
- DAB radio med AUX/USB, MP3
- Bakkamera
- Ratbetjening

Sikkerhedsudstyr (bl.a.):

- Vognbaneassistent
- Vognbaneadvarsel
- Vejskiltegenkendelse
- Kø-assistent
- ABS med el.bremsekræftfordeling
- AEB aut nødbremse med forgængerengenkendelse
- Airbag og sidekollisions sensor
- O.s.v.

Pris:

- LUXERY: kr. 249.079
- COMFORT: kr. 219.999
- Metallak: kr. 4.999

Vil du vide mere ?



FAQ fra FDM:

Type 1 stik (som på MG ZS EV):

Til de fleste ladestandere skal du selv have et ladekabel med, men nogle ladestandere har et fastmonteret kabler, der kan tilsluttes bilen direkte.

Har du en ældre elbil som anvender et Type 1 stik, er det muligt at få en adapter til brug ved opladning fra ladeboks med fast ladekabel. Hvis adapteren ikke kan låses mellem Type 2 delen fra boksen og til Type 2 delen i adapteren, anbefales det at lave et skilt ved brug af adapteren, som advarer om, at sammenkoblingen ikke kan låses. Derudover skal man ikke afmontere adapteren før stikket er afmonteret fra bilens ladeport. Ved opladning fra ladeboks uden fast kabel kan man få et Type 2 til Type 1 stik.

Hvordan oplades batteriet når bilen bremser?:

Når man bremser, opstår der magnetfelter i elmotoren, som så fungerer som en generator og sender strøm tilbage til batteripakken. På den måde spildes den kinetiske energi (bevægelses energi) ikke som varme i bremsene, men oplagres i stedet som elektrisk energi i højvoltagebatteriet. Det betyder, at det bliver muligt at opsamle noget af den forbrugte energi, når man slipper speederen, eller når bilen skal stoppes. Det gør, at du kan køre længere på el og giver dermed mulighed for at køre grønt. Typisk er der på bilens instrumentbræt information omkring den såkaldte rekuperation - altså anvendelse af bremse eller decelerationsenergien.

En del elbiler har en funktion i gearstan-

gen, som gør magnetfeltet i elmotoren kraftigere, så bilen lader kraftigere på højvoltagebatteripakken, hver gang speederen slippes. Det er ofte markeret med et "B". Bilens konventionelle bremses bliver typisk kun aktiveret under opbremsningens start, ved hårdere opbremsninger samt ved stilstand.

Svar på andre spørgsmål hos FDM:

<https://fdm.dk/alt-om-biler/elbil-hybridbil/alt-om-livet-med-elbil/faq-elbil>

Oplev en prøvekørsel af MG ZS EV:

<https://www.youtube.com/watch?v=xNh1Ofr4Aqs>

(filmen varer 7.33 min.)

MG ZS EV i fem farver





The 1968 London To Sydney Marathon

Idé, oplæg og foto Palle Møldrup
Bearbejdning Allan Christensen

Palle Møldrup og Rikke Schultz var i efteråret på tur rundt i England i deres MGY, og besøgte herunder Kimber House, hvor de så en helt særlig MGB udstillet. De fandt frem til historien om netop denne MGB og dens meritter tilbage i 1968, hvor den gennemførte "The 1968 London to Sydney Marathn". Ved at opleve denne legendariske MGB fra 1968 blev historien pludselig levendegjort igen.



Planlægning af løbet.

Løbet var planlagt af Jack Sears og ruteplanlægger Tony Ambrose. Deres rolle var, udover at have udarbejdet løbets Roadbook, at give gode råd til kørerne, som f.eks. at orientere om vejen fra Sivas til Erzincan (begge byer er beliggende i det østlige Tyrkiet), som viser sig at være en vanskelig vej, der bedst kan beskrives som en classic rally-route, der kræver store evner som kører. Endvidere var der gode råd om:

- Om vejen i nordvest Iran mon er mindre bjergrig end vejen i øst Tyrkiet ?
- Om vejen fra Teheran er moderne med asfalt overflade, og om det passer, at der på denne vej kun er få tankstationer ?
- Der var mange spørgsmål og spekulationer om steder for tankning, og hvilke afstikkere der under turen skulle tages i den forbindelse.
- I Pakistan er der asfalt veje, men ofte kun brede nok til én bil, hvorved overhaling bliver et problem.

På baggrund af ovenstående er det prisværdigt overhovedet at gennemføre så langt og vanskelig et rally på så kort tid.

Rally ruten.

MGB'en deltog i dette maraton tilbage i 1968, som havde startsted for første etape i London, hvorefter turen gik til Bombay i Indien med kun én pause i Kabul på 6 timer og 23 minutter. Efter en sejl tur fra Bombay til Australien gik anden - og sidste - etape af dette maraton fra Fremantle / Perth i vest til Sydney i øst uden pause.

Starten gik i London den 24. november 1968 med ankomst i Bombay den 2. december. I alt ni køredage. Turen på tværs af Australien startede fra Perth den 14. december med ankomst i Sidney den 17. december. I alt fire køredage. Samlet var der tale om i alt 13 køredage. For dette maraton race.

Den samlede rute på i alt 16.000 km blev således gennemkørt med et gennemsnit på 1.200 km pr. dag

Den imponerende bedrift blev sikret ved Jean Denton som kører og med Tom Boyce som navigatør.

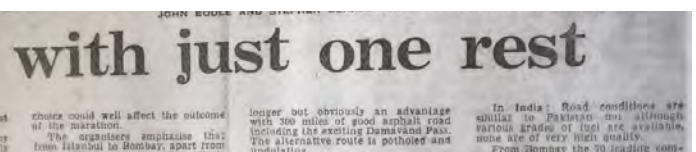
Bilen der deltog:

Til alt held for os har bilen været gemt og nu restaureret, så den fremstår som dagene før selve løbet i 1968.

I klubbens beskrivelse af MGB'en kan læses: " Den var forberedt til motorsport af Tom Boyce, som også ville agere som navigatør i dette rally. Til forberedelse af det hårde løb, forestod et betydeligt forberedelsesarbejde med justering af bilen med bl.a. dobbelte svejsninger, oprejste forlygter og en brændstoftank af dobbelt størrelse, som fyldte det meste af bagagerummet. Passagersædet blev erstattet af en seng, der hurtigt kunne reetableres som sæde under løbet. Et udvalg af reservedele blev stuvet ind under sædet i sengen".

Turen med roadbook kan ses på dette link:

<http://mgb-register.org/Files/Articles/Jean%20Denton/The%20London%20to%20Sydney%20Route.pdf>





I Bjerkborns garage

Tekst og foto Tommy Lyngborn
Oversættelse og research Allan Christensen
Bragt med tilladelse af Bulletinen

Indledning

I forbindelse med den svenske MG klubs årsmøde, som blev afholdt i marts i Malmö (ja, de har jo en anden Corona tilgang i Sverige, en tilgang der er en hel del mere åben end det vi oplever i Danmark), slog den svenske blad redaktør Tommy Lyngborn et smut forbi Ingemar Bjerkborns garage, hvor du nu, kære læser, igen kan møde den MGA, som vi havde på MG bladets forside af nr. 3 - april 2020.

Ingemar Bjerkborn er ifølge Tommy halv-dansk, da han bor i Skåne.

Herunder følger en kort præsentation af hans MGA.

MGA projekter.

Ingemars garage ligger i Limhamn, og viser sig at være ret stor, og hertil særdeles veludrustet med hensyn til maskiner og værktøj, hvilket er ret imponerende. De fremmødte gæster blev overrasket af Ingemar, som serverede en lille skarp i form af Gammel Dansk, og hertil øl af høj kvalitet, samt lidt snacks. (Lokaliteten tæt ved Danmark fornægtede sig ikke).

Den MGA som Ingemar heftigt har deltaget i rally med, og som for øvrigt er til salg nu, stod klar sammen med den MGA roadster, der var under opbygning, for til næste år, at skulle deltage i Mille Miglia. Tilbage står arbejdet med at få



Herover: chassis og karosseri venter på at blive forenet.
Herunder t.h.: Motoren til MGA har Kjell Wallin bygget



lakeret karosseriet og forenet det med chassiset, som stort set er klar. Målet er at få prøvekørt bilen i indeværende år.

Mercedes projekt.

I et rum ved siden af hallen med MGA'erne står en halvfyrdig Mercedes-Benz 220 SE, som forventes at skulle ende som en kopi af en tidligere succesrig Mercedes, der bl.a. deltog i konkurrencer i 1960'erne i Argentina, hvor den skabte sig et fornemt ry. Karossen er klar, hvor motor og interiør mangler. Ingemar forventer at kunne komme til at køre historisk rally med denne Mercedes-Benz 220 SE både i Sverige og i udlandet.

Som Tommy ender sin beretning fra besøget hos Ingemar, så endte aftenen med et hyggeligt pub-klubmøde, hvor der blev til både fish & chips samt lidt mere øl.

Utroligt så løsslupne svenskerne bliver når de smager det gode danske øl !



Arbejdsmiljøet i en MGA forberedt til rally

Ingemars Mercedes_Benz 220 SE karosse er klar



Mercedes-Benz 220 SE historie:

I november 1962, efter 2.874 miles i den argentinske vildmark sejrede Ewy Rosqvist og hendes co-driver Ursula Wirth i VI Touring Car Grand Prix i deres Mercedes-Benz 220 SE





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

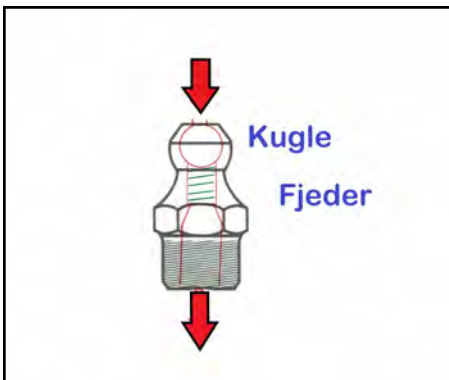
af Matthies Nissen
moganissen@youmail.dk



Lad os håbe vi får en lang og dejlig sommer. Det fortjener vi. Nyd sommeren mens den er der. Det er dejligt at køre i en åben MG, mærke vindsuset og indåndede duften fra naturen, og naturligvis at nyde lyden fra udstødningen!

Lille og overset.

Smøreniplen, som i dag kun forefindes på ældre køretøjer, er faktisk et fint lille stykke mekanik. Den består kun af ganske få dele, men den er godt udtænkt. Konstruktionen er over hundrede år gammel og har gennem tiderne skiftet udseende. Det betyder at der har været behov for nye værktøjer – mundstykker på fedtpistolen - for at kunne presse smørefedt ind i styrebolte, -kugler og kardankryds. Nogle ældre MG har centralsmøresystem, men smørefedt skal dog som altid tilføres igennem en smørenippel.



Trykket fra fedtsprøjten trykker kuglen imod fjederen så smørefedt kan passere. Når fedtsprøjten fjernes, så vil fjederen trykke kuglen tilbage så den forhindrer fedtet i at slippe ud.

Fedtsprøjten er forsynet med et mundstykke, der 'griber fat/låser' omkring smøreniplen. Når dette er gjort, er man i stand til at trykke fedt ind i smørestedet. Inden man sætter mundstykket fast og påbegynder smøringen bør man rengøre området omkring niplens. Hvis ikke, så trykker man vejsnavs ind sammen med fedtet. Efterfølgende kan man risikere at få en smørenippel, der ikke er i stand til at holde på fedtet.

En smørenippel, der ikke kan holde på fedtet, skal udskiftes. Hvis man ikke har en ny smørenippel ved hånden, så kan man måske redde den gamle ved at skrue den ud og vaske den af i noget rensesæbe. Brug en lille gen-

stand til at 'motionere' kuglen. Men allerbedst er det dog altid at have et par nipler på lager, hvis man smører selv.

Additiver i brændstof

Det er blevet moderne (og i nogen grad nødvendigt) at tilsætte additiver til brændstoffet. Til de gamle MG'er har vi siden indførelsen af den blyfri benzin skullet tilsætte blyerstatning til benzinen. Hvis ikke, så risikerer man at brænde sine ventiler, medmindre man har monteret et topstykke beregnet til blyfri benzin.

Et andet problem var, at det næsten ikke var muligt at købe oktan 98 eller 100 benzin. Det er der i dag rådet bod på, så man mod en klækkelig ekstrabetaling – én krone pr. liter – ved næsten alle tankstationer kan tanke oktan 98 og nogle steder oktan 100 benzin. Det rækker til en MG.

Hvis du har en MG med blyfrit topstykke, så slipper du for at tilsætte oktanbooster – som også indeholder blyerstatning – til oktan 98 eller 100 benzinen. Det er nemt, men det er dyrere end at tilsætte oktanbooster eller blyerstatning til oktan 95 benzin, det vil kun koste ca. 0,60 kr. pr. liter. Men – indrømmet – så må man også døje med 10% ethanol!

Hvis du ikke har et blyfrit topstykke, så er du stadig nødsaget til at tilsætte blyerstatning, også selv om du tanker oktan 98/100 benzin. Så nu bliver det dyrt: i alt 1,60 kr. pr. liter oktan 98/100!

Andre gode stoffer på flaske

Ved at tilsætte andre produkter til motorolien kan du forbedre din motor, transmission og kølesystem. Jeg har gode erfaringer med nogle produkter fra LINDEMANN PERFORMANCE PRODUCTS:

WORN ENGINE TREATMENT er et produkt der indeholder bl.a. Teflon® og tilsættes den ældre slidte benzinmotor. Flaskens indhold hældes i motorolien. Effekten er forbavsende god, motorgang bliver blødere og mere behagelig. Det føles som om motoreffekten bliver bedre, men jeg er ikke sikker på det.

ENGINE PERFORMANCE TREATMENT. Produktet minder meget om førnævnte, men det egner sig bedst til nyere motorer i god stand. Jeg har selv prøvet det på min franske tre-cylinder hver-

dagsbil. Her var effekten overraskende – det var lige som at få en ny bil!



Engine Performance Treatment kan varmt anbefales.

Fælles for de to ovennævnte er, at de anvendes bedst i forbindelse med olieskift, samt at de bør påfyldes i forbindelse med hvert olieskift. Der skal dog udvises lidt tålmodighed. Den gunstige effekt viser sig først efter et par hundrede kilometers kørsel.

MANUAL GEARBOX TREATMENT er beregnet til påfyldning på manuelle gearkasser med eller uden overgear, samt på differentialer. MG's gearkasser er normalt påfyldt almindelig gearolie. Ved at tilsætte produktet i olien får man et lettere og blødere gearskift, samt en mindre nedsættelse af transmissionsstøjen.

Bag på flasken anføres, at produktet kan anvendes sammen med DEXRON olie, der er beregnet til automatgearkasser. Det skulle angiveligt ikke skade gearkassen, da der bl.a. er et indhold af Teflon®. Men her står jeg af: Gearskiftet blev simpelthen for let og jeg følte at jeg kørte uden olie på Magnettens tre syncro gearkasse. Som bekendt er nålelejerne i bundgears akslen ikke for gode. Jeg turde derfor ikke fortsætte og skiftede tilbage til almindelig motorolie tilsat Manual Gearbox Treatment.



Manual Gearbox Treatment til gearkasser og differentier.

Produktet kan også tilsættes hypoidolie (EP90) der anvendes i differentialet. Det nedsætter friktionen samt fjerner en del af støjen fra bagtøjet. Det kan anbefales.

Alle de beskrevne produkter indeholder Teflon®. Med en friktionskoefficient på 0,05 – 0,1 er Teflon® det stof, der har den næstlaveste kendte friktion. En så lav friktionskoefficient svarer til at glide på enden på våd glat is!

Vedligeholdelse af kølesystem

Jeg har før på disse sider omtalt vigtigheden af at rense kølesystemet (køler og motorblok) på MG'erne. Til dette har jeg altid anvendt RADIATOR & BLOCK FLUSH. Om det er bedre end andre produkter ved jeg ikke, men det fungerer tilfredsstillende.

Det har længe irriteret mig, at der under de to B'ere altid lå nogle få dråber kølevæske på garagegulvet. Den minimale utæthed stammede fra selve varmeapparathen (ikke fra fastgørelsen på motorblokken). Jeg er nu blevet problemet kvit ved at tilsætte kølevæsken RADIATOR & BLOCK STOP LEAK.

Det er virkelig den slags produkter, som jeg ikke bryder mig om. Men jeg må overgive mig. Efter at have hørt at mange af de klassiske biler, der kører historiske løb, for en sikkerhedsskyld kører permanent med et køletætningssystem påfyldt, så kan jeg vel også gøre det og samtidig klare en lille utæthed ved varmeapparathen!

På langtur

Jeg har altid lidt reservedele/småstumper liggende i Magnetten til brug for uventede reparationer på en lang ferietur, f.eks. et event. Køletætningsmiddel fylder ikke meget i bagagerummet og det bliver nu en fast bestanddel af 'oppakningen'. Det største problem med alle de små flasker i bagagerummet (alm. motorolie, oktanbooster, lidt kølevæske mv.) er, at man kan komme til at tage den forkerte flaske! Heldigvis er øl, vin og spiritus i glasflasker eller i en anden afvigende emballage!



Oil Stop Leak skulle angiveligt stoppe oliedryp fra motoren og formindske olieforbruget.

I øvrigt har Lindemanns også et andet produkt, som kunne have interesse for os med engelske biler: OIL STOP LEAK. Det har jeg endnu ikke prøvet, men det kunne være en god idé. Men jeg tror, at ét produkt ad gangen må være nok ellers ender motoren med at køre på rene tilsætningsprodukter. Det tror jeg ikke er smart.

Nogle spørgsmål inden langturen

FAQ: Er det ikke bedst, hvis motorens oliestand altid er på max. på oliemålepinden?

Svar: Jo, hvis du skal ud på en længere køretur, så vil det være en god idé. Ellers er det lige meget om oliestanden er på max. bare den ikke er under min.

FAQ: Kan jeg ikke bare holde øje med olietryk måleren og se om der skal efterfyldes med olie?

Svar: Absolut ikke! Hvis olietryk måleren ikke mere viser olietryk, så er du nok kørt tør for olie og så venter en større reparation forude! Kort sagt: ferieturen er slut!

FAQ: Hver gang jeg kommer hjem, så mangler der noget kølevæske. Skal jeg ikke bare fylde køleren op indtil vandet

når helt op til påfyldningsstudsden?

Svar: Nej ikke helt op. Kølevæske udvider sig, når det bliver varmt og den overskydende væske afleveres til omgivelserne (miljøet!). Der skal som min. bare være kølevæske ca. 4-5 cm fra toppen af kølerstudsden.

FAQ: Nogle siger at man skal hæve dæktrykket inden en langtur. Er det en god idé? Forringer det ikke vejgrebet?

Svar: Nej. Det er tværtimod en god ting at forhøje dæktrykket med ca. 0,2 bar, når den tungt lastede MG skal på langtur. Det går ikke ud over køreegenskaberne – tvært imod. Når dækkene efter nogle kilometer er kørt varme (lune) så stiger dæktrykket endnu mere. Det har dækfabrikanten taget højde for. Dæktrykket bør derfor kontrolleres, når dækkene er kolde.

PS: Spørgsmålene er 'opfundet' af mig lige som mange af de FAQ spørgsmål man kan finde i andre magasiner og blade! De fleste MG ejere har styr på begreberne eller udveksler erfaringer. Husk at ingen spørgsmål er dumme spørgsmål!

Rettelse: Når man sidder ved PC'en så er man i 'PC mode'. Derfor kom jeg til i klubbladet nr. 4 nederst på side 23 at skrive, at det anbefalede batteri er et 'Excel' batteri. Det er det absolut ikke! Det korrekte er et 'Exide' batteri.

Tid til forandring

Matthies Garage har nu været en fast 'klumme' i 7½ år hvilket svarer til i alt 75 numre og lidt over 150 sider. Det begyndte småt og meget lav-teknisk. Efterhånden har det udviklet sig til at blive nok så teknisk for mange medlemmer. Medlemmerne har forskellige forudsætninger og interesser. Jeg har forsøgt at ramme bredt. I de seneste artikler er det blevet til mange gentagelser og tilsvarende henvisninger til tidligere garageartikler.

Alt sammen kan godt gå hen og blive lidt kedeligt både for jer medlemmer og for mig. Jeg må virkelig vride hjernen til det yderste for at finde på nyt relevant stof. Den opgave vil jeg gerne give fra mig. Jeg kan glæde mig over, at der efterhånden bliver flere artikler med et teknisk indhold i bladet, både det nemme og det lidt sværere. Sådan skal det være og sådan bliver det nok også i fremtiden. Selv vil jeg ikke udelukke, at der måske også vil komme lidt fra min side på et senere tidspunkt.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke jer trofaste læsere samt Anlis for udvist tålmodighed i forbindelse med opsætning af garageartiklerne og ikke mindst Rikke for at stille uddybende og oftest meget relevante spørgsmål til indholdet.

**1000 tak Matthies !
Kære læser: Kig ind på side 7**

”Magien ved det historiske Monaco Grand Prix”



Tekst fra ”Automobilklubben i Monacos” hjemmeside
 Bearbejdelse Allan Christensen

Den 12. udgave af Monaco Historic Grand Prix er dette år blevet aflyst på grund af Covid-19-pandemien, Monacos ”Circuit” var således helt tyst søndag 10. maj 2020, hvor det årlige Formel 1 løb ellers skulle have været afviklet.

Denne søndag i maj er normalt en rigtig ”Race Day”, hvor både det historiske Monaco Grand Prix med sine ædle gamle Formel 1 biler tester deres kunnen på den legendariske bane anlagt gennem Monte Carlos gader. Senere på søndagen kommer de lyslevende og helt moderne Formel 1 racere på banen med start kl.15.10. Det er Automobile Club de Monaco, der på denne måde tilbyder motorsportsverdenen en unik oplevelse med først de legendariske Formel 1 racere, der i øvrigt ofte køres af datidens koryfæer, og efterfølgende præsenterer et felt af 20-22 moderne Formel 1 racere kørt af nutiden feterede racerførere.

Alene lyden af en historisk Formel 1 racer kan give rislende kuldegysninger ned ad ryggen. De historiske Formel 1 race blev introduceret i 1997, hvor du kan se



Se filmen.....

en mere end 23 minutter lang film begyndende fra dengang i 1997 og frem til i dag. Filmen med titlen ”The Magic of the Grand Prix of Monaco Historic” kan ses på YouTube (Se link til venstre)

I filmen kan du møde alle de kendte racer koryfæer, høre de skønne lyde fra de potente historiske Formel 1 motorer, og hertil høre hvad kørerne tænkte om løbet og deltagelsen dengang - hvis du er nogenlunde til fransk (?) - Men fortvivl ikke, filmen er en skøn oplevelse trods franskmændenes opfattelse af eget sprog, som et verdenssprog alle bør kunne !!

Filmen er skabt for at fejre alle de dedikerede personer omkring og i Automobile Club of Monaco, som har medvirket til at gøre ”Grand Prix de Monaco Historique” til sådan en storslået begivenhed.

Dokumentaren er lavet for at man ikke skal savne årets Monaco Grand Prix alt for meget, idet det desværre er aflyst. Filmen skal hjælpe dig videre med at tænke positivt frem mod næste års ”Grand Prix de Monaco Historique” begivenhed i Monaco.

Se filmen:

<https://youtu.be/6T17V1ZrOyU?t=7>

Og:

Kig ind på Automobilklubben i Monacos hjemmeside, som forestår både Grand Prix de Monaco Historique og Rallye Monte-Carlo Rally Historique:

<https://acm.mc/en/accueil/>

Garage i carporten



Tekst og foto Tage Sørnø



Om vinteren er det klart, at vor gamle MG bil skal stå indendørs, et tørt og godt sted. Men hvad om sommeren, kan og skal vor kære bil stå ude i carporten, så den er nem at få fat på, når vejret tillader en køretur ?

Eller er det synd og bedst at den står inde i en lukket garage ?

Jeg har i flere år haft min MGTF stående i carporten, men overdækket af et vandtæt dækken / overtræk. Denne løsning er dog ret besværlig at pakke ud og ind, når en køretur byder sig til. Endvidere er det i blæsevejrsynd for lakken, når betrækket blafre.

Jeg har derfor nu besluttet mig for, at min bil skal stå inde i en lukket garage hele sommeren, men ude i carporten.

Jeg har derfor til formålet fremstillet en vipbar garage, hvor bilen står tørt og godt, men stadig nem at komme til i carporten.

Nørdehjørnet



Af Jan Glad

SU dæmperstempler

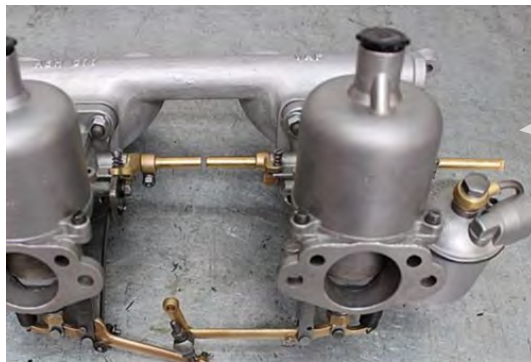
Jeg oplever at der på det seneste er talt meget om olie på SU klokkerne. For lige at følge op på dette spørgsmål, så skal man være opmærksom på, at der findes to typer dæmperstempler. En type med et lille hul i hættten og en anden type, der er helt lukket.

Hvis man sætter den forkerte type i sin MGA får man problemer. På nyere typer SU er der et hul i

dæmperstemplerne, som skal udligne trykket, så klokken kan bevæge sig frit.

På nogle klokker er der en kanal, som luften skal udlignes gennem. Her skal man bruge et dæmperstempel uden hul, da stemplet med nålen ellers vil få "falsk" luft ind, og herved ikke blive løftet nok!

Se fotos herunder!.



Klokke med luftkanal = lukket hætte.

Her ses hullet i hættten. Dette er forkert, da man se luftkanalen til venstre på klokken. Men "udbygningen" er ikke altid med gennemboring, det kan man se ved at skrue den sorte hætte af, og se om der er hul i siden.



Dette er korrekt = ingen luftkanal på klokken, men hul i dæmperstemplet.



Her ses kanalen uden på klokken. På skitsen kan man se hvordan det ser ud inde i klokken. Her kan man se at dæmperstemplet og karburatoren til venstre, at det ikke passer sammen !



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

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.



Copenhagen Historic Grand Prix

Tidspunkt: **Afventer**

Sted:

Bellahøj Park

Arrangementet er besluttet skubbet. Følg med på hjemmesiden for 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 week-end 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



**COPENHAGEN
HISTORIC
GRAND PRIX**

Forsiden

Denne gang er forsidedesignet fra de tidlige 80'ere. Om det er en skønhedsåbenbaring er en smagssag, men dengang var det et hyper moderne design!

Formandens note

Bill Silcock og resten af organisationen arbejder stadig på at gennemføre MG Live i 2. halvår i år, selv om det er op ad bakke. Sted og dato ukendt p.t.

En spændende nyhed er at MG klubben har etableret en Podcast, hvor medlemmerne kan høre forskellige indlæg. Der er både tekniske indlæg om E10 benzin og et indlæg fra et medlem, der fortæller sin historie om bedstefarens MGA, som hun nu holder kørende. Du kan lytte med her: www.mgpodcast.uk

Features

Stirling Moss og MG er temaet i en to siders artikel i forbindelse med hans død tidligere i år. Artiklen har et berømt billede af Stirling, som tager en tår vand på Bonneville Salt flats efter rekordforsøget i 1957 med MG EX181.

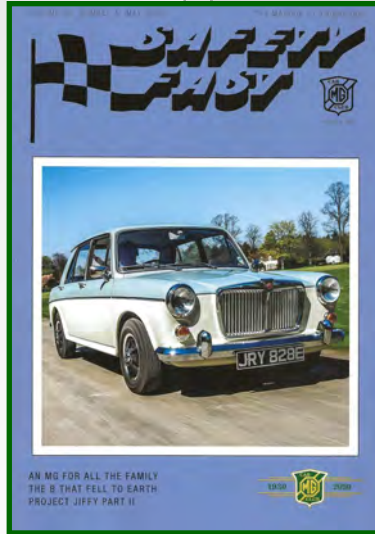
Hans racerkarriere startede i 1948 og endte desværre i 1968 på højdepunktet, ved en alvorlig ulykke på Goodwood. Men han var fortsat motorsportens "Grand Old Man", og hertil æresmedlem af MG CC i England.

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

Safety Fast!

May 2020 highlights

Af Lars Thousig



Feature MG 1100 - For All the Family

Det er overskriften på en længere artikel om MG 1100. Baggrunden for denne bil var den succes Mini havde haft siden 1959. Denne bil havde gjort mange skeptikere til skamme: "

"Den var ikke til at arbejde med for mekanikere, svigermor kunne ikke komme ind på bagsædet mv." - Rent vrøvl!

BMC og Sir Alec Issigonis ville følge succesen op med en større, mere innovativ og mere sofistikeret bil.

Resultatet blev lanceret i august 1962 som Morris 1100, og i den nye verdensorden under BMC, blev bilen lanceret under forskellige mærker, herunder MG 1100 i september 1962. MG varianten blev udstyret med en typisk MG kølergrill, for at visualiserer MG slægtskabet.

Under motorhjelmen lå en 55 hk motor med to SU karburatorer, som gav en tophastighed på 136 km/t og 0-100 km/t på 18 sekunder.

Komforten i bilen var høj. En familie på fire kunne tage på en lang ferietur uden problemer, med ekstra plads til bagage. Affjedringen var Hydrolastic, og som at køre på et magisk tæppe.

I sommeren 1967 blev motoren opgraderet til 1275 cc A motor og benævnelsen var nu MG 1300.

I alt blev der bygget over 116.000 MG 1100 og 1300 i perioden 1962 –1971.

Besked fra redaktionen



Af Rikke U. Nissen

Nyt kodeord til hjemmesiden

Pr. 1. juli skiftes kodeordet til medlemssiderne på mgklub.dk. Samtidig lægges de nye opdaterede medlemslister ud på siden.

Husk, at disse kun er til eget brug og absolut ikke må viderefremmes.

Derudover finder du under medlemssiderne Udlånsbørs, Touringhåndbogen, alle Matthies Garage artikler og mere.

Brugernavn er uændret mgklub (husk at starte med lille 'm' – mobiltelefoner og tablets har det med automatisk at starte med stort bogstav, og så kommer du ikke ind...)

Brugernavn:

mgklub

Adgangskoden:

.....



Til orientering fjernes kodeordet i den elektroniske udgave af vores medlemsblad som udsendes til folk udenfor klubben ligesom vi ved træf som Gavnø, CHGP etc. kun uddeler gamle blade med udløbet kodeord, så uvedkommende ikke får adgang til vores side.



INDBYDELSE TIL MG KLUB KURSUS

MG kursus for begyndere Søndag den 27. september 2020 kl.10.00 - 16.00



Sted:

L.M. Auto

Langemosevej 7, 4100 Ringsted.

Der er dem, "der bare kan det med MG" og så er der dem, der ikke er så gode til det med MG. Hvis du tilhører sidste gruppe, så er her et tilbud til dig:

Kursus er en gentagelse af tidligere afholdte kurser. De der har deltaget tidligere er altså ikke længere begyndere.

Kursusplan:

- ⇒ Gennemgang af MG'ens opbygning, herunder besigtigelse af undervogn på lift
- ⇒ Kontrol og evt. efterfyldning af motorolie og andre væsker
- ⇒ Udskiftning af div. pærer
- ⇒ Skift af reservehjul med brug af bilens eget værktøj
- ⇒ Kontrol af dæktryk
- ⇒ og meget mere

Du bedes medbringe:

- ⇒ Din egen MG med donkraft, hjulnøgle og reservehjul samt bilens instruktionsbog.
 - ⇒ Arbejdstøj og arbejdshandsker
 - ⇒ Mad til frokost, klubben byder på kaffe, en øl eller vand
- Kurset afholdes som "hands-on" kursus og du arbejder under kyndig vejledning med din egen MG. Du vil blive lidt snavset og måske klemme en finger, men vi giver os god tid, så du virkelig får det lært! Og der skal være tid til spørgsmål!

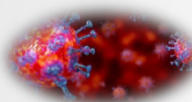
For god ordens skyld skal jeg gøre opmærksom på, at der ikke er mulighed for olieskift eller for mindre reparationer – det tillader tiden ikke.

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

Tilmelding som mail til moganissen@youmail.dk, hvor du angiver dit navn, bilmodel og årgang.

Du vil modtage svar, så snart jeg har modtaget din mail. Max. deltagerantal er 6 personer/biler efter 'først til mølle' principet. Jeg satser på, at vi kan arbejde indendørs.

Matthies



OBS:

Følg med på hjemmesiden, da corona tiltag kan have ændret situationen for arrangementet.

INDBYDELSE TIL MG KLUB KURSUS

Picnictur med cancerramte børn Lørdag den 5. september 2020 Kl. 10.00

Mødested:

Rådhuset i Rudersdal Kommune
Lige overfor Holte Midtpunkt på
Kongevejen efter Geels Bakke

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

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

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



OBS:

Følg med på hjemmesiden, da corona tiltag kan have ændret situationen for arrangementet.

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

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

Bemærk:

Det er i år mig der står for arrangementet, og jeg glæder mig til at se rigtig mange !

Lars Thoursig
Tlf.: 24 27 41 83

thousig@post11.tele.dk



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 køretøjs 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 indtegning 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

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

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

OBS:

Følg med på hjemmesiden, da corona tiltag kan have ændret situationen for arrangementet.

MAJ MÅNEDS VINDER FOTO



Indsendt af Søren Pedersen ved Præstø. Tegningen viser hans bil og hus forevigt af Per Henriksen. Søren fik billedet til sin runde fødselsdag.



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.



LARS BORSIG



CLASSIC MG



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

LARS BORSIG



CLASSIC MG

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



Peter Mogensen

Reparation, service, restaurering,
reservedele



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

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

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



Autohallen
v/Th Rasmussen



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

Grønholtsvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one

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. juli 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 udendørs sparke-dæk arrangementer for klassiske biler er så småt ved at komme i gang. Vi har ikke mulighed for at oplyse om hvilke der afholdes, hvorfor vi opfordrer jer alle til at følge med på hjemmesider hos f.eks. magasinerne: Motor Classic, Veteranposten, Veteran Tidende m.fl. !

Vi satser på at komme stærkt igen med vores egen oversigt i 2021.



Renovering af din klassiske bil

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

Vi

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



cuwilak@cuwilak.dk

46 15 31 99

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 den 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 4. august 2020 kl. 18.15 / 19.00

Mødested:

**Daytona v/ Palle Murmann
Hørsholmvej 32, Kvistgaard
Forårets MG**

Vi 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 er kategoriseret som et arrangement, hvor der gælder strammere regler end tilfældig sammenstimlen.

Mødet er det samme som blev aflyst i maj og juni måned.

Vi skal denne aften kåre Forårets MG gennem en uformel afstemning. Alle, også co-driverne, kan stemme på de to MG'ere de bedste 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.

Ved mødet vil du også kunne se de spændende klassiske biler Daytona har til salg.



Daytona

Ankomst:

Enten: Du kan enten vælge at køre direkte til Daytona og være fremme kl 19.00.

Eller: Du kan deltage i fælleskørslen fra Sommers Bilmuseum, Nærum Hovedgade 3, Nærum, hvor afgang er præcis kl .18.15 ad Strandvejen til Kvistgaard.

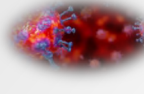
Vask, voks og poler bilen både indvendig og udvendig så den skinner som aldrig før.

På gensyn Lars



OBS:

Følg med på hjemmesiden, da corona tiltag kan have ændret situationen for arrangementet.



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 11. august 2020 kl.19.00

Mødested:

**Henrik i Haslev
Levetoftevej 2, 4690 Haslev
Årets MG**

Vi mødes denne forhåbentlig smukke aften med vores nypudsede klenodier.

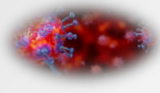
Klubben giver kaffe og kage.



MG hilsen
Bent

OBS:

Følg med på hjemmesiden, da corona tiltag kan have ændret situationen for arrangementet.



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 18. august 2020 kl.17.30

Mødested:

**Holbæk GI. Havn
(Senere samles vi hos LMI i Holbæk)
Grillaften & Årets MG**

Efter en kort køretur omkring Holbæk samles vi hos LML Motorsport, Bødkervej 2C, 4300 Holbæk

Grillen er tændt og efter endt spisning vil vi kåre årets MG på Vestsjælland iht. de nye regler om at vinderbilen kun kan vinde én gang.

Alle afdelinger er velkommen til dette arrangement.

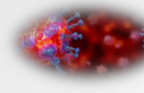
Af hensyn til spisning sker tilmeldes hos Bo Damkjær, hvor seneste tilmelding er fredag den 14. august 2020

På gensyn Bo



OBS:

Følg med på hjemmesiden, da corona tiltag kan have ændret situationen for arrangementet.





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 September 2020

NÆRUM

Tirsdag den 1. september
2020 kl. 19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 8. september 2020
kl. 19.00



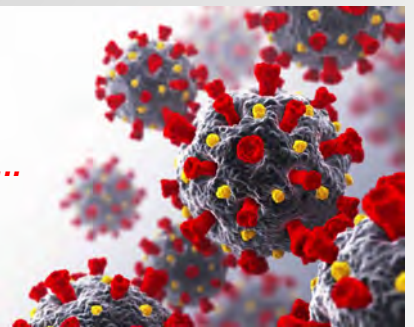
VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 15. september 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, om end det så ud til, at der snart vil blive åbnet mere. Men meget kan ske, så check altid først vores hjemmeside.

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

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

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: mgtferik@gmail.com

MG Midget 1967

Efter 16 dejlige år sælger jeg min MG Midget mk3 fra 1967. Den er renoveret i 2004 og er i pæn stand. Uden rust. Farven er british racing green. Pris: 76.500,-



Max Bührmann
Tlf.: 2030 6942

SÆLGES

MG TD 1953

Velkørende MG TD fra 1953 sælges. Nuværende ejer har haft bilen siden 2005 og fået den synet to gange uden nævneværdige bemærkninger, næste syn 2023. Farvekode GN18, connaught green (mørkegrøn). Stelnummer 25002. Pris: 158.000 kr.



Ole Nielsen
Tlf.: 2534 7368/2620
1368

E-mail: ole.n@nielsen.mail.dk

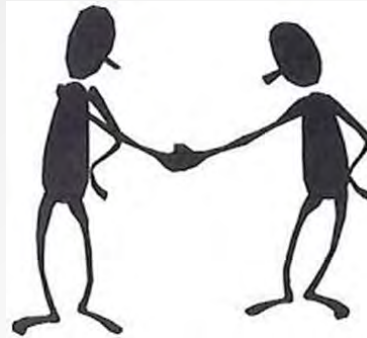
SÆLGES

MG TD 1953

Synet 2007 efter gennemgribende restaurering, motor, karosse og monteret med 5 trins gearkasse. Bilen kører perfekt. Sælges pga. manglende tid og derfor bruges for lidt. Meget dokumentation fra renoveringen. Pris kr. 180.000,-. Kun seriøse henvendelser.



Freddy Voigt Andersen
Tlf.: 4041 6104
E-mail: fkvoigt@os.dk



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





www.classic-center.dk

Billig dag-til-dag levering med GLS*
Kun 45kr til pakkeshop*
Gratis levering på køb over 1000kr*

**Særlige regler gælder*



Beklædning & udstyr Reservevedele Biltilbehør Skilte Olier



Fjelshøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190 - info@classic-center.dk