



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Marts-April 2021 - Nr.2



Rikke med sin spritnye MG ZS EV den 8. januar 2021



MG ZS EV

Læs om Rikkens først oplevelser med sin eldrevne MG ZS EV inde på side 7-9, og hvilke udfordringer det kan give med en eldrevne bil.
(Elbilens instrumenter ses til venstre - Første spion foto af modellen i 2019 ses til højre)



MG EHS Plug-in HYbrid

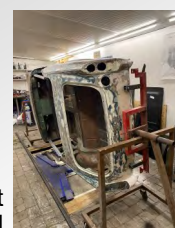
En januar dag fik vi lov at låne den helt nye MG EHS hos Nellemann på Østerbro. Læs om oplevelsen inde på side 10-13)

"Ny" MGA mk II



Læs hvordan man får sit ønske om en ny MGA mk II til at gå i opfyldelse, Kig ind på side 17-19.

Midget projekt



Familien Poulsen arbejder hårdt på at få deres Midget klar til sæsonen. Læs 3.del af deres beretning på side 14-16.



Brexit - hvad nu med MG reservedele?

Lars har kigget på sagen, og kommer med nogle bud på muligheder for fortsat at kunne købe MG reservedele i UK. Kig ind på side 31

Samarbejdet med Nellemann genopstår

Nellemanns tilknytning til MG mærket fornyes med de nye MG modeller. Nellemann bydes velkommen som ny annoncør i MG bladet.

Inspireret af fortiden.
Bygget til nutiden.
Oplev den nye MG EHS Plug-in Hybrid.





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

Med respekt for Corona restriktionerne mødtes fem ordinære bestyrelsesmedlemmer den 16. februar hos Claus.

**Generalforsamling og aflysninger**

Vi vurderer det ikke er realistisk at gennemføre generalforsamlingen den 7. marts, og efter konsultation med advokat Gorm Beck indtræder force majeure og en ny dato er derfor sat til tirsdag d. 1. juni kl. 19.00 i Nærum.

Den eksisterende bestyrelse fortsætter som "forretningsministerium" og holder MG-gryden i kog.

Det økonomiske resultat for 2020 viser som ventet et stort overskud på kr.38.000. Vigtigste beslutning på mødet var at udarbejde et budget for hele 2021, hvor vi tager udgangspunkt i generalforsamlingen i 2020, som besluttede at bruge overskuddet fra 2019 på medlemsaktiviteter. Det vil vi prøve på i 2021, hvilket vil blive belyst på generalforsamlingen. Så forvent et budget der viser underskud.

I 2020 betalte klubben kr.3.700 i negativ rente, fordi vi dels har klubbens egenkapital stående kontant, dels i forbindelse med klubweekenden har et stort indskud fra deltagerne i nogle måneder. Det skal undersøges hvordan vi kan reducere udgiften gennem køb af relativt sikre lavt forrentede papirer for noget af egenkapitalen. En opgave for den nye bestyrelse.

Vi besluttede også at aflyse møderne i marts måned, og håber på at april bliver bedre. Der er flere aktiviteter med møder de tre mødesteder, forårsklargøring, MG for begyndere og manøvreprøve. Endnu en gang vil jeg appellere til, at du som MG ejer, under sikre forhold prøver dine køreegenskaber i en spids situation. MG bilernes køreegenskaber kan ikke sammenlignes med din hverdags bil med servobremse, servostyring, ABS mv.

MG Motor

Samarbejdet med Nellemann om biler fra MG Motor er ved at komme godt i gang. Vi har fået etableret personlige relationer, som gør samarbejdet lettere for begge parter. De tidligere KIA medarbejdere er ved at få lidt MG ind under huden, også hjulpet af 300 solgte elektriske MG biler i 2020.

De har besluttet at annoncere i vores klubblad, hvilket giver medlemmerne mulighed for at blive opdateret på sidste nye MG modeller.

Samarbejdet om udstillinger på henholdsvis Gavnø og CHGP på Bellahøj fortsætter, så vi kan vise danskerne at MG som mærke, grundlagt i 1924, stadig er i fuld vigør. Vi ser frem til et fortsat, og forhåbentligt udvidet, samarbejde med Nellemann og MG Motors fremover.

MG og Europa

De europæiske klubber mødes hvert kvartal på Zoom, og på seneste møde den 11. februar hørte vi om hvordan samarbejdet er mellem klubberne og MG Europe. I nogle lande har de fået et godt samarbejde op at stå, medens det halter eller ikke eksisterer andre steder. Det er op til den nationale importør og dennes forhandlere at bestemme sig for samarbejde eller ej. I Portugal går det ekstremt godt, ligesom i Danmark.

Vi ses derude - stadig med afstand! Ingen kram!!!

Lars

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

Gå på opdagelse på: <https://mgmotor.eu>, hvor du finder mange spændende informationer også om fremtiden.

We have a long history

MG has been ahead of its time since the brand's inception in the Morris Garages in 1924. Now a new generation can choose a car from this iconic brand. Updated, electrified, recharged and ready for the future.



MG Motor viser en lille film med MG modeller fra 1924 og frem til i dag. Historien og MG-brandet spiller en vigtig rolle for MG Motor i dag. Se den!



Hård frost er hård kost for elektriske biler, mest i Norge!



Medlemsblad for



MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer 8 gange i 2021:

Februar, April, Maj, Juni, August, September, Oktober, 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 20. i måneden.

(F.eks.: Deadline for april blad er den 20.februar, og for maj blad er det den 20.marts)

Indlæg til MG bladet:

Vi modtager med glæde indlæg. Send din tekst i et af MS/Office formaterne. Foto 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:

Trykkeriloftet i Kvistgaard

FORSIDE:



Som formentlig den første i MGCC Danish Centre har Rikke U. Nissen anskaffet sig en MG ZS EV fra 2021. Hun beretter om sine første erfaringer med den inde i MG bladet, og vi vil høre fra hende løbende om sine erfaringer med bilen.

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Du sidder nu med MG blad nummer to i 2021, hvor vi grundet skift af trykker har måtte begrænse os til i alt otte numre i 2021. Vi vil som tidligere år levere bladet med 40 sider pr. gang, men med mulighed for en lille forøgelse af sideantallet, når spændende artikler kræver dette. Således kan vi allerede i dette nummer af MG bladet levere ialt 44 siders forhåbentlig spændende læsestof.

Inde i bladet finder I to artikler om de nye MG SUV modeller, hvor Rikke U. Nissen fortæller om den første periode med sin nyanskaffede el-drevne MG ZS EV. Hertil har redaktøren fået en første prøvetur i den helt nye MG EHS Plug-in Hybrid, hvor du kan læse om disse oplevelser.

Læs også en helt unik historie om, hvordan man får fat i en MGA mk II, som gerne skulle være sort og fuldstændig, ja - nærmest som ny.

Charlotte og Claus er sammen med deres to drenge nået lidt længere med deres Midget projekt. Det driller lidt, men farven er måske nu på plads. Kravet er fortsat, at den skal være færdig til sæsonstart her i 2021.

Jan Glad fortsætter historien om sin rally karriere, hvor vi nu er nået til femte del, der foregår i 1971, året hvor han virkelig nåede de ønskede resultater.

Og så har Matthias Nissen meddelt, at han godt vil sende os en "Matthies Garage" fra tid til anden, så glæd dig til igen at kunne læse om hans klummer med teknik, gode råd og holdninger.

Husk også at generalforsamlingen er flyttet til den 1.juni 2021, grundet forsamlingsrestriktionerne.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Vores ædle MG mærke er et gammelt og stolt bilmærke, der har opnået historiske resultater indenfor design, nytænkning, præstationer og prestige. I den sammenhæng kan det nok være lidt vanskeligt, at skulle forholde sig til de nye SUV modeller fra SAIC i Kina, som nu bærer det ædle MG logo på køleren. For en MG entusiast har de SUV "containere" da intet med en MG at gøre ?

I klassisk forstand er det efter min mening korrekt. Men kigger vi på dagens verdenskort for bilmærker, skimtes ting og sager at ske. Ikke at der ses tilsvarende angreb på et ædelt bilmærkes kendetegn, som ved MG, men der ses flere forsøg på at promovere nye bilmærker med slet skjulte ejere. For tør man ikke starte produktion af et helt nyt bilmærke, kan man da bare sikre sig, at kunderne fuldt ud er klar over, hvilket kendt bilmærke, der står bag det nye navn. Egentlig kan man godt have sympati for dette, da der således ikke knytter sig f.eks. en tung design mæssig historie til et nyetableret bilmærke, hvilket SAIC har tilladt sig, at udfordre med det nye SUV design for MG.

Eksempler: Fra Kina er kommet bilen Aiways, et helt nyt bilmærke, der producerer el-drevne biler. (Læs Kort Nyt på side 6 om den kinesiske Europa strategi).

Af mere kendte ejere kender vi Volvos satsning på luksusmodellen Polestar og Toyotas Lexus modeller, som igen kan ses i Danmark. Seat har introduceret mærket Cupra, som fremover vil pryde nogle af deres modeller. En pæn succes er Citroëns bilmærke DS, som er biler i en lidt mere sporty og luksuriøs udførelse.

De nye bilmærker kan endda vise sig at være alvorlige konkurrenter til de eksisterende bilmærker, se bare Tesla, som fandt en niche, der endte med at blive markedsledende.

Red.



GENERALFORSAMLING 2021



Indkaldelse til generalforsamling i MG Car Club Danish Centre (MGCCDC)



Tirsdag den 1. juni 2021 kl. 19:00

i

**Sommers Bilmuseum, 1.sal
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum**

NY DATO!

NY DATO!

Dagsorden ifølge klubbens vedtægter:

1. Valg af dirigent
2. Formanden aflægger beretning
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab
4. Behandling af indkomne forslag
5. Valg af formand
 - På valg er Lars Thousig (genopstiller ikke)
6. Valg af to bestyrelsesmedlemmer
 - På valg er Jesper Eriksen (modtager genvalg)
 - På valg er Claus Poulsen (modtager ikke genvalg)
7. Valg af to suppleanter til bestyrelsen
 - På valg er Nils Christoffersen (modtager genvalg)
 - På valg er Annette Skarsholm (modtager ikke genvalg)
8. Valg af en revisor og en revisorsuppleant
 - På valg er revisor Jørgen Bakka
 - På valg er revisorsuppleant John Milland
9. Fremlæggelse af budget for indeværende periode, herunder fastlæggelse af indmeldelsesgebyr og kontingent.
10. Eventuelt

— o o o —

Ad 5: Bestyrelsen foreslår Claus Poulsen

Ad 6: Bestyrelsen foreslår Poul Olsen

Ad 7: Bestyrelsen foreslår Wolfgang Rohleder



Forslag, der ønskes under afstemning på generalforsamlingen, skal være formanden eller næstformanden i hænde senest fire uger før generalforsamlingen, dvs. senest 4. maj 2021. Indkomne forslag skal offentliggøres senest to uger før generalforsamlingen på klubbens hjemmeside.

Forslag til lovændringer skal være indsendt inden den 1. januar og bekendtgøres for medlemmerne mindst to uger inden generalforsamlingen på klubbens hjemmeside. Valg og forslag, der ikke angår lovændringer eller klubbens opløsning, afgøres ved simpel majoritet. Stemmeberettigede er kun medlemmer, der ikke står i økonomisk restance til klubben. Vedtagelse af lovændringer kræver tre fjerdedele flertal blandt de tilstedeværende medlemmer.

Til generalforsamlingen kan der ikke stemmes ved fuldmagt. Afstemningsreglerne fastlægges i øvrigt suverænt af dirigenten. Et af bestyrelsen valgt medlem fører referat over generalforsamlingens forløb, og dette bringes i klubbladet og på klubbens hjemmeside.

— o o o —

Traditionen tro hylder vi årets mestre og måske udpeger vi igen i år et medlem, som har fortjent 'Fortjenstpokalen'

OBS! Generalforsamlingen afvikles efter ovenstående plan, såfremt forsamlingsforbuddet er ophævet inden da. Følg med på hjemmesiden!.

På gensyn til generalforsamlingen

Bestyrelsen



Nyt fra MGCC UK



MG Live!, som skulle være afholdt i juni 2021 er desværre udskudt til 2022.

The MG Car Clubs Race Championship planlægges fortsat at blive afholdt i juni, men der pågår intense drøftelser med bl.a. Silverstone om mulighederne for at gennemføre arrangementet, set i forhold til de Britiske coronarestriktioner, og herunder ikke mindst om der kan sluses tilskuere ind til arrangementet.



Ny Postcast: Petrolheads Welcome.com tips for touring and a special MG TA

MG Motor udvider sit forhandlernet grundet den store succes med de nye MG SUV modeller. MG mærket er lige nu det hurtigst voksende bilmærke i UK



SAIC Motor



Den største kinesiske bilproducent SAIG Motor vil være det største mærke for biler med ny energi i Europa.

Børsen har talt med deres topchef Matt Lei om, hvordan det skal ske.

Han forklarer, at det ville være svært og nærmest umuligt at trænge ind på det europæiske marked for konventionelle biler mod konkurrenter, der har været her i 125 år.

MG Motor, som er en del af SAIG Motor, fokuserer derfor på ny teknologi og har investeret i batteridrevne drivlinjer, plugin-hybrider og brint siden 2005.

Efter Paris-aftalen i 2015 og EU's plan om at gøre Europa CO2-neutralt i 2050 besluttede ejerne SAIG Motor, Kinas største bilproducent, at trænge ind på det europæiske marked.

MG lancerede deres første model i Norge for nøjagtig et år siden, og har siden da solgt 4.000 biler.

"Det nordiske marked er centralt for os. I Danmark har vi en god lokal partner og er optimistiske. I januar lancerede vi plugin-hybriden EHS, som der er fin ordretilgang til, og lige nu ser vi på at lancere MG i Sverige midt på året," siger Matt Lei til Børsen.

Tip sendt af Tage Schmidt. Børsen den 12.2.2021.

Fra DASU nyhedsbrev.....

Pas på uretmæssig brug af billeder - det kan blive dyrt

En BMX klub ville gerne ønske klubbens medlemmer god ferie via klubbens Facebookside. For at skabe blikfang krydrede de opslaget med et hyggeligt efterårsbillede fra en hurtig google-søgning.

En helt almindelig handling, som mange klubber nok kan nikke genkendende til.

Men så.....: Et par uger efter modtog deres kasserer en opkrævning på 4.312,50 kr. for krænkelse af ophavsret.

Derfor disse tips fra DIF:

- Sørg altid for at sikre jer, at I har rettigheder til at benytte de billeder, I bruger. Det gælder både klubblad, facebook, hjemmesider, nyhedsbreve mv.

Der findes flere gratis muligheder for at hente foto ned til brug i klubregi, hvor vi på redaktionen ofte benytter os af: www.pinterest.dk og www.pixabay.com/da/

Hvis man modtager et krav for uretmæssig billedbrug, så indgå i dialog med ejeren. Både for at sikre, at de rent faktisk ejer billedet, men også for evt. at forhandle en rimelig pris.

Er der mistanke om svindel, så bed opkræveren om at fremsende dokumentation for ophavsretten til det pågældende billede

Husk: Ovenstående gælder MG bladets redaktion, men det gælder også jer, der sender os billedmateriale, da vi ikke altid kan se, hvor billedmaterialet stammer fra. Så husk at anføre hvem fotografen er !

Besøg Eremitageslottet



Er du på de Nordsjællandske kanter omkring Klampenborg er et besøg på Eremitageslottet en spændende oplevelse, også hvis du alene vil nyde den fantastiske udsigt udover Øresund og Eremitagesletten med græssende hjorte.

Jfr. orientering fra Dansk Veteranbilkub skal du være opmærksom på, at der er indført nye regler for kørsel til slottet.

Fra 1.februar 2021 er det på onsdage tilladt at køre i bil eller handicapbus til slottet, **hvis man har et blått handicapskilt i bilen.**

OBS: Dette er en ny regel i forhold til tidligere, hvor alle køretøjer måtte køre op til slottet på onsdage.

Så vil du kigge nærmere på slottet og måske også nyde den smukke Dyrehave må du belave dig på en dejlig gåtur, der tager ca. 20 min. fra Hjortekær lågen.

God tur !

I lyst og nød Livet med en MG ZS EV



Tekst og foto: Rikke U. Nissen

Jeg er blevet el-bilist. I ca. 1.100 dage skal jeg køre 100 % på el i min leasede MG ZS EV. Det vil jeg løbende berette om her i MG Bladet – til inspiration eller skræk og advarsel. Det vil tiden vise.

Denne gang om bil-økonomi, lademuligheder og første erfaringer som el-bilist.

Tre moralske knuder

Lige siden jeg første gang prøvekørte en MG ZS EV har jeg drømt om den! Passer den ind i mit moralkodeks? Nej! Jeg ønsker ikke at støtte det kinesiske regime. Jeg ønsker ikke at bidrage til at underminere europæisk bilindustri. Jeg ønsker ikke at bidrage til yderligere forurening (produktion af elbiler og især deres batterier er meget forurenende og ødelæggende for naturen). Dobbeltmoral som ikke kan forsvares. Alt skrider 'nej'!

Der er ingen rationelle grunde til midt om vinteren at udskifte den trofaste benzindrevne europæiske pendlerebil, der har både oliefyr og vinterdæk med en elbil – ingen! Ligningen går ikke op.

Jeg tilskriver det et anfald af coronakuller. Der måtte bare ske noget nyt!

En ligning som aldrig går op

Jeg vil ikke købe bilen. Den har trods alt rimelig kort rækkevidde (officiel 263 km), og batteriteknologien udvikler sig hurtigt. Om tre år kører elbilerne måske 800 km på en ladning og kan lades op meget hurtigere. Hvem vil så købe en brugt elbil, som klarer 250 km? Jeg leaser i stedet i 36 måneder med 20.000 km/år.

Regnestykket ser således ud:

- Udbetaling 3.495 kr.
- Mdl. Ydelse 3.745 kr. inkl. service og dæk for Luxury-udgaven
- Ladekabel til 1.895 kr. (køb til ejendom)
- Måttesæt til 1.895 kr. (køb til ejendom)

Forsikring gennem Sønderjyske til 4.259 kr. Inkluderer selvrisikodækning og leasingdækning. Er billigere end via leasing-selskabet, og jeg skal derfor betale for en panthaverdeklaration. Det koster et engangsbeløb til LeasePlan på 950 kr.

Grøn afgift på 330 kr. halvårligt.

MG giver i øvrigt gratis vejhjælp i syv år

mod at man overholder årlig service.

Abonnement hos Clever til 749 kr. om måneden. For dette får jeg en ladebrik, så jeg kan lade ubegrænset på alle offentlige Clever-ladestander.

Opladning hjemme koster ved siden af – jeg kan ikke finde ud af, hvor meget. Et opkald til SEAS-NVE hjælper ikke. 'Spørg Clever'. Det er sgu' da jer som sender mig elregningen. I må da kunne fortælle, hvad en kW-time koster!?! Dog refunderer Clever 1,86 kr. pr. kW-time.

Og så kommer gyseren: Ladestander 7.500 kr. (og så er det stadig Clevers ejendom – man kan også købe, f.eks. hos FDM).

Nedgravning 40 meter kabel: Ubekendt

Modifikation af eltavle i huset til at kunne trække ladestander: Ubekendt

Jeg får 45.000 kr. for min gamle bil.

Slutresultat: Det kan bedre betale sig at beholde den gamle bil med de reparationer, der venter forude, uanset hvordan jeg regner på det! Så jeg kaster mig ud i elbil-eventyret og giver mig selv en elbil i julegave. Glædelig jul Rikke!

Jeg skal bruge strøm

Jeg bestiller bilen 22/12-2020 og kan hente den hos Nellemann i Roskilde 8/1-2021. Endnu inden MG'en har forladt det varme salgslokale, har jeg sat et MG Klub klistermærke i bagruden. Det er i sandhed en grøn bil, jeg har anskaffet mig. Den er grøn af alger i de nederste ruderammer! Den har nok stået nogen tid på oplagspladsen i Holland og sidenovre i Fredericia. Jeg kan se at Michelin-dækkene er produceret uge 49-2019.

Der er i øvrigt inderskærme og noget som ligner brun undervognsbehandling på undervognen, men ikke i dørene. Bilen lugter heller ikke af Tectyl eller lignende.

Samme dag som jeg kan hente bilen, bestiller den flinke sælger hos Nellemann mit Clever-abonnement. Clever bekræfter, at de samme dag vil sende en ladebrik til mig med Post Danmark. Med Post Danmark?! Et julekort er 17 hverdage om at nå frem, hvad så med min ladebrik?!

Jeg bor i rækkehusbebyggelse længst fra P-pladsen, og kan ikke bare åbne badeværelsevinduet og sætte bilen i en almindelig stikkontakt. Så jeg er dømt til at oplade bilen hos mine forældre, indtil ladebrikken dukker op. Kom nu Post Danmark – venligst priorité min ladebrik.

Bilen tilbringer den første weekend i hjemmeladeren hos mine forældre, som heldigvis har et udendørsstik ved garagen med jord og 13 AMP sikring. Dette er mindstekrav. Derudover skal der bruges et specialstik, som min far flikker sammen (alle byggemarkeder etc. har jo corona-lukket!).

Eltavlen inde i huset bliver lidt lun, men så længe vaskemaskine og tørretumbler ikke er i brug, kan sikringsgruppen trække lade-læset. Bilen lades med 7,5 kW.

Ladetid

Ladetid med hjemmelader og det medfølgende 'mormor'-ladekabel er ikke hurtig. Ved 66 % resterende batterikapacitet, tager det ni timer. Ved 75 % resterende batterikapacitet tager det seks timer. Når stikket er tilsluttet, kan man i cockpitdisplayet aflæse resterende tid til fuld opladning. Om bilen lader, kan man også aflæse, og her har MG derudover været lidt fikse. MG-logoet på fronten blinker med pulserende lys, når bilen lader.

Nu skal jeg ud at køre. Bilen skal bruges til daglig pendling mellem Holbæk og Albertslund – primært motorvejskørsel. Her kommer mine første tre dages oplevelser som elbils-pendler.

Dag 1 som pendler

Bilen står fuldt opladet på min P-plads. Det er 0 gr. C. Et fuldt opladet batteri betyder en teoretisk rækkevidde på 200 km. i 'Sport' indstilling, 215 km i 'Normal' indstilling og 237 km 'Economy' indstilling. Det er et stykke fra de 263 km, som bilen på papiret kan tilbagelægge en varm sommerdag.

Jeg vælger 'economy'. Jeg har 48 km til arbejde, så der bør være 189 km tilbage på batteriet, når jeg rammer min arbejdsplads. Jeg holder den på 100 km/t og derunder med den adaptive fartpilot på.

Varmen i kabinen er sat til max. og med halv blæser på. Dertil gang i sædevarmen til den slukker af sig selv efter en halv time. Det er en virkelig god sædevarme, som går helt op i ryglænet. Det er lige før duften af stegt bacon breder sig i kabinen.

Til gengæld er varmeapparatet ikke imponerende. Man mærker, at der ikke kommer varme ind i kabinen fra en varm motor ude foran (her erfarer jeg senere,

at det er fordi jeg kører i 'economy' mode. I 'normal' er varmeapparatet udmærket). Vel fremme er der 175 km tilbage svarende til at jeg teoretisk skulle have tilbagelagt 62 km.

Nogenlunde tilsvarende gør sig gældende, da jeg skal hjem igen. Efter et smut omkring mine forældre er der 95 km tilbage. Det svarer til 80 km tilbagelagt. Jeg kan konkludere, at bilen om vinteren skal lades op hver dag.

Der er is på forruden, da jeg lægger ud fra arbejdet. Den slags stenhårde is, som bare ikke er til at skrabe af. Nu skal blæseren til forruden stå sin prøve. Fuld varme på kalorier og turboblæs på forruden. Den tør op nedefra og opefter. Fint, viskerne klarer det sidste.

Afsted hjemad mod postkassen. Er der mon kommet en ladebrik, eller skal jeg parkere hos mine forældre og få ladet op med mormor-laderen henover natten? Jeg er ikke kommet ret langt, så melder displayet, at kameraet i toppen af forruden er blokeret, hvorfor adaptiv fartpilot, vognbaneassistent og automatisk op-/nedblænding ikke virker optimalt. Det bliver jeg løbende gjort opmærksom på i løbet af hjemturen. OK, det kan godt gå hen og blive en lang vinter, hvis der er is på forruden hver dag, og jeg er for doven til at bruge isskraberen.

Hurra! Posten er kommet med min ladebrik fra Clever. Af hjertet tak! Nu kan jeg lade ved en af Clevers standere i byen. Jeg bor i centrum af Holbæk og har til fods ca. 400 m. til hver ladestander.

Med brikken følger ingen (som i absolut ingen) information med om, hvordan man lader hos Clever. Til gengæld er der et lille brev med et frø til en rød-el (!), som man kan så og dermed gøre endnu mere godt for miljøet. Javel så.



Der er ingen dørlåse eller tændingslås, så 'nøglen' skal bare ligge i lommen. Døren låser så op ved et tryk.

Ind på Clevers app og finde en ledig stander. Der er to ledige ved Holbæk Sygehus på 22 kW. Jeg kører derhen og finder det tilkøbte ladekabel frem fra bagagerummet, sætter det i bil og derefter i ladestander, vifter med brikken foran symbolet på ladestanderen, og vupti, så kommer der gang i det pulserende lys i MG-logoet på fronten. Bilen lader! Yes!

Inde i kabinen kan jeg se, at der er ca. 6½ time til bilen er fuldt opladet. Samtidig kigger jeg op og ser P-tavlen med max. 4 timer alle ugens syv dage. What? Jeg skal altså flytte bilen efter max. 4 timer! Så bliver den jo ikke ladet op til i morgen tidlig, når jeg skal på arbejde igen.



Fire timer! Døgnet rundt. Året rundt. Men kun for elbiler. Andre må efter kl. 17 på hverdage og i weekender parkere ubegrænset!

Jeg efterlader bilen i laderen og går hjem. Jeg noterer mig undervejs, at jeg skal have hue og vanter med i bilen samt vinterstøvler på fødderne en anden gang. Efter aftensmaden travler jeg iført vinterpåkledning hen og ser til bilen. Der er stadig seks timer tilbage til fuld opladning. Det holder jo ikke! Jeg kan max. holde her i tre timer endnu.

Beslutter mig for at se på forholdene på de to andre ladepladser i byen. Jeg starter med Føtex ca. 200 m. væk, hvor der er en hurtiglader på 50 kW. Det er på en privat P-plads, så her råder Europark. Max 3 timers parkering for elbiler! Hvis hurtigladeren kan klare opladningen på mindre, så er det en mulighed.



Yes, det virker! Bilen lader, og det ses ude af det pulserende ladelys i logoet.

Jeg fortsætter ned på havnen, hvor der på en stor P-plads er fire ladestander på hver 22 kW. Også her er der 4-timers parkering, men kun i tidsrummet kl. 7-17 på hverdage. Dvs. jeg kan holde her natten over. Der er en enkelt ledig stander. Til fods hen til sygehuset og hente bilen, så den kan komme i laderen på havnen. Til en start vil den ikke lade, men jeg skal åbenbart på denne stander starte med at vifte med ladebrikken og derefter isætte stikket, hvilket er modsat standeren ved sygehuset. Bilen lader og blinker godnat til mig med det pulserende hvide lys i logoet. Det ser godt ud! Godnat bil. Vi ses i morgen.

Dag 2 som pendler

Det er heldigvis tørvejr, da jeg i vintermørket med min arbejdscomputer og dokumenter på skulderen travler ned mod havnen til min bil. Jeg er spændt på, om den er ladet op. Kommer til at tænke på hundelufterne, som skal ud om morgenen med deres hunde. Jeg har altid være glad for ikke at være hundeejer... Der er ikke lys i logoet i logoet i fronten, så bilen lader ikke. Jeg vifter med ladebrikken og afbryder forbindelsen til ladestanderen, kaster kablerne i bagagerummet, starter så bilen - og yes! Den er fuldt opladet. Der er 238 km 'på tanken'. Konstaterer ud af øjenkrogen, at tre Teslaer okkuperer de øvrige pladser. Hvad med i aften, når jeg kommer hjem. Er der mon ledigt?

Rækkevidde og strømforbrug er som i går på vej til arbejde, og der er ikke problemer med is foran kameraet.

Da jeg kører hjemad, begynder det at sne. Jeg begynder at genoverveje det fornuftige i at køre på sommerdæk, men holder farten på 70-80 km/t. De sidste ti kilometer motorvej mod Holbæk er med to sorte striber asfalt og snestorm. Inde i Holbæk by konstaterer jeg, at både ESP og ABS virker. Overvejer at kalde bilen Bambi! Kører ned på havnen og satser på, at der er en ledig stander, da jeg ikke kan checke Clever app'en under kørslen. Der er ledigt. I regulær snestorm får jeg tilsluttet bilen til standeren og travler derefter hjemad. Noterer mig, at mine vinterstøvler ikke er helt vandtætte. Noterer også, at en paraply i bilen kunne være en god idé til mindre blæserende dage med nedbør.

Kommer igen til at tænke på hundelufterne og bliver endnu engang glad for, at jeg er kattemenneske.

Dag 3 som pendler

Same procedure as yesterday – dog med vinterstøvler på. Bilen står fuldt opladet og venter på mig på P-pladsen. Det er stadig frostvejr, men dog uden sne fra oven! Ude på motorvejen ligger en bil med bunden vejret bag autoværnet. Der er stadig lys i lygterne, og nogen er stoppet for at hjælpe. 'Kom så Bambi – vi holder os til asfalten'.

På et tidspunkt trækker en udslidt dieselhaker ind foran. Føj, hvor den stinker. Miljøsvin! Sætter recirkulation på. Kommer problemløst ind på arbejdet. Samme strømforbrug som de forrige to dage.

Ringer til Clever og spørger til, hvornår de har tænkt sig at kigge forbi for at se på opsætning af ladestander. 'Nej, der kan godt gå op til 25 dage', lyder svaret fra kundeservicemedarbejderen. Vorherre til hest! Godt, at jeg nu har flere dage med hjemmearbejde foran mig. Kører hjem og sætter bilen på min egen P-plads. Skal ikke køre mere før i næste uge, så jeg lader den op i weekenden. Det ser ud til at blive en lang vinter! Det var første uge med min MG ZS EV elbil!

... fortsættes. Får Rikke nogensinde en ladestander? Hvor meget kommer det til at koste at få gravet kabler ned? Er eltavlen stor nok? Følg med i næste nummer af MG-Bladet. Måske kommer der et svar!

Ruster elbiler mere end andre biler?

Den videnskabelige forklaring på, at elbiler skulle ruste mere end fossilbiler er, at rust dannes, fordi der løber en elektrisk strøm. Hvor stålpladen er tør, dannes en pluspol. Hvor den er våd, dannes en minuspol. Der ruster bilen.

Alle MG-biler, der kommer til DK, får en ekstra gang rustbeskyttelse ved ankomst. 'Det gør vi IKKE, fordi det er elektriske biler. Det gør vi, fordi vi vil være sikre på, at MG-bilerne kan modstå de nordiske vejrforhold', siger PR-koordinator Lene Iversen fra MG Motors i Danmark til Motormagasinet.

Kilde: Motormagasinet, 29.01.2021



215 km rækkevidde i 'Normal' tilstand.

MG EHS



Plug-in Hybrid

Tekst og foto Allan Christensen

Oceaner af udstyr i den nye og velkørende MG EHS Plug-in Hybrid Luxury, der er SAIC fabrikken i Kinas seneste bud på en SUV, bærende vores ædle MG logo på køleren. Læg hertil oplevelsen af en meget velkørende SUV til en fantastisk attraktiv pris, og du har et bud på en kommende succes.

I begyndelsen af januar 2021 så det nyeste medlem af det genopstandne MG mærke dagens lys i Danmark. Der var tale om efterfølgeren til den 100% eldrevne MG ZS EV, der blev introduceret i Danmark tilbage i maj 2020, nemlig MG EHS Plug-in Hybrid.

Slægtskabet mellem de to SUV modeller lader sig ikke skjule, da de på afstand minder meget om hinanden, dog kan man sige at MG EHS Plug-in Hybrid har fået en mere heldig hæk udformning.

Bilen leveres i to varianter i fire farver, til kr. 269.999 for Comfort modellen og kr. 289.999 for Luxury modellen. Begge modeller tilbydes også som leasing biler.

Bilerne er fuldstændig identiske, dog har Luxury et 1,19 m² stort Stargazer panoramaglastag, ambientebelysning med 64 forskellige farvemuligheder (en mulighed

for at sætte dine egne farver på f.eks. instrumenter i bilen via touchscreen), og hertil et omfattende sikkerheds- og komfortudstyr.

Den nyvaskede bil blev kørt frem af den venlige sælger fra Nellemann på Østerbro, hvorefter jeg med nøglerne i hånden kunne sætte mig i bilen og se frem til en længere tur i denne prøvebil, mens sælgeren hastede ind til varmen i salgsløkket denne temmelig kolde januar dag, der ellers bød på høj blå himmel og en smule af nattens snevejr på vejene.

Jeg havde fået lov at låne bilen til en grundig prøvetur, hvor tiden dog ikke tillod en grundig vurdering. Det var således begrænset, hvor meget jeg kunne nå at teste. Jeg havde på forhånd besluttet at fokusere på bilen som køretøj, og ikke på de mange muligheder, der findes på nutidens bilers omfattende infotainment

skærme og anvendelses muligheder via disse. Jeg mente at kunne bruge tiden mest optimalt ved ikke at fokusere på de teknologiske muligheder via den ene eller anden touchscreen. Det interesserer mig simpelthen ikke.

Selvfølgelig har disse ting en funktion, men jeg opfatter mange af funktionerne som direkte unødvendige i forhold til at køre bil, og ikke mindst at kunne bevare glæden ved at køre bil.

Privat bruger jeg en del it-løsninger, men ikke mens jeg kører bil. Sikkerhedssystemer er dog undtaget, da det i den grad har gjort sikkerheden bedre i moderne biler, således også i MG EHS med bl.a. vejbaneassistent, LED lys, nødbremse etc.

Nå. Ikke mere gammelmands religion !

Lad os så komme frem til bilen: MG EHS

Helhedsindtryk

MG EHS minder som sagt en del om MG ZS EV, og de er da også begge SUV modeller i en størrelse, der bedst kan sammenlignes med Nissan Qashqai og en mellemting mellem Peugeot 2008 og 3008.

Jeg ved ikke om bilen er særlig smuk, da den overordnet set ligner en lang række af nutidens SUV modeller. Selve kasse-designet, der ligger til grund for SUV modeller har da heller aldrig imponeret mig. Nok er de praktiske, men er og bliver "Container-biler" uden den charme vores ædle MG mærke ellers har budt så rigeligt af i tidens løb. Selvfølgelig er det også en bil med et helt andet formål end vores ædle sportsvogne, men skønhedsobjekter bliver de aldrig i mine øjne.

Når det er sagt, så er biltypen uendelig praktisk, og her udmærker EHS sig ved at være en af de rigtig spændende i den klasse, da den trods alt har en smule mere markant linjeføring over sig. Køleren med de flugtende forlygter synes jeg er ramt godt, og det glæder mig at man har undgået tidens hang til at klistre "hugtand" lignende LED forlygter på bilen.

Forskellen på Comfort og Luxury modellerne er udelukkende på det udstyrs-mæssige, og her kan varmt anbefales at spendere de kr. 20.000 mere for Luxury modellen.

Mest positivt er derfor også oplevelsen af luksus, når man sidder i bilen, der er virkelig ikke sparet på noget, og så til denne fantastiske attraktive pris.

Fælgene på EHS modellen er også langt bedre valgt end de noget tegneserie agtige fælg på ZS EV modellen.

Helhedsindtrykket er derfor en rummelig og flot designet SUV, der kører godt, med plads til børn og til rejser, samt et imponerende udstyrsniveau. Hertil føles den mindre "nervøs" på vejen end i ZS EV.

På vejen

Jeg bemærker straks, at der ikke dufter af ny bil i kabinen, ej heller duft af læder fra de ellers lækre sæder, der emmer af læder. Måske er der tale om en form for kunstlæder, eller et eller andet kunstlæderprodukt jeg ikke kender. Forhåbentlig var der ikke indsyet usynlige mikrofoner med direkte kontakt til Xi Jinping i Kina ?

Nå, ikke mere konspirationsteori i denne anmeldelse, basta !

Jeg griber om det tykke læderrat og skubber gearvælgeren i "D" for Drive på den 10-trins Electric Drive gearkasse. I EHS modellen sidder en traditionel gearvælger til automatgearret til forskel fra den ældre ZS EV model, som blot har en drejeknap for "Frem", "Neutral" og "Tilbage".

Jeg lægger fra land på det indre Østerbro, som kræver lidt navigation for at finde ud til en lidt større vej. Jeg opdager straks at styretøjet går meget bedre end det noget løse styretøj i ZS EV modellen.

Bilen opleves som en forholdsvis stor bil, hvor hjørnerne lige kræver lidt tilvænning at bruge. Det flotte og store 360 gr. bakkamera hjælper dog gevaldigt ved vendedemanøvre og parkering.

På Lyngbyvejen med 90 km/tm. Oplever jeg en stabil bil med en lidt strammere undervogn end ZS EV, samt et styretøj der passer til dette. Accelerationen er glimrende, så der er rigeligt med kraftoverskud når du skal forbi en af de utallige bilister, der ikke kan finde ud af at vi har højrekørsel i Danmark.

Ved opbremsning skal man lige vende sig til, at bilen nedbremser så snart speederen slippes. Herved opsamlet energi til batteriet.

Jeg trykker "EV" knappen mellem sæderne ned, og bilen går straks på ren el-kørsel. Eneste forskel fra kørsel med benzinmotoren er en svag summen, men ellers høres kun dækstøj. Efter ca. 10 km

på ren el, giver bilen et kort ryk, hvorpå benzinmotoren slår til, endskønt der endnu er 29 km ren kørsel tilbage på batteriet. Det virker mærkeligt, men falder i meget god forlængelse af det forhold, at bilen tilsyneladende helst vil køre med benzin motoren på, samtidig med elmotoren supplerer energiforbruget. Man kan følge, hvordan bilen vælger at kombinere henholdsvis benzin og el forbrug under kørsel via den 12,3" store instrument skærm bag rattet. Her aflæses også hastighed, elforbrug og en bunke andre ting. Måske en lidt rodet skærm, men fin når man vender sig til den.

Det behager mig at man rent faktisk kan køre bilen 100% uden at skulle sidde og rode med skærmen under kørslen. Her kunne Tesla lære lidt - efter min mening, men nok ikke efter yngre generationers mening.

Alle instrumenter er i øvrigt tydelige og brugbare under kørsel. Når du standser eller parkerer, så anbefaler jeg, at du bruger lidt tid på, at kigge nærmere på den 10,1" store touchscreen på midten af instrument panelet.

Præstationer

Med sin 1.5 liter turbo GDI benzinmotor med 162 hk, suppleret med elmotorens 122 hk er der masser af kraft til en 0-100 km/tm. tid på 6,9 sek.

Bilen kører ifølge WLTP måleenheden for el 52 km. på ren el. Dette fik jeg dog ikke afprøvet grundet den korte tid til test. Men erfaringer fra andre bilmærker siger, at dette WLTP tal skal tages med et gran salt, hvorfor man nok ikke skal regne med meget mere end 40 km. på ren el. Men da bilen synes at have sit eget liv omkring elforbrug er jeg spændt på at læse om resultatet, når mere dybdegående prøvekørsler af bilen foreligger.

Ved blandet kørsel og fuld elopladning skulle bilen kunne præstere 52,6 km/l.



Bilens hæk er flot af-dæmpet med en smuk linjeføring rundt om hele bilen.

Stor automatisk bagklap der åbner og lukker automatisk til et stort bagagerum.



Batteriet er af typisk størrelse på 16,6 kwh., hvilket er normalt for opladningshybrid biler i denne klasse. Opladeren er på 3,7 kw, og bilen præsterer en max. hastighed på 190 km/tm.

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

Interiør

Sæderne synes som lædersæder, men må være lavet af noget der ligner. Men de er i hvert fald lækre at sidde i, og det er nemt at finde en god kørestilling via de elektriske indstillingsknapper på siden af sæderne.

Materialerne der er anvendt virker lækre og er anvendt meget flot. Der er i det hele taget mange små detaljer, som er brugbare og smukt udført. Det overraskede mig faktisk, at en så prisbillig bil kunne have så flotte udførte løsninger i så lækre materialer.

Der er masser af fralægningssteder både ved førersædet og ved bagsædet, og hertil et bagagerum, med automatisk åbne-/lukke funktion på hele 448 liter. Klappes bagsæderne sammen har man et bagagerum på 1.375 liter. Et kuriosum er åbne-/lukke funktionen til bagklappen, den kan nemlig åbnes til forskellig højde, det er da smart.

Instrumenteringen er også udført i lækre materialer, og de er designet flot. Touchscreenen på 10,1" er opdelt i tre valgmenyer, hvor der er et utal af anvendelsesmuligheder. Jeg prøvede kun GBS enheden, hvilket skuffede en smule, da det tog temmelig lang tid, før den viste klar menuen. Kiggede man hurtigt rundt i menuerne oplevede man lidt for

lange svartider. Men den skærm skal man jo heller ikke sidde og rode med mens man kører, vel?

For nørderne kan jeg fremhæve, at der er teknologiske løsninger for både Apple – og Android brugere. Hertil muligheder for valg af alverdens indstillinger af bilens funktioner.

Eksteriør

Nok ligner EHS mange af SUV konkurrenterne på markedet, men der er dog lidt ved den gennemførte linjeføring bilen rundt, der tiltaler mig. Hertil synes køleren heller ikke så bombastisk og vulgær som mange konkurrenters. Bilen set bagfra er ganske smuk, hvor man heldigvis har undgået tidens trend med at forme karossen med geswung (som bl.a. Toyota C-HR).

Det lækre panoramatag, der kan skubbes tilbage for at nyde vejret, eller afdækkes med en persienne, der kan skubbes hen for at dække for solen, virker som en god løsning.

Ladestikket er placeret på højre side over baghjulet, et langt bedre sted end på ZS EV, og hertil langt mere robust.

Fælgene på de 17" store hjul tiltaler mig i den grad, de er elegante og passer til bilens udstråling af høj kvalitet. Man bør vælge disse fælg til sin ZS EV, hvis det er en sådan man har anskaffet sig, da de passer langt bedre end de vulgære fælg der medfølger ZS EV modellen.

Bilen fås i fire farver og to modeller, Comfort og Luxury.

Pris og levering

Som nævnt er bilens pris rigtig attraktiv, sammenlignet med andre Hybrid-biler. Indtrykket af en lækker bil, der ligger

godt på vejen tilsat et højt udstyrsniveau gør, at prisen på kr.289.999 (inkl. levering) for Luxury udgaven er rigtig attraktiv.

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.

Gældende garantier omfatter 7 års garanti på bilen og 10 år for gennemtæring.

Der er ét år mellem service intervallerne

— o o —

Vores ædle MG mærke

Inden jeg tager afsked med bilen og den engagerede sælger, kan jeg ikke lade være med at tænke på, hvad Cecil Kimber mon dog ville have udtalt om sit ædle MG mærke, hvis han havde set SAICs bud på en moderne MG. Vi får aldrig svaret, så måske kan vi drømme.....:

Hvis SAICs bud på en kommende ægte MG sportsvogn i form af den meget smukke el-drevne konceptbil MG E-Motion, som blev præsenteret på Shanghai International Motor Show i 2017, bliver til virkelighed, mener jeg MG vender tilbage til sit egentlige jæg, nemlig produktion af ægte sportsvogne, nu i form af et ægte sportsvognsudtryk for det 21 århundrede.

Så kan produktionen af store SUV modeller måske lægge det økonomiske grundlag for, at kunne producere de lækre sportsvogne. Hvem ved hvad SAIC i Kina har i ærmet?

Tak til Rasmus Jørgensen fra Nellesmann A/S på Østerbro

Det tykke læderrat og det overskuelige instrumentbord gør kørslen let. Samtidig er der en behagelig høj indstigning i bilen, med et rat der kan justeres efter behag.

De lækre lædersæder klæder bilen og passer til det høje udstyrsniveau. De elektriske sædeindstillinger gør det let at finde den rette kørestilling.

Bagsæderne også i læder giver nemt plads til tre personer. Sidder man kun to kan midterstøtten nedfældes, hvor gode rum findes under armstøtten.





Automatgearet med 10-trins gearkasse er nemt at betjene. På siderne findes knapper til åbning af bagklap, EV kørsel (ren el), P-bremse m.v.



Dørhåndtagene er smukt designet i en enkel udførelse. Hertil knapper til de el betjente ruder. De tydelige syninger giver også et luksuriøst præg.



10,1" skærmen foran føreren giver mange informationer. Det kan virke forvirrende, men specielt figuren der viser forholdet mellem benzin- og strøm forbrug er glimrende.



Som på en meget luksuriøs bil mødes man af MG logoet indfattet i blankt metal på dørtrinnet, når man åbner fordørene



Dækslet for el-opladning sidder på højre side bagtil, og er nemt at komme til. En fuld opladning tager 5-6 timer.



Fælgene er i den grad faldet i min smag. De er på én gang elegante og udstråler kvalitet og designoverskud, som savnes på ZS EV modellens fælg.

MG EHS Plug-in Hybrid



Pressefoto: MG Motors

Specifikationer:

Mål og vægt:

- Længde: 4.574 mm
- Bredde: 1.876 mm
- Højde: 1.664 mm
- Akselafstand: 2.720 mm
- Frihøjde: 145 mm
- Bagagerumskapacitet: 448 l/1.375 l
- Egenvægt Comfort: 1.737 kg
- Egenvægt Luxury: 1.775 kg
- Maksimal akseltryk pr. aksel:
 - For: 1.095 kg.
 - Bag: 1.101 kg.
- Maksimal anhængertræk;
 - Uden brems: 750 kg.
 - 1.500 kg.

Benzinmotor:

- Motortype: 1.5 turbo GDI
- Maksimal ydelse: 162 hk v/5.500 o/m
- Maks. Drejningsmoment:
 - 250 Nm v/ 1.700-4.300 o/m.
- Brændstoftype: Blyfri okt 95
- Tankindhold: 37 liter

Elmotor og batteri:

- Maksimal ydelse: 122 hk v/ 3700 o/m
- Maks. Drejningsmoment:
 - 230 Nm v/ 500-3.700 o/m
- Batterikapacitet: 16,6 kWh
- Oplader i bilen: 3,7 kWh

Hybridsystem:

- Type: 10-trins Electric Drive-gearkasse

Præstationer:

- Tophastighed: 190 km/h.
- Acceleration 0-100 km/h: 6,9 sek.
- WLTP ved blandet kørsel:
 - Elektrisk rækkevidde: 52 km
 - Energiforbrug: 240 Wh/km
 - Brændstofforbrug: 52,6 km/l
 - CO2-emissioner: 43 g/km.

Kilde:
MG Motors / Nellemann Gruppen

Henvisninger:
<https://mgmotors.dk/>

Projekt Midget

...et fælles projekt for "drene"



DEL 3



Af Charlotte og Claus Poulsen

Resume:

Vi har indkøbt to Midget, som gerne skulle blive til én køreklar Midget, som fortrinsvis skal bruges til manøvreprøver i klubregi. Bil 1 har fin karosse mm., bil 2 – vi kalder den donorbil har en ok fungerende motor og andre ok mekaniske dele

— o o —

"Forhåbentlig er vi kommet videre og står med en færdiglakeret Midget, når vi når til næste nummer af MG bladet."

Sådan sluttede sidste indlæg om vores Midget projekt. Men som alle, der nu sidder og læser med her ved; de gamle biler har deres egen dagsorden, og ofte med godt skjulte forhindringer. Vores lille Midget er ingen undtagelse på det punkt.

Vi havde fuld fokus på at få slebet den ned, for at få et overblik over karossens tilstand med hensyn til rust. Det vi ikke så i første omgang, var, at der faktisk ved en tidligere reovering, var begået nogle fejl. Faktisk nogle grimme af slagsen endda.

Man havde i sin iver for at fjerne rust, fjernet paneler og bund i begge sider, uden at have genetableret det korrekt. Man havde blot bukket bunden op, så den også dannede inderpanel. Yderpanel havde man lavet ved at bukke et

Her følger tredje del af Charlotte og Claus Poulsen oplevelser med deres vinter projekt med at renovere en indkøbt MG Midget fra 1966. Projektet gennemføres sammen med deres to drenge på hhv 20 og 24 år.

stykke plade, så det dannede en U-profil. Det var så blevet svejset sammen med bunden, derved var pasformen og stykken ikke korrekt i panelerne.

Bunden har normalt nogle forstærkninger, hvor sædet er fastgjort ind mod midten af bilen. De var skåret midt over på langs! Panelet bag sæderne var også blevet lavet, man havde blot svejset en ny plade uden på det gamle panel, der i øvrigt var godt rusten, uden at svejse forstærkningerne til fjederbeslaget fast i den nye plade, så de sad kun fast i pladen ud mod bagtøjet.

Den ene møtrik til fjederkonsollen var kun fastgjort med et stykke plade på 2x2 cm og en punktsvejsning. Dørstolpe i venstre side var lappet sammen med lidt jern, og her havde man blot boret tre

gevindhuller til dørhængslet, hvilket gjorde det umuligt at justere døren. Det nederste af stolpen blev skiftet, og der blev lavet en ny gevindplade så man nu kunne justere dørhængslet. Alt i alt et rigtig dårligt stykke udført håndværk.

Vi har nu haft besøg af pladesmeden (far/svigerfar) i et par uger, så den lille Midget skal nok blive helt fin, men det tager bare lidt længere tid end beregnet – og bliver mere bekosteligt. Håbet er dog stadig, at den står klar til første manøvreprøve i klubben. Men nu får vi se.

Den roterende lift

Vi har tidligere nævnt besværligheder med at flytte rundt på karrossen, for at komme til hele vejen rundt. Vi havde kigget på nogle udgaver af et Rotisserie – den fungerer lidt som et grillspyd, hvor bilen så er kyllingen. De fleste monterer man på bilens aksler, men da vi endnu ingen aksler har på bilen, var det ikke en mulighed. Men en af klubbens medlemmer reagerede på et opslag vi havde lagt op på Facebook, hvor vi spurgte til muligheder for at kunne flytte rundt på bilen. Han havde et redskab til salg, men til en MGB. Det skulle dog ikke være vanskeligt at lave det om til en Midget. Det nye redskab blev hentet, og noget ekstra jern blev indkøbt. Hertil blev pladesmeden endnu engang hidkaldt, og ganske hur-

tigt havde vi et Rotisserie til en Midget.

Det er en fantastisk opfindelse, én mand kan uden det store, lige snurre karoissen rundt, så man kan komme til, uden at få en arbejdsskade. Mon vi har et dansk navn for "Rotisserie"? Vi googled og fandt at svenskerne kalder det en "karossnurra". Her kalder vi det bare for grillspyddet.



Bil 2 = Donorbilen er blevet helt adskilt, og ligger nu på hylder og venter på at blive monteret i Bil 1. Vi er på bedste vis kommet af med fronten, så den kommer forhåbentligt til gavn et andet sted i landet.



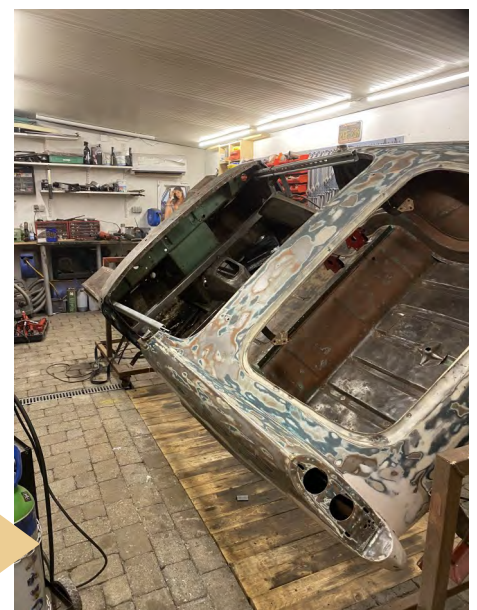
Det blev til en større omgang pladearbejde vi måtte i gang med. Pladesmeden måtte hidkaldes. Bunden og paneler i begge sider blev fjernet. Panelet bag sæderne blev fjernet på begge sider af kardantunnel og forstærkning til fjeder konsol blev fjernet i højre side. Venstre side var ok.

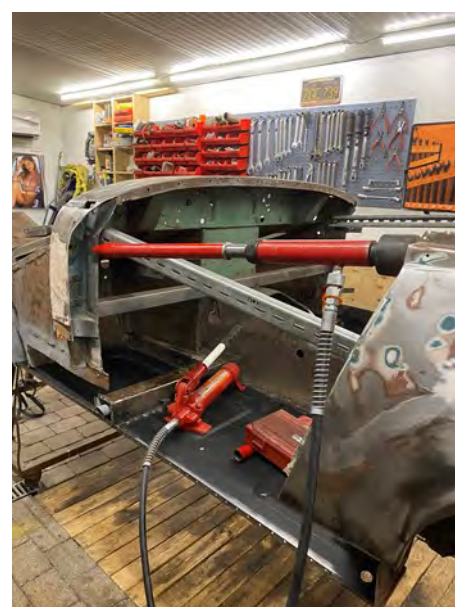
Der er monteret forstærkninger, så den holder formen under svejsearbejdet.



Vi har tidligere nævnt besværligheder med at flytte rundt på karrossen, for at komme til hele vejen rundt. Vi havde kigget på nogle udgaver af et Rotisserie – den fungerer lidt som et grillspyd, hvor bilen så er kyllingen.

Kyllingen på spyddet.





Øverst t.v.: En spændtang til fastholdelse af pladedele under svejsning

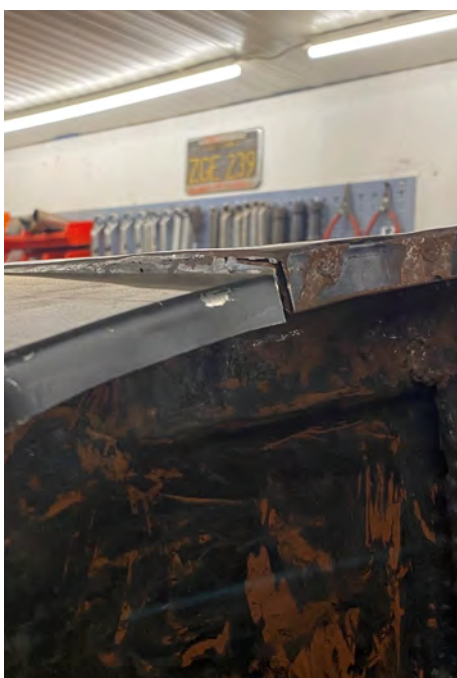
Øverst midt: Der er blevet monteret ny bund i begge sider samt nye yder- og inderpaneler

Øverst t.h.: Man havde heller ikke været opmærksom på at døre skulle passe korrekt, så vi måtte lige have hydraulikken frem og justere dørhuller inden vi svejsede paneler på.

T.v.: Nyt panel bag begge sæder og ny forstærkning til fjederkonsol i højre side.

Nederst t.v.: I forbindelse med at man har skiftet skærmkanter, har man fået sat den venstre skærm 10mm for langt ude nede ved panelet, så der måtte vi lige skære inderskærmen op og trykke skærmkanten på plads så den passede med panelet.

Nederst t.h.: Vi nåede jo ikke at få den malet, men en enkelt dåse blev hjemkøbt. Farven her bliver med stor sandsynlighed den endelige farve.



Drømmen om en MG blev til virkelighed



Tekst Poul Henning Olsen.
Foto Gitte Vilhelmsen og
Jens Jørn Lemming , Sdr. Hygum Auto service



Forvogn



Chassisramme

Vi kender alle til devisen om, at gammel kærlighed ruster ikke, hvilket også var tilfældet for Gitte Vilhelmsen, som i sine ungdomsår misundeligt kikkede på smukke biler og især åbne sportsvogne, som med deres udseende og lyd billede tiltalte hendes hjerte. Hun ønskede sig den dag måtte komme, hvor hun ejede en sådan.

Hvor finder man drømmebilen

Årene gik og det endte med at blive bestemt, at det skulle være en MG, selvom typebetegnelserne i ungdomsårene ikke var noget hun var særlig optaget af: Så nu var det med at komme igang med at gøre drømmen til virkelighed. Efter at have gennemtrawlet alle former for bil litteratur, kigget på et utal af bil billeder og gennemgået salgsannoncer med brugte biler, stod det klart, at det skulle være en MGA mk. II. Lakken skulle fremstå i en flot sort farve, på en MGA der var 100% i orden.

Efter en tid fulgt af en tænkepause måtte Gitte dog erkende, at det ikke var lige til med sådan en søgning efter den ønskede MGA. Hun erkendte at det var nødvendigt med hjælp, og fandt herefter frem til MG klubben i vests hjemmeside,

hvorpå hun kontaktede klubbens formand for at sætte ham ind i situationen. Da det gik op for formanden, at Gitte boede på Sjælland anbefalede han hende at kontakte MG klubben i øst.

MG Car Club Danish Center kommer på banen

En dag i foråret 2020 blev jeg telefonisk kontaktet af Gitte, som fremsatte sit ønske om hjælp i forbindelse med køb af en MGA, som hun hele livet havde et brændende ønske om en dag at eje, og det skulle være en MGA mk. II. Hun fortalte naturligvis at hun på egen hånd havde forsøgt at finde en MGA mk.II på nettet, hos forhandlere og private sælgere. Hun var imidlertid nu kommet i tvivl, og derfor nærmest havde opgivet at søge videre, hvorfor jeg fra MG klubben i øst derfor blev kontaktet. Jeg tog udfordringen op, og ville naturligvis hjælpe i den udstrækning jeg kunne, hvorefter Gitte selvfølgelig besluttede at blive medlem af klubben. Så nu kunne vi komme igang med at finde den perfekte MGA mk.II til hende.

Indledningsvis måtte jeg i starten pejle mig ind på, hvilke kriterier der skulle lægges vægt på ved bil valget, hvorfor vi drøftede hvordan hun havde gennemført markedet for brugte MGA, samt om der var nogle huller vi kunne udfylde her.

Hun mente at have gjort arbejdet grundigt, men måtte også erkende at det havde været svært. Der havde været meget få MGA mk. II til salg, og slet ingen sorte. Hun havde det ultimative krav at bilen skulle være en MGA mk.II, og at den skulle være som ny overalt, både kosmetisk og teknisk, og farven skulle ubetinget være ren sort.

Da de nævnte kriterier var ufravigelige måtte jeg meddele hende, at det ikke var en nem opgave, hvorfor jeg spurgte om hun ville gå på kompromis på nogle af kriterierne, da det ville åbne mulighederne en del. Svaret var et rungende "nej".

Jeg måtte herefter fortælle hende, at der i alt er produceret over 100.000 MGA, men kun ca. 8.000 mk.II, så alene derfor ville det ikke blive nemt at finde en sådan

MGA mk.II, som oven i købet skulle være sublim flot og perfekt, og hertil naturligvis også opfylde hendes øvrige krav.

Hvor finder man bilen der ikke findes til salg?

Efter et par måneders søgning dukkede der flere købsmuligheder op både hos forhandlere og private, som kunne tilbyde rigtig pæne MGA'er og faktisk også i den rigtige farve, men oftest viste det sig, at enten var motoren ikke den rigtige type for modellen (1622cc), eller også var karosseriarbejdet ikke som det skulle være.

Hvad gør man så?

Vi søgte herefter på udenlandske sites, som viste sig at kunne præsentere rigtig mange pæne biler. Men også her var der oftest mangler af en sådan karakter, at de sammen med prisen ikke var attraktive. Vi besluttede derefter at sætte en annonce op på Facebook, samt i vores eget klubblad, hvor vi søgte en sort og helt perfekt MGA mk.II med de specifikationer, der stod på Gittes ønskeliste. Vi modtog flere henvendelser, men desværre uden held, så hvad gør man så?

Køretøjet måtte "fremstilles....."

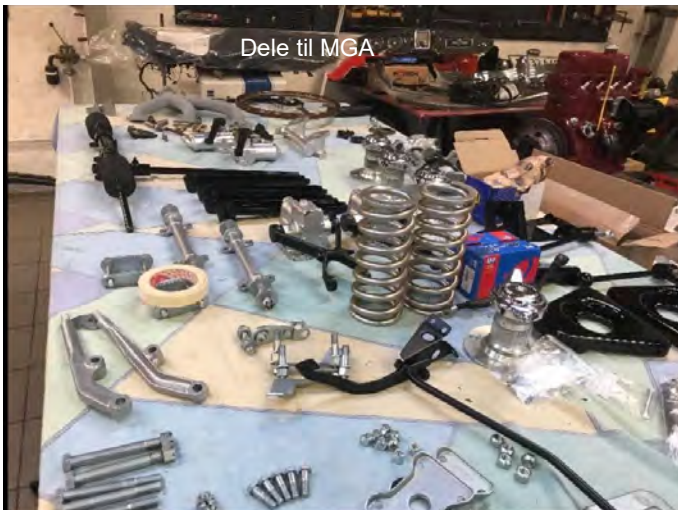
Vi var efterhånden nået frem til den konklusion, at den bil Gitte ønskede sig, nok ikke lod sig opdrive med de kriterier hun havde opsat, hvorfor vi kontaktede nogle værksteder for at spørge om deres erfaringer med at ville kunne arbejde med et restaureringsprojekt af en MGA mk.II. Alternativt spurgte vi om de var i stand til at assistere med at finde en god projektbil, nu hvor vi havde brugt rigtig meget tid på denne proces, og desværre endnu uden held. Planen var så, at det valgte værksted skulle restaurere bilen så de opfyldte alle Gittes krav. Vi ventede herefter i hele tre måneder uden nogen form for respons.

Så kom løsningen.....

Ejeren af Sdr. Hygum Auto Service i Rødding, Jens Jørn Lemming, en særdeles dygtig og seriøs mekaniker, som jeg kender fra tidligere, kontaktede mig med



Bagtøj



Dele til MGA



Det rå chassis

et forslag om en løsning på problemet. Forslaget var egentligt ret enkelt, idet han fra en af sine kunder lige havde fået en meddelelse om, at kunden gerne ville sælge en perfekt MGA mk.II via Jens Jørn. Problemet var blot, at den var hvid med rødt indtræk, hvilket ikke faldt i Gittes smag.

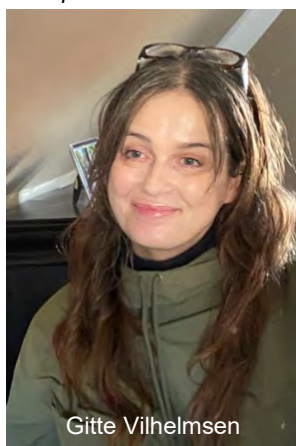
Da den hvide MGA stod i en rigtig flot stand og fuldstændig perfekt overalt, blev det besluttet, at den var et godt emne til den "nye" MGA mk.II, hvor der alene var et problem med farven. Bilen blev derfor straks handlet og kort efter blev alt afmonteret (frame-off), rensed og istandgjort, hvorefter grundmalingen kunne påføres, efterfulgt af den blanke sorte lak. I processen blev alt gennemgået minutløst med udførelse af nødvendige reparationer og udskiftninger, hvor der var behov. Interiør med sæder etc. blev udskiftet med nyt udført i sort overalt.

MGAen står nu færdig efter en lang og sej proces, og et værkstedsarbejde udover det sædvanlige, sluttede ligeledes efter en lang og rejse.

Gitte Vilhelmsen udtaler: "Det er fantastisk at det overhovedet har været muligt, at have fået al den hjælp i forbindelse med, at finde min drømmebil, så en særlig stor tak til klubbens MGA afdeling, og ikke mindst til Jens Jørn Lemming i Sdr. Hygum Auto Service. Det har været en fantastisk rejse. Iøvrigt kommer der sorte plader på bilen."



Projektbilen



Gitte Vilhelmsen



Den ny og komplette MGA mk.II

Rally anekdoter

Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Klasse 0 - 1600 ccm - Austin Cooper S 1275
Første DM i rally i 1971



Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu femte del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rally liv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nu nået til 1971, hvor en ny klasse "0-1600 ccm" har erstattet bl.a. Gruppe II klassen for tunede biler op til 1275 ccm. Brødrene skal nu have deres efterhånden gamle Austin Cooper S fra 1966 til at præstere, så de opnår det DM de længe har kæmpet for.

Brødrene skal nu også til at prøve kræfter med udenlandske rallyes, og et enkelt i DDR

Aret er 1971, og vi kører stadig i vores 1966 Cooper S 1275, hvor vi sidste år var lige ved at vinde DM i Gr II klassen - alle ccm størrelser. Men det havde vist sig lidt vanskeligt med en 1275 ccm motor.

Til den nye 1971 sæson var klasserne blevet ændret, så det nu bl.a. hed: Klassen for biler 0-1600 ccm. Så nu skulle det være! - Ikke noget med 2. og 3. pladser. Som jeg nævnte i sidste nummer af MG bladet havde jeg fået overtalt min bror Peer Glad til at køre med som co-driver. Fra sidste sæson kendte jeg også vores bils svagheder, så nu skulle vi bare have alt til at virke, også selvom bilen var fra 1966.

Til bilen havde jeg to komplette Cooper S motorer med tilhørende gearkasser. Efter hvert rally skilte vi det hele ad for at gennemgå det minutløst for eventuelle fejl og muligheder for eventuelle forbedringer. F.eks. skulle bundakselen i gearkassen skiftes efter hvert andet rally, samt alle de andre ting der også kom til.

Det var jo en BMC bil, så efter mange år med disse, kunne jeg næsten ikke lære mere om dem. Jeg havde heller ikke hele "knoer" på hænderne de år, idet vi konstant skulle have motoren ud og ind, og hertil foretage reparationer på vanskeligt tilgængelige steder på bilen. Men man lærte meget og fik gennem tiden kendskab til mange "fiduser", som også kom mine kunder på værkstedet til gode.

Vi havde nu fået en del sponsorer, såsom Borris Batterier, en sponsor jeg hav-

de gennem næsten 10 år. Endvidere var det: BP benzin, Kleber Dæk, Hella lygter, og selvfølgelig stadig "Team Austin mini", hvor vi også modtog præmiepenge, når vi kørte os til en god placering.

Året 1971 begyndte godt idet Peer og jeg vandt generalklassementet i "Svend Gønge Mini Rally". Vi skulle køre i alt seks afdelinger af DM i rally dette år, hvor bl.a. indgik de legendariske Rally Baltic og Rally Nordland.

Baltic Rally havde start i København, hvorefter det gik gennem Sverige inklusive mange prøver på deres racerbaner. Herefter fulgte prøver i Norge og Danmark, hvor vi også skulle køre en masse hastighedsprøver. Endelig fortsatte rallyet til Tyskland, hvor det sluttede i Travemünde.

50 km før mål i Tyskland knække venstre hjulophæng. Nu var gode råd dyre. Heldigvis kom "Rodeo" Thorvald med en idé til løsning (Rodeo Thorvald Andersen var et kendt ikon indenfor datidens rallysport). Idéen bestod i, at vi fandt en træklods, som blev lagt mellem svingarm og karrosse, og herefter fæstnet med lange søm gennem karrossen, hvorved hjulet ikke skrabede så meget på.

Ved afslutningen af de sidste prøver, stod brandvæsenet parat med ildslukkere, fordi det røg meget fra de varme dæk og karrossen på vores bil, som var blevet helt blå af varme. Men vi kom i mål og kunne glæde os over, at vi trods uheldet stadig førte i DM stillingen. Desværre måtte vi lade Falck hente bilen ved fær-

gen da vi kom hjem, da den var helt færdig.

Da vi kørte Rally Nordland dette år, som startede i Tyskland og sluttede i København, gik det meget fint i Tyskland, men lige før vi skulle med færgen til Danmark opdagede vi at koblingen var defekt, heldigvis kunne vi lige netop køre ombord på færgen, så på vejen til Danmark, på færgens bildæk, skiftede vi så koblingen. (Læs anekdoten i MG blad nr. 1 - 2021).

Vi vandt i øvrigt klassen i Rally Nordland, og havde dermed maksimum point i DM stillingen.

"Omhyggelig indtil mindste detalje"

"KOMOs danske mestre, brødrene Jan og Peer Glad, vandt i den hidtil ældste vogn."

Avisoverskrift i 1971



I 1971 var jeg også i Østtyskland for at køre Rally DDR. Det var en oplevelse, hvor jeg fandt ud af, at vi danskere aldrig ville få et kommunistisk styre, dertil var vi alt for forventede, taget de østtyske livsbetingelser i betragtning. Da vi ankom til Warnemünde stod det tyske politi parat for at få undersøgt vores biler, og ikke mindst høre os om, hvor mange penge vi havde med.

Det samme gentog sig da vi kom til Østberlin, hvor de præsterede at have endog meget god tid til at undersøge os. For en ordens skyld, så vandt vi klassen og blev nr.7 i generalklassementet - ud af ialt 140 startende.

I reglerne for Rally DDR stod skrevet, hvis vi blev taget i en fartkontrol på ruten, ville vi blive straffet med 300 strafpoint, og hvad skete så? - Nogle kilometer før mål blev vi standset af det østtyske

politi, som i sidste ende kom til at betyde 300 strafpoint til os, mens den ene østtyske Wartburg og Trabant "pruttede" forbi i stor fart (ja, alt er jo relativt, men de har nok kørt i deres topfart). De blev i hvert fald ikke standset, det var kun os udlændinge der måtte modtage vores 300 strafpoint.

Min co-driver i dette rally, Flemming Berg, begynde faktisk at gøre indsigelse overfor betjentene, men jeg bad ham så mindeligt om at tie stille, da jeg var bange for, at vi ville blive deporteret til Sibiri-en.

Herudover kørte Peer og jeg mange rally og manøvreprøver i 1971, hvilket resulterede i et Danmarksmesterskab, som vi faktisk allerede havde nået inden sidste afdeling af DM.

Nogle gange når jeg skulle køre manøvreprøver om søndagen, skiftede jeg til en

standard Cooper S motor, da bilen der- ved var nemmere at køre på de korte prøver.

"Høvdingen" - Teamlederen fra DFA (se MG blade nr. 1 – 2021) fik den ide, at vi skulle køre et rally i hans fars bil, en Austin Maxi. Det blev dog ikke den store succes, idet bilen helst ville køre lige ud! – Det var absolut ingen rallybil, men sikkert en glimrende og praktisk familiebil.

Vi sluttede 1971 med at vinde vores første DM ud af i alt seks, så nu var det slut med alle de 2.- og 3.pladser!

Fra sæsonen 1972 skiftede vi til en ny bil, men mere herom i næste afsnit af Rally anekdoter.

..... Fortsættes i et senere nummer af MG bladet, så glæd dig!



Jan og Peer klar til sæsonen 1971 med deres Austin Cooper S 1275

Løsning: En træklods blev lagt mellem svingarm og karrosse, og herefter fæstnet med lange søm gennem karrossen, hvorved hjulet ikke skrabede så meget på.

T.v.: Team Austin minis servicevogn
 T.v. nederst: Der blev passet på de udenlandske rally kørere i Rally DDR; og hertil blev vi checket meget grundigt alle steder vi kom til.
 T.h. nederst:
 Austin "Maxi" rallyvogn. En glimrende rejse—og familiebil, men absolut ikke en rally bil, da den helst ville køre lige ud.



Herunder følger et lille udpluk af rutebogen Jan Glad fik udleveret i forbindelse med deltagelse i Rally Baltic i 1971. Rutebogen er på mere end 45 sider, så der var noget at sætte sig ind i. Det fremgår også hvor lange de enkelte ruter var, samt hvor pauserne lå.

TIDSPLAN / ZEITPLAN / TIME SCHEDULE
(under forbehold af ændringer / Aenderungen vorbehalten / subject to alterations)

ZK SP	sted/Ort/place	km.	tid/Zeit/time min.	1 vogn/1. Wagen/ 1st car
Start	Kastellet	0	0	08 00 1/9
1	Langelinie	1.1	10 max	08.10
1	Langelinie	1.5		
2	Amager	10.3	60 max	09.15
2	Amager	8.5		
3	Kastrup	11.5	25 max	09.50
4	Kastrup	2.5		
3	Helsingør	77.0	95 max	11.30
5	Knutstorp	37.2	120 max	13.30
4	Knutstorp	8.8		
6	Falkenberg	153.4	184 max	17.04
5	Falkenberg	8.0		
7	Dalsland Ring	305.8	366 max	23.40
6	Dalsland Ring	10.0		
8	Holmedal	86.0		
RK/DK/PC	Kongsvinger		103	02.53 2/9
	Lilleström	246.8	300	06.00
	Lilleström			07.53
Restart	Lilleström			16.00
10	Eggemoen	77.0	92	17.32
7	Eggemoen	5.0		
11	Samsjøen	22.6	37	18.19
8	Samsjøen	18.0		
12	Skollerud	18.3	22	19.06
9	Skollerud	12.0		
12A	Bjerkset	60.1	72	20.33
13	Bjefjell	21.6	25	20.58
10	Rofan	9.0		
11	Dan-Block	5.0		
14	Veggli	26.8	31	22.56
15	Bakko	33.4	40	23.36
16	Oyfjell	139.3	166	23.22 3/9
12	Oyfjell	12.0		
17	Veum	51.2	61	03.43
13	Veum	3.0		
18	Kristiansand	203.4	243	07.56
	Færge / Fähre / ferry			13.45
Restart	Hirtshals			18.15
19	Vr. Knasborg	33.2	35 max	18.50
14	Kragsskovhede	5.0		
20	Tolne	11.0	12 max	19.12
15	Tolne	4.0		
21	Ornedalsbanen	33.3	37	19.59
16	Ornedalsbanen	3.0		
22	Aalborg Flyvestation	65.1	70	21.24
17	Aalborg Flyvestation	15.0		
23	Hvorup	7.0	10 max	21.49
18	Hvorup	3.0		
24	Skørping	47.5	65 max	22.59
19	Jægersborg skov	4.0		
25	St Arden skov	2.1	5 max	23.14
20	St. Arden skov	8.0		

ZK SP	sted/Ort/place	km.	tid/Zeit/time min.	1. vogn/1. Wagen/ 1st car
26	Løvelbanen	60.2	65	00.29 4/9
21	Løvelbanen	0.8		
27	Finderup	20.3	21	00.55
22	Finderup	8.0		
28	Grove K	28.6	30	01.40
23	Karup	33.0		
29	Jyllands Ring I	52.7	60 max	03.10
24	Jyllands Ring I	4.0		
30	Jyllands Ring II	0.3	5 max	03.25
25	Jyllands Ring II	11.0		
31	Mollerup	8.7	15 max	04.10
26	Colas	2.0		
32	Kalby Gd	2.9	5 max	04.20
27	Kalby Gd	3.0		
33	s.f Them	30.6	31	05.01
34	Ølgod	82.2	85 max	06.26
35	Oksbøl	39.5	40	07.06
28	Oksbøl	16.0		
36	Skrydstrup	131.0	135	09.41
29	Skrydstrup	9.0		
37	Skovbybanen	14.8	15	10.11
30	Skovbybanen	3.0		
38	Ekgebæk	47.6	50	11.16
39	Leck	55.8	60 max	12.16
31	Leck	7.0		
RK/DK/PC	B 200			13.03
40	Jübek	46.5	53 max	13.19
32	Jübek	3.0		
41	Hohn	40.0	45 max	14.24
33	Hohn	20.0		
42	Owslager Moor	10.0	12	15.16
43	Owslager Moor	12.0	12	15.28
44	Kropperbusch	1.2	3 max	15.31
34	Kropperbusch	3.7		
45	Altenhof	26.8	30	16.06
35	Altenhof	2.0		
46	Kiel	22.5	27 max	16.38
Restart	Kiel			17.18
47	Görnitz	39.4	46	18.04
48	Sandfeldkrug	27.8	33	18.37
RK/DK/PC	B 76			18.47
49	Dissau	36.4	43	19.20
36	Dissau	2.0		
Ziel	Travemünde	27.0	36 max	20.00

44

S.P. 24 - TK/ZK/TC 30 JYLLANDS RING 0.3 km max. 5 min.

Stednavn Ortsname Locality	Følg vejskilt Folgen Sie den Wegweisern Follow road sign	Total km	Skitse Skizze Sketch	Del-km Teil-km Part-km
Mål/Ziel/finish		0	↑	0.2
			←	0.1
TK/ZK/TC 30		0.3		

S P 25 JYLLANDS RING II Kontrolkort 4 B inddrages her
7 vogne/7 omgange - 7 Wagen/7 Runden - 7 cars/7 laps

Tidskontrollen befinder sig i den fjerneste ende af depotet. Efter stempning af ankomsttid opmarcheres vognen til prøven. Efter afsluttet prøve køres omgående frem til afgående tidskontrol. Mellem ankomst og afgang gælder kontrolzonebestemmelserne

Kontrollkarte 4 B wird hier eingezogen

Die Zeitkontrolle befindet sich am entferntesten Ende des Fahrerlagers. Nach Stempung der Ankunftszeit werden die Wagen zur Prüfung bereitgestellt. Nach beendigter Prüfung wird sofort zur Abfahrt-Zeitkontrolle vorgefahren. Zwischen Ankunft und Abfahrt sind die Kontrollzonen-Bestimmungen in Kraft

The time control is situated at the furthest end of the depot. After the arrival time has been stamped the cars are lined up for the start of the test. After completion of the test, the cars must report without delay at the departure control. The interval between arrival and departure is to be regarded as Control Zone.

JYLLANDS RINGEN

3

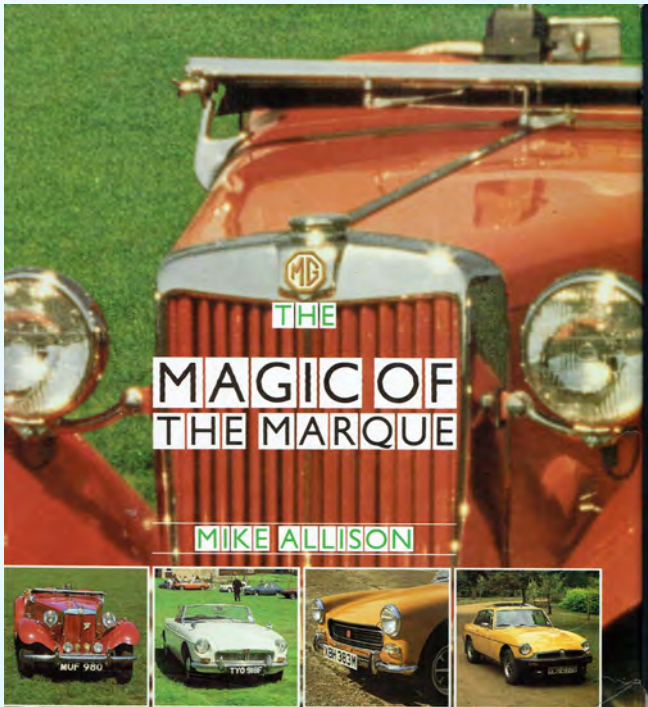
START TK/ZK/TC 1 LANGELINIE max. 10 min.

Stednavn Ortsname Locality	Følg vejskilt Folgen Sie den Wegweisern Follow road sign	Total km	Skitse Skizze Sketch	Del-km Teil-km Part-km
Kastel		0	↑	0.3
			→	0.1
			↓	0.2
			←	0.5
TK/ZK/TC 1		1.1		

S.P. 1 - LANGELINIE 1.5 km

mål Ziel finish
stop 60 m 40 m
start

Matthies' BOGANMELDELSE



The Magic of The Marque

af Mike Allison

Bedømmelse



Jeg har fra min bogreol hevet en bog frem med titlen The Magic of the Marque. Det mærke der hentydes til er selvfølgelig MG! Bogen er forfattet af Mike Allison. Mike har været ansat hos MG i Abingdon i 1963 – 1976, det var i den periode, at der blev produceret MGB og Midget på fabrikken. Han har efterfølgende haft sit eget værksted og siden 1987 været leder af en 'vintage vehicle restoration shop'.

Bogen er kronologisk opbygget og indleder naturligvis med at fortælle om Morris Oxford og Cowley modellerne. Det var de to modeller, der var årsag til konstruktion af en sportslig version med navnet MG. Egentlig lidt mærkeligt for de to Morris modeller, hvoraf Cowley var den kraftigst motoriserede, kunne faktisk leveres i sportslige to personers udgaver. Men det har formentlig ikke været nok for Cecil Kimber, der ønskede at bygge en lettere og hurtigere udgave til eget brug med henblik på deltagelse i 'Lands End Trial' i 1925. Kimbers bil var i bund og grund en Morris med enkelte ændringer, men med en motor med lidt større effekt.

Cecil Kimber vandt løbet i sin hjemmekonstruerede bil, som herefter kun omtales som 'Old number One'. Nok så væsentligt er det, at dette blev starten på den lange række af MG biler, der efterfølgende redegøres for i bogen.

Det der måske kan overraske, når man

læser bogen er, at rigtig mange – måske de fleste – MG fra før 1930 var forholdsvis almindelige lukkede sportslige biler. Den første egentlige sportsvogn (i ordets oprindelige betydning) kom først i 1930 med den lille M type. Næsten samtidig hermed dukkede større og dyrere hurtige modeller op, udstyret med forholdsvis små seks cylindret motorer på kun 1271 ccm, med overliggende knastaksel, to eller tre karburatorer eller med kompressor. Det var i Magna og Magnette typerne som både åbne og lukkede modeller. Betegnelsen Midget var forbeholdt de mindre eller modeller, der fortsat produceredes parrallet med de store.

Men nu må du selv læse videre i bogen. Den er, på trods af at den (naturligvis) er på engelsk, let læst hvis man interesserer sig for ældre biler og teknik. Medvirkende til at man ved læsning af bogen fastholdes og ikke kører træt, er de mange billeder, der ledsager teksten.

)Som andre bøger af denne type så er der en del appendix (i alt seks). Appendix nummer 1 er det der fascinerer mig mest: En komplet meget detaljeret oversigt over modellernes tekniske specifikationer begyndende med model 14/28 og 14/40 fra 1924 – 1929 til den sidste MG der blev bygget i Abingdon i 1980. Et eksempel: P-type Midget skal have en platinafstand på 0.025 in og statisk for-tænding på 20 gr. osv.

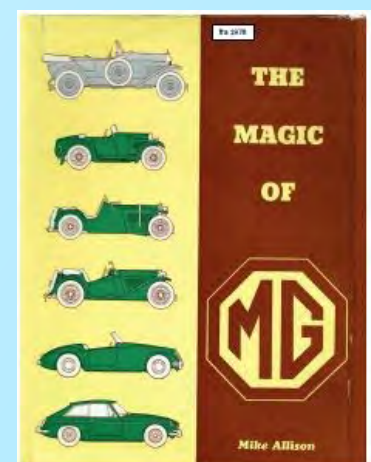
Man kan for stort set alle modeller finde

alle justeringsmål incl. styretøjsmål i oversigten. Fantastisk at have så mange oplysninger samlet ét sted. Alene af den grund er bogen som opslagsværk uvurderlig.

Konklusion: Hvis man er en ægte MG entusiast så bør man læse bogen. Enten låne den i klubbens bibliotek eller endnu bedre, selv købe bogen:

The Magic of the Marque af Mike Allison, 328 sider, Forlaget Dalton Watson, ca. £15.

PS: Klubbens bibliotek har to udgaver af bogen. Begge har nr. 133 og er fra 1978 og fra 1988.





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

Af Matthies Nissen
moganissen@dbmail.dk



Rødvin, ethanol og pakninger

Over et glas rødvin – eller to – kan man godt blive lidt filosofisk! På 'Federation of British Historic Vehicle Clubs' (FBHVC) hjemmeside har jeg læst, at bl.a. korkpakninger ikke kan tåle ethanolholdig benzin.

Ovenstående er egentlig lidt mystisk da hvid- og rødvin indeholder ethanol. Her er flaskerne ofte lukket med en korkprop! Der er altså tale om en 'pakning' af kork, der tætnet for en ethanolholdig væske! Her er måske noget af forklaringen på at en vin kan smage af prop, men næppe hele forklaringen. Vinkendere køber næppe min udlægning, men jeg har da oplevet utætte korkpropper!

Til dig, der måske virker uforstående: *Ethanol bliver i dagligt sprog også kaldt alkohol eller sprit. Ethanol blev også tidligere kaldt for vinånd, men denne betegnelse bruges stort set ikke i dag.* (citater fra Wikipedia)

Nå, men lad mig nu prøve at være lidt mere saglig og fokuseret på vore MG'er.

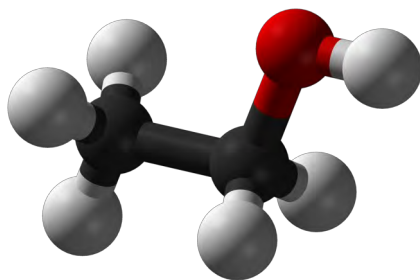
Utæt tankmåler

I det tidlige forår rensede jeg hele benzinsystemet på Rikkens blå MGB. I den forbindelse afmonterede jeg tankmåleren for at inspicere tanken indvendig. Da den gamle tankmåler ikke var helt stabil, blev den udskiftet i samme forbindelse. Med den nye tankmåler fulgte en ny korkpakning.

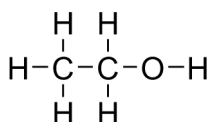
I løbet af sommeren konstaterede jeg at tankmåleren ikke var helt tæt. Indledningsvis blev skruerne efterspændt, men uden resultat. Her i det sene efterår har jeg taget mig sammen og afmonteret tankmåleren. Utætheden kom fra den pakning, der sidder under det lille dæksel, der er monteret med fire skruer. Begge korkpakninger var hele, men så ikke alt for godt ud, hvorfor jeg fremstillede en ny pakning af kork til det lille dæksel.

Den gamle pakning, den store runde og den nye, blev herefter monteret med en flydende pakning, der kan tåle benzin.

Jeg er egentlig modstander af flydende



C_2H_5OH er formelen for ethanol.
Ethanol findes i spiritus, vin, øl, og bruges som opløsningsmiddel i den kemiske industri.



Château Haut Brion, Grand Cru Classé fra Pessac-Leognan, 2014 til kr. 4.995
Vinen er klassificeret i 1. Cru efter 1855 klassifikationen, som består af vine fordelt i fem Cru'er.

Årgang 2014 var ikke en af de store, derfor den "billige" pris.

(Om det var den Matthies nød et par glas af melder historien ikke noget om !)

pakning, idet jeg anser anvendelse af samme som nødreparation, fint på landevejen, men til værkstedsbrug, nej. Men her stod jeg med en brugt pakning og en ny pakning, som jeg selv have fremstillet. Jeg fandt derfor behov for at anvende flydende pakning for at være helt sikker på, at det hele blev tæt. Det er ikke alle flydende pakninger, der kan tåle benzin, men jeg fandt frem til én der kan, håber jeg: Loctite MR 5923, der tætnet mod vand, etylen glycol (kølevæske), benzin og olie, iflg. fabrikanten. Der findes også en blå Loctite på silicone basis, men den kan ikke tåle benzin.

Men hvordan kan det gå til at en korkpakning kan blive utæt på kun seks måneder? Forklaring følger.

Federation of British Historic Vehicle Clubs (FBHVC)

Ovennævnte klub svarer til vores Motorhistorisk Samråd. FBHVC har på deres hjemmeside en liste over materialer, der kan tåle ethanolholdig benzin og hvilke materialer der ikke kan. Desværre for mig blev jeg først opmærksom på listen efter at jeg havde genmonteret tankmåleren.

Listen er udmærket, men der er bare det problem, at man som forbruger ikke ved, hvilket materiale den pågældende reservedel, slange eller pakning er lavet af.

Et eksempel: På listen anføres under 'elastomerer' at slanger og pakninger af 'buna-N' er ok, men at det samme materiale i pakkåser (seals) ikke kan anbefales. Hvad er 'buna-N' og i hvilke komponenter indgår materialet? Jeg gætter på benzinslanger, men jeg vil dog undlade at spørge min reservedelsleverandør om de benzinslanger, som han leverer, er fremstillet af 'buna-N'! Konklusion: Vi er nødt til at tro på at alle nye benzinslanger kan tåle ethanolholdig benzin. Tilsvarende at pakkåser **ikke** indeholder 'buna

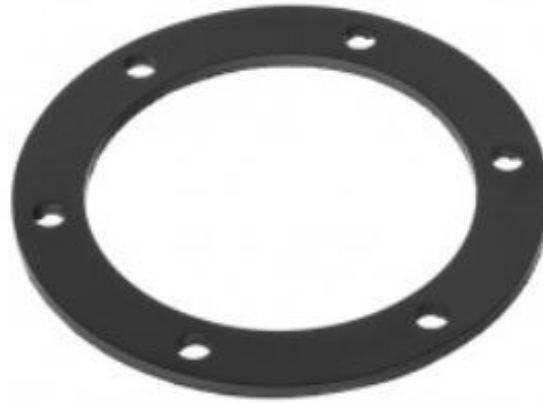


Fig. A til venstre :

Viton på toppen af en nåleventil er at foretrække

Fig. B herover

Pakningssæt til tankmåleren af Viton (Moss)

-N', hvis de skal bruges i fm. ethanolholdig benzin (kender ikke nogen eksempler).

Men der er ingen grund til at nedgøre listen, for nogle af materialerne er, tror jeg nok, almindelig kendte:

Slanger og pakninger af 'neopren' er ok. Membranen i benzinpumper er af 'neopren'. 'Viton', der sidder på toppen af nogle nåleventiler i karburatoren, er også ok og tilsvarende pakninger af papir eller læder.

Korkpakninger kan ikke tåle ethanol

Men nu kommer gyseren: Korkpakninger kan **ikke** tåle ethanolholdig benzin iflg. FBHVC' oversigt! Men det er heldigvis nu muligt at købe et færdigt pakningssæt i Viton gummi til tankmåleren på MGA, MGB og Midget (reservedels nummer 293-401).

Men hvad værre er, at der i SU H-type karburatoren (MGA m.fl.) sidder to små korkpakninger i hvert hovedstrålerør! Om de også kan fås i 'Viton' ved jeg ikke. Men så længe korkpakninger er tætte, så er der ingen grund til at gøre mere ved det! Heller ikke vedrørende tankmåleren, men hold den under opsyn og husk det er nemmest at skifte pakningerne, når tanken er (næsten) tom.

Men, fortvivl ikke, korkpakninger kan sta-

dig godt tåle almindelige olieprodukter, bare ikke ethanol!

Desværre må jeg komme med en 'tilståelse'. I Matthies' Garage – oktober 2016 - skrev jeg at korkpakning til tankmåleren var bedre end pakninger af gummi. Jeg havde dengang dårlige erfaringer med gummipakninger og gode

erfaringer med korkpakninger. Men nu elleve år efter at ethanol i benzin blev påbudt ved lov er jeg blevet klogere og har gjort en ny erfaring: kork og ethanol er et dårligt mix.

Langtids- og vinteropbevaring

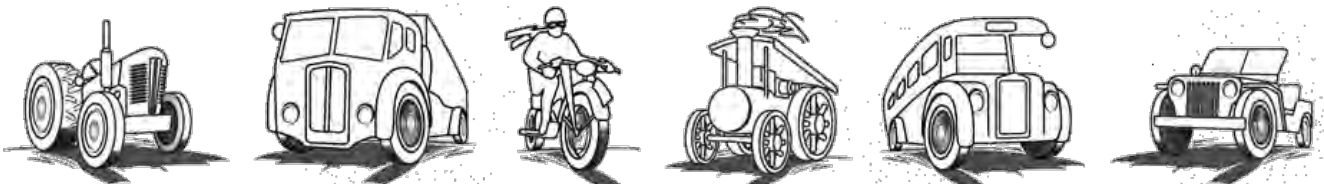
I samme artikel gør FBHVC opmærksom på korrosionsproblemer i ældre bilers brændstofs-system ved længere tids tilstand. FBHVC skriver - frit oversat – at lang tids opbevaring (eksempelvis om vinteren) af ethanolholdig benzin i tanken, kan medføre korrosion i de historiske bilers brændstofs-system. Test af en række additiver med korrosions hæmmende inhibitorer viser at følgende mærker er effektive til at beskytte brændstofs-systemets metal og godkendt af Federationen:

VSPe Power Plus, VSPe og EPS fra Millers Oils,

Ethomix fra Frost A R T Ltd.,

Ethanolmate fra Flexolite

Husk efter tilsætning at køre denne igennem hele benzinsystemet. Omtalte additiver kan også tilsættes benzinen om sommeren, men hvis der køres jævnligt, er det af ingen eller mindre betydning.



Supporting the use of all Historic Vehicles

Nørdehjørnet



Af Jan Glad

Relæjustering til jævnstrømsdynamo

Jeg lovede sidste gang at ville fortælle, hvordan man justerer relæet til jævnstrømsdynamoer på et Lucas anlæg.

Der findes to typer laderelæer: 2-spoledede og 3-spoledede. Det 2-spoledede relæ **RB106** sidder på bl.a. MGA, og det 3-spoledede relæ **RB340** sidder på ældre MGB modeller med jævnstrømsdynamo.

For at justere det 2-spoledede relæ skal man afbryde forbindelsen til batteriet ved at indsætte et stykke pap, mellem tilbagestrøms relæets kontakter, som sidder oven på den højre spole set fra terminalsiden, se fig. 2.

Herefter tilsluttes et voltmeter mellem klemme D og stel, se fig. 1. Motoren startes og køres op til ca. 2500 omdr. ved brug af tomgangsreguleringsskruen. Voltmeteret skal vise nu 15,8-16,2 volt på klemme D. Hvis ikke skal der justeres på skruen som vist på fig. 2. På fig. 3 er skruen nr. 1 på tegningen. Der skal kun drejes meget lidt ad gangen på skruen. Hvis voltspændingen svinger meget, er relæet defekt og skal skiftes.

Det kan skyldes at modstanden i bunden af relæet er defekt.

Man tager derefter papstykket ud for at kontrollere tilbagestrømsrelæet, se fig.3 nr. 4. Kontakterne skal slutte strømmen ved 12,7-13,3 volt når motoren køres op i omdrejninger. Når motoren går langsomt i tomgang, skal relæet afbryde strømmen ved 8,5-11 volt. Når strømmen er afbrudt, skal ladelampen lyse.

Hvis der måles med al lyset tændt ved ca. 3500 omdr. skal spændingen på klemme A (batteri) være ca. 14,5 volt alt efter batteriets aktuelle ladetilstand.

På **RB340** relæet er der tre spoler. En spændingsspole, en strømspole og tilbagestrømsspole.

Spolen der regulerer ladespændingen ses på fig.6, nr. 4.



Fig 1



Fig 2

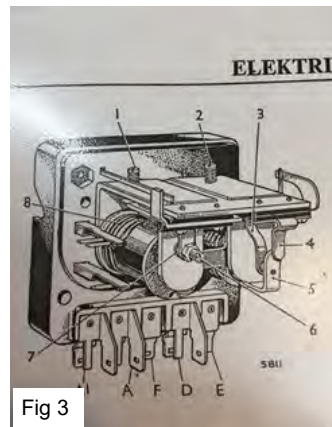


Fig 3



Fig 4

Nørdehjørnet

Fortsat....

Relæjustering til jævnstrømsdynamo

Den næste spole regulerer den maksimale ladning, vist på fig. 6, nr.3. En standard Lucas type C40 dynamoer kan kun holde til at lade 22 Amp. Spolen skal beskytte dynamoen mod for stor belastning, hvis der f.eks. anvendes mange ekstra lygter eller andet udstyr.

Tredje spole er tilbagestrøms relæet, som slutter og afbryder strømmen mellem dynamo og batteri, se fig. 5 nr. 7. Dette relæ afprøves/justeres ved at man afmonterer den strømførende brune ledning på klemme B. Den målte spænding skal da være 14,5-15,5 Volt ved 2500 omdr.

Man justerer alle relæerne ved at dreje på de taggede 'skiver' på relæet som vist på fig. 6.

Ompolarisering af dynamo

Til sidst vil jeg lige forklare hvordan, at man polvender en bil fra +stel til -stel eller omvendt.

Man skal først sikre sig, at der ikke er nogen elektroniske ting, som først skal polvendes. Det kan være en elektronisk omdrejningstæller, elektronisk benzinpumpe, elektronisk tænding m.m. Man vender batteriet **INDEN** motoren startes! Alle ledninger skal forblive monteret på dynamo og laderelæ. Man tager en strømførende ledning og holder den kortvarigt på D ledningen på dynamoen eller på relæet, hvorefter dynamoen er polvendt. Den strømførende ledning på D skal kun lige 'slå en gnist'. Herefter kan motoren startes.

Jeg har hørt om ejeren af en MG, som blev kørt hjem fra Frankrig med SOS da værkstedet skaffede en ny Lucas dynamo, som desværre var med -stel. Man viste ikke hvordan man kunne ompolarisere dynamoen på 2 sek.!

På fig. 7 er klemmen D på dynamoen markeret med en rød pil. Tilsvarende på fig. 8 med en hvid pil.

Til slut kan jeg lige fortælle hvordan man afprøver en vekselstrøms generator.

Man måler på den tykke batteri ledning, her skal spændingen være 13,8-14,2 volt ved 2500 omdr. Så er den OK.

Lige til slut, stramning af kilerem på dynamo. Man skal lige kunne dreje dynamoremskiven UDEN at motoren drejer med! På vekselstrøms generator, skal motoren lige dreje med, når man drejer på remskiven!

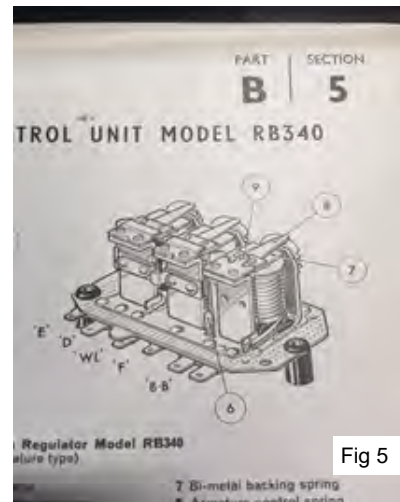


Fig 5

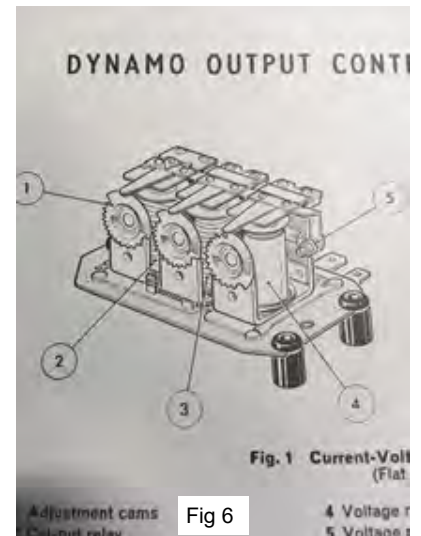


Fig 6

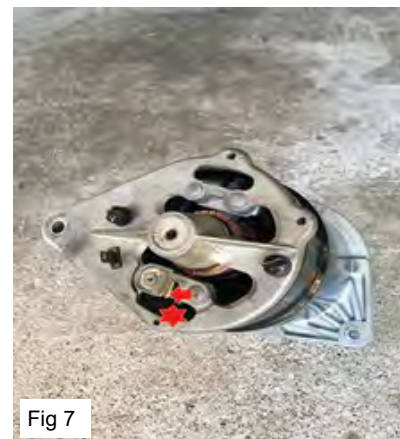


Fig 7



Pixabay.com



OEM leverandører

Tekst Kirsten og Bob Cobley
Foto: Se kilder på næste side nederst



The Witherbee Igniter Company-Pacy

Serien med OEM-leverandører til MG har denne gang fokus på Witherbee Igniter Company – Pacy. Firmaets produkter var godkendt af BMC til MG forhandlere som ekstraudstyr til købere af bl.a. MGB og MGB GT. Historien om firmaet følger herunder med lidt baggrund.

Witherbee Storage Battery Igniter

Accomplishes Results When Other Makes Fail

<p>Our Patented Vent</p> <p>Eliminates Evaporation Makes Battery Practically Air-Tight Prevents the Acid from Slopping Over It Frees the Gas Under Pressure</p>		<p>The Witherbee</p> <p>Is Clean, Economical, Durable, and Has the Longest Life of any Storage Battery Made We Guarantee Satisfaction</p>
--	--	--

Agents Wanted in Unoccupied Territory **Witherbee Igniter Co.** Main Office, 127 W. 52 St. NEW YORK

From 1903-11-01 The Automobile Review

Witherbee Igniter Co (senere ændret til Wico) blev etableret i 1892 i Massachusetts, USA, med henblik på at producere dele til bilindustrien, såsom tændrør og akkumulatorer. I 1904 blev virksomheden formelt registreret i New Jersey med Thomas S. Witherbee som præsident.

I 1906 udspillede der sig en magtkamp i virksomhedens ledelse, og i det følgende år blev Witherbee fortrængt som formand og bestyrelsesmedlem i det selskab, han selv havde grundlagt.

Fra starten af 1904 var Witherbee Igniter Co. godt i gang med patenterede tændingssystemer til de hastigt voksende markeder for både biler og små industrielle benzinmotorer. I årenes løb fortsatte firmaet med at udvikle tændingsløsninger.

De tidlige tændrør var meget høje, hvilket gav pladsproblemer i motorrummet, og de blev også hurtigt slidte. En række designforbedringer kulminerede med Wico's 1921-design for mindre tændrør, platinsæt og kondensatorer. Det er mere eller mindre det moderne tændingssystem, der blev brugt i stort set alle benzinmotorer fra 1920'erne indtil fremkomsten af elektroniske tændingssystemer omkring 60 år senere.

I 1926 åbnede Wico et servicedepot i London, England, som udviklede sig til

en magnetfabrik, og i 1941 købte den britiske regering denne division til produktion af flydele af de amerikanske ejere.

I slutningen af 1940'erne blev Wico fusioneret med den britiske tændrørsprodu-

cent Pacy for dernæst at blive markedsført som Wico-Pacy med hjemsted i Bletchley, Buckinghamshire. WIPAC-mærket var hermed født.

Efter anden verdenskrig blev WIPAC til et stort navn inden for elektriske dele til

A Revelation in Spark Plugs

THE WICO



With its exclusive micrometer adjustment permits adjusting the spark gap to 1/16000 part of an inch. All plugs may be set alike and the rhythmic raming of the engine is always insured.

Ignition Troubles are reduced by a minimum on cars equipped with the Wico. Made to standard sizes to fit any motor car. Practically self-cleaning. The porcelain will not break or crack under the most intense heat.

Each Wico Plug is guaranteed for one year. Write department on the catalogue and also request Witherbee Battery Literature.

Wico Spark Plugs are for sale by all dealers, or will be sent direct from us. \$1.00 each, prepaid, to any address. Five Plugs in solid and steel cases.

Manufactured by

WITHERBEE IGNITER CO.

THREE FACTORIES

NEW YORK CHICAGO DETROIT
511 W. 41st St. 1429 Michigan Ave. 230 Jefferson Ave.
BALTIMORE OFFICE, 510 Continental Trust Building.

WITHERBEE Storage Battery Igniter



SIMPLEST IN CONSTRUCTION. **GREATEST IN EFFICIENCY.**

Recognized as the most satisfactory means of ignition
Now used and endorsed by 48 of the leading Automobile and Motor Boat Manufacturers.
Satisfaction Guaranteed or Purchase Money Refunded.

Can you afford to consider anything else for your 1906 car?

11,210 Now In Use.

Write for Descriptive Pamphlet Electrocs Furnished Jobbers.

Witherbee Igniter Company

541-543 WEST 43d STREET, NEW YORK CITY

biler, ofte som alternativ til f.eks. Lucas produkter. Wipac var aktiv i rally og bilsportsbegivenheder, såsom Monte Carlo Rally og amatørlob.

Wipac elektriske bildele kan stadigvæk købes til rimelige priser. Prøv først hos de danske leverandører, der annoncerer i MG Bladet.



Varme-føler



Wico-Pacy magneto



Wico-Pacy (nu Wipac) tændrør



Wipac Alpe-horn, findes som høj/lav



Kilder:

Wipac Ltd, eBay (skriv "Wipac Vintage" eller "Wipac Classic"), The Holden Vintage and Classic Parts Company, Grace's Guide to British Manufacturers

Chosen for reliability!

WIPAC
ELECTRICAL AND ENGINE
EQUIPMENT FOR MOTORCYCLES

WIPAC Engine and electrical accessories are confidently chosen by many leading motor cycle and engine manufacturers as standard equipment, a recommendation for their thoughtful design and proved reliability.

Sole concessionaires in U.K. for
CLEAR
HOOTER HORNS

3 1/8^d
SPARK PLUGS
Guaranteed for 10,000 miles

PETROL FILTERS

REAR / STOP LAMPS

OIL-FILLED IGNITION COILS

THE WIPAC GROUP • BLETCHLEY • ENGLAND

MG erfaringer



Tekst Svend Eriksen
Foto Pinterest.com og Motor Classic

Har man sagt A må man også sige B

Sådan gik det for undertegnede, og sikkert også for andre, der efter måske at have kørt MGA i over 20 år, fik lyst til at køre lidt mere komfortabelt. Så valget var egentlig forholdsvis enkelt, det måtte da blive et modelskifte til en MGB.

Så MGAen blev solgt, og herefter gik jagten ind på en MGB. Efter mange studier af artikler og annoncer samt et utal af overvejelser fandt jeg endelig en rustfri MGB Mk II årgang 1968 til salg. Jeg fik anskaffet bilen og glædede mig over resultatet da den stod flot og køreklar medio 2020.

Men så kom udfordringerne ! - Da man i en MGA har gode aflægningspladser i dørlommer, ved kardantunnelen og delvis bag sæderne, viste der sig kun aflægningsplads i MGBen bag sæderne, hvilket ikke var det mest praktiske når der skal være plads til kortbog, nødhjælpssække, ildslukker, sikkerhedsvest m.v.

Men der er som bekendt råd for alt, så ildslukkeren fik sin plads bag venstre sæde, mens de øvrige ting kunne være i en bakke under sæderne.

Bakkerne fandt jeg i forretningen Biltema, i form af en løsning der indeholdt nogle låg til opbevaringsbokse med målene: 27 x 36 x 4 cm. i farven mørkegrå til kr.25,-, og de passer perfekt under begge sæder. Da vi har lagt gummi-måtter i bilen kan bakkerne ikke køre fremad ved opbremsning, og for de rigtig nørdede kan man på bakkens forkant sætte et MGB logo.

Foran radio gitteret fandt jeg en lille plastik kurv, der blev klippet til, foret og beklædt med sort plast tape, og herefter fastgjort med dobbeltklæbende tape.

Disse tiltag dækkede i store træk vores plads behov, men vi savner stadig en løsning for placering af vandflasker, men det kommer nok en dag. Skulle du sidde inde med en løsning hører vi gerne fra dig. (Medlem nr. 1589).

Håber vores erfaringer med skift fra en MGA til en MGB kan bruges, om ikke andet så brug det som inspiration. Om vores MGB iøvrigt ? – Jo da, den kører rigtig godt, så vi glæder os til foråret.



Modelfoto



Modelfoto



Skal der være plads til både telt, soveposer og madrasser, samt ikke mindst madpakkerne, så er det godt med et soltag så der også bliver plads til mor !

BREXIT OG MG RESERVEDELE

4,5 MILLIONS DE BRITANNIQUES CONTRE LE BREXIT ...



Tekst Lars Thousig. Foto Pinterest.com

Da detaljerne om Brexit-aftalen er blevet kendt i løbet af de sidste to uger (medio februar 2021), er det klart, at importen fra Storbritannien er meget mere kompliceret end forventet af de fleste virksomheder, både kommercielle og transportselskaber.

Det hollandske firma Anglo Parts, som sælger reservedele til engelske biler, har den 21. januar udsendt følgende information om restordre og specialordrer efter Brexit.

I slutningen af 2020 øgede Anglo Parts lageret betydeligt for at være forberedt på problemerne i de første måneder af Brexit, så de fleste varer vil være tilgængelige fra lager.

Desværre vil varer i restordre eller specialordrer blive forsinket på grund af problemer med Brexit og lock-down. Nedenfor er forklaringen på Brexit og konsekvenser på kort sigt.

- Alle varer skal toldbehandles ud af Storbritannien og toldbehandles ind i EU. Til dette skal man bruge den relevante dokumentation. De fleste britiske virksomheder er ikke klar til at levere tilstrækkelig dokumentation, inklusive oprindelsesland og HS-kode (Harmonized System) for hvert produkt. Uden dette kan produktet ikke importeres til EU. Processen er foruden at være tidskrævende også dyr.
- Virksomheder har brug for det nødvendige EORI-nummer for at eksportere til EU; der er stadig engelske virksomheder, som ikke har dette.

- Kun varer, der er af britisk eller EU-oprindelse, er toldfri. Alle produkter, der kommer fra Det Forenede Kongerige, og som ikke er fremstillet der, opkræves importafgifter af EU.
- Hvis en palle eller pakke i en lastbil ikke er i orden med formaliteterne, bliver hele lastbilen blokeret ved grænsen. Dette er grunden til, at nogle større transportselskaber midlertidigt stoppede deres service ind og ud af Storbritannien.
- Den nuværende Corona lock-down giver yderligere forstyrrelser hos flere virksomheder, der er lukket eller arbejder med begrænset personale.

Ovenstående forstyrrer leveringen af specielt bestilte varer og restordre. Dette er desværre en force majeure situation, vi står over for. Mange britiske virksomheder tog ikke forberedelserne

seriøst, og detaljerne i Brexit-aftalen blev først offentliggjort et par dage før og efter nytår. Vi er overbeviste om, at disse problemer i de kommende måneder vil blive løst, og forsyningen igen bliver mere pålidelig. Vi takker dig for din forståelse.

Det bliver spændende at se hvordan vores danske leverandører af MG reservedele klarer situationen. De er i stort omfang afhængig af om den engelske leverandør kan levere op til de nye meget stringente krav. Vi må nok vente at tingene har ændret sig.



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Englændertræf i Løgumkloster Fredag den 11.– lørdag den 12. juni 2021



Sted:
**Markedspladsen i
Løgumkloster**



Englændertræf lørdag

Lørdag den 12. juni 2021 får vi igen den smukke markedsplads i Løgumkloster til at skinne af charme fra gamle engelske køretøjer, og alle er velkommen, hvad enten det er med bil, lastbil eller motorcykel. Kl. 08:00 åbner pladsen og kl. 09:00 serveres gratis kaffe og rundstykker. I dagens løb vil der være musik og underholdning på pladsen, ligesom der vil være mulighed for at stille sult og tørst på bedste markedsvis.

Fredag aftenarrangementet

I lighed med tidligere år er der fredag aften en køretur. Det er den 11. juni i år og den bliver lidt anderledes, da vi hylder genforeningen ved at besøge Knivsbjerg. Knivsbjerg er det tyske mindretals samlingssted, som Skamlingsbanken er for danskerne syd for Kongeåen. Vi starter i år med at køre kl. 17.00 ad mindre veje til Knivsbjerg, der ligger mellem Aabenraa og Haderslev. På Knivsbjerg skal vi spise ca. kl. 18.15 og når vi er blevet mætte, skal vi høre om stedet og rundt og se området. Inden vi kører tilbage, er der kaffe/te med kage.

Deltagere, som ønsker at deltage fredag aften, kan tilkøbe en rettes menu og kaffe/te med kage til en samlet pris på kr. 180 i forbindelse med tilmeldingen til træffet i tilmeldingsforløbet.

Overnatning:

Skal man selv arrangere. Det kan oplyses, at der er flere Bed & Breakfast steder i by, f.eks.:

- Hytter ved Klosterhallen (www.klosterhallen.dk),
- Løgumkloster Højskole (www.lkhojskole.dk),
- Løgumkloster Refugium (www.loegumkloster-refugium.dk)

Tilmelding:

Senest den 27/05 2021, hvis du vil med på turen fredag aften Tilmelding kun til træffet kan ske helt op til dagen, men hvis du vil være sikker på et af de eftertragtede krus, er tilmeldingsdatoen **den 27. maj 2021** via:

- www.englaendertraef.dk eller
- Ena Søndergaard tlf:22777439, mail: ena@englaendertraef.dk
- Thomas Nielsen tlf.: 2088 5476 eller mail alsveteranklub@gmail.com

Du kan se meget mere på www.englaendertraef.dk og på Facebook Englændertræf i Løgumkloster, som vi opfordrer dig til at like og dele.

Medbring din billet fra tilmeldingen, så du er sikker på at få et af de eftertragtede Englændertræfkrus. Har du ikke billetten med, er tilmeldt senere end den 27. maj eller slet ikke tilmeldt, kan du fra kl. 11.00 komme tilbage til tjek-ind-området og høre om der er flere krus tilbage. Tilmeldte efter den 27. maj har første prioritet, hvis der er krus til overs.

Gavnø Classic Autojumble & Concours de Charme Søndag den 13. juni 2021 kl.10.00-17.00

Sted:
Gavnø Slot, Gavnø 2, 4700 Næstved

Så er et nyt år kommet i gang, og det ser ud til, at vi stille og roligt er på vej ud af Corona pandemiens forbandelser. Regeringen taler om at påbegynde en langsom genoplukning af landet, og dermed nok også åbne for afholdelse af udendørs arrangementer. Således nok også for udendørs træf med vores elskede biler.

Et af de faste årlige indslag er Gavnø Classic Autojumble, som i år forventes at kunne blive gennemført. Så derfor....:



Kom med din bil og lad den være en del af de mange udstillede klassiske biler, og bidrag til at MG Car Club Danish Centre igen bliver arrangementets største stand.

Sidst arrangementet blev gennemført fik klubben en flot andenpræmie for sin stand – og i 2021 skal vi da helt til tops, hvilket vi tidligere har præsteret.

Har du en god idé til at gøre vores stand endnu mere spændende og interessant, så kontakt os endeligt.

Arrangementet har deltagere fra mange europæiske lande, så der vil også være mulighed for at få pudset dine sproglige færdigheder af.

Tilmelding:

Du kan gratis tilmelde dit køretøj og dig selv inden den 31.maj 2021 på:

<https://www.gavnoe.dk/autojumble/autojumble-tilmelding/>

Efter denne dato koster det kr. 100 at deltage.

Samtidig med din tilmelding, er der mulighed for at købe billetter til familien til en reduceret pris.

Priser og betingelser fremgår af Gavnøs hjemmeside:

<https://www.gavnoe.dk/event/autojumble/>

Husk ved tilmelding at påføre MG Car Club Danish Centre som klubstand. Så kommer du til at holde sammen med alle andre klubmedlemmer.

Vi glæder os til at se dig.

Torben



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Gør din MG forårsklar Søndag den 11. april 2021 kl.10.00-14.30

Sted:

Gør-Det-Selv værkstedet
Bådehavnsvej 4, 2450 København
Gør din MG forårsklar og se din MG fra bunden

Der vil være mulighed for at få gode råd og hjælp fra andre mere erfarne deltagere, hvis du ikke har prøvet det før. Nybegyndere er meget velkomne! Tag værkstedstøj på og dit eget værktøj med. Det er muligt at låne specialværktøj, hvis det er nødvendigt.



Det er bedst at medbringe egen olie og oliefilter, da forretningens udvalg er rettet mod moderne biler.

Arrangementet er gratis og tilmelding ikke nødvendigt, go sørg selv for din forplejning.

På gensyn til et arrangement som også er hyggeligt, hvor vi ser bilerne nedefra, udveksler erfaringer og sparker lidt dæk. Du er også velkommen for at kigge på, og få et indtryk af arrangementet.

Vi ses

Lars



Det går lettere, når bilen er på lift



Støt klubben,
hver gang du tanker



OK

Hvordan kommer jeg i gang?

MG klubben har indgået en sponsoraftale med **OK**, hvor du støtter klubben, hver gang du tanker med **OK**. Og vigtigt for dig er, at det ikke koster dig noget – **OK** betaler.

Ved spørgsmål kontakt:
Poul Henning Olsen på:
Telefon: 60 79 90 11 eller
Mail: poul.olsen6@gmail.com



Jeg har allerede et OK benzin / dieselkort:

Også godt hvis du har flere kort i husstanden.

Kontakt:

OK på tlf.: **70 10 20 33**

Meddel at du støtter;

MG Car Club Danish Centre,

og hermed vil være sponsor

Det er helt gratis !

OBS: Det er vigtigt du nævner klubbens fulde navn, så vores venner i vest ikke får glæde af sponsorpengene !

Jeg har endnu ikke et OK benzin / dieselkort:

Du kan vælge mellem to alternativer:

Alternativ 1:

Opret dig selv på:

www.ok.dk/lokalsporten

Alternativ 2:

Opret en App fra **OK** i App Store

Du behøver ikke benzinkort ved optankning.

JANUAR-FEBRUAR MÅNEDS VINDER FOTO



Udsigten fra Karlstrup Kirke. Bob Cobley savner foråret og at komme ud sammen med sin MG og møde sine mange MG venner

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 2022, og kun der.

Send dit foto til: rikkenissen@webspeed.dk

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



I klubbladet "Informer" fra Florida Sun-coast MG Club, kan man læse følgende:



Set januar 2021 under OVERSEAS REVIEW.

Af Lars Thousig

Tips til vedligeholdelse af din SU-karburator.

- Hvis karburatoren ikke lækker benzin, er der ikke mere på tanken (samme regel når du tester, om der er olie på din MG).
- Det eneste tidspunkt hvor dine karburatorer fungerer ordentligt er, når en mekaniker tager en prøvetur.
- SU karburator-dele kan udskiftes. Du kan erstatte en defekt del med en ny, og karburatoren fungerer, som den altid har gjort.
- Når du får fat i den korrekte størrelse nåle, er en af dem bøjet.
- Det universelle SU-reparations sæt fungerer på alle karburatorer - bortset fra din.
- Et hul i flyderen opstår kun, hvis det er søndag og forhandleren har lukket.
- Ikke to reparationshåndbøger anbefaler samme type olie til dæmperne.
- Withworth møtrikker og bolte svarer til SAE bolte og møtrikker, bortset fra at kanterne er runde.

- Strammer du møtrikken til nålene, vil de automatisk komme ud af center.
- Nåle og stempler kan bevæges glat og uden problemer, når karburatoren ligger på værktøjsbordet, og kun der!
- MG karburatorer kan justeres uendeligt, dvs. ethvert sted mellem "ikke helt korrekt" og "totalt forkert".
- Uanset ovenstående er en weekends hårdt arbejde med MG karburatorer at foretrække, frem for at udbedre en olielækage.

Kan du genkende noget af ovenstående??





Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1991
og klassiske køretøjer årgang 1992-1996.
Velkommen til vores fællesskab!

25%

rabat ved indtegnning
af flere biler eller
motorcykler

Præmieeksempler



Motorcykel - BSA

Dagsværdi 40.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
815 kr.



Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
743 kr.



Klassisk bil - MX-5

Dagsværdi 150.000 kr. (1992)
Ansvar + kasko
3.142 kr.



Veteranbil - Opel GT

Dagsværdi 150.000 kr.
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp
1.277 kr.

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

Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af
ThistedForsikring

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, fejlsøgning 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 KURSUS

MG kursus for begyndere Søndag den 18. april 2021 kl.10.00 - 16.00



Sted:

Lara Madsen

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:

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

Kursusleder er Matthies Nissen.

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

Kursusplan:

- ⇒ Gennemgang af MG'ens opbygning, herunder besigtigelse af undervogn på lift
- ⇒ Kontrol af motorolie og andre væsker
- ⇒ Hvordan du udskifter lyskilder
- ⇒ Skift af reservehjul med brug af bilens eget værktøj
- ⇒ Kontrol af dæk (alder) og dæktryk
- ⇒ ... og meget mere

Du bedes medbringe:

- ⇒ Din egen MG med donkraft, hjulnøgle og reservehjul samt bilens instruktionsbog.
- ⇒ Arbejdstøj og arbejdshandsker
- ⇒ Mad til frokost. Klubben byder på kaffe og en basse, en øl eller en vand

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

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

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

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

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

Da vi ikke kender de gældende corona-restriktioner, tages der forbehold for deltagerantal m.v.

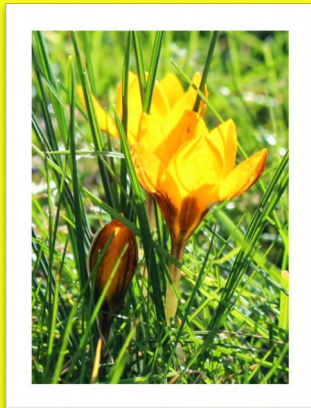
Matthies

INDBYDELSE TIL ANDRE MG ARRANGEMENTER

Kommende MG klub og veteranbil arrangementer 2021

Hvis forsamlingsreglerne arter sig, kan du glæde dig til en række spændende arrangementer henover foråret og sommeren 2021. Så sæt hellere kryds i kalenderen nu:

- ⇒ Søndag, den 9. maj: Årets første orienteringsløb
- ⇒ Søndag, den 16. maj: Søndagstur
- ⇒ Lørdag, den 5. juni: Store køredag.
 - Vi pønser på at få lavet vores eget arrangement
- ⇒ Lørdag, den 12. juni: Pigeturen
- ⇒ Søndag, den 13. juni: Gavnø med klubstand
- ⇒ Søndag den 4. juli: Søndagstur
- ⇒ Lørdag den 7. - søndag den 8. august:
 - Copenhagen Historic Grand Prix med klubstand
- ⇒ Lørdag, den 14. august: MGA-turen
- ⇒ Fredag-søndag, den 27.-29. august: Klubweekend
- ⇒ Søndag, den 5. september: Årets andet orienteringsløb
- ⇒ Søndag den 12. september: Søndagstur



En forårsidé

Ja, det er mærkelige tider vi lever i!!!

Måske skal vi i 2021 gøre som vi gjorde?

Vi var ni MG T -type i pensionistalderen fra Nordsjælland der tog sagen i egen hånd.

Vi udarbejdede en mailliste og skiftedes til at arrangere en tur på ca. 50 km.

Idéen var, at vi mødtes forskellige steder og kørte så ad små veje til et frokoststed, hvor vi selv havde stole og madpakke med.

På den måde foregik alt ude og med afstand - lige efter bogen.

Hilsen

Peter Clausen



Dit lokale Autoværksted i Nordsjælland.
Vi renoverer, servicerer & sælger klassiske biler

JH Classic Auto er autoriseret reservedels forhandler til de Engelske mærker som Triumph, MG, Spitfire, Austin Healey og Jaguar E-Typen.

Værkstedet har igennem mange år oparbejdet stort speciale kendskab med både totalrenoveringer & forsikringsskader. Vi sætter en ære i at udføre kvalificeret Autoservice, herunder pladearbejde på de klassiske sportsvogne.



Vi forhandler smørelie fra FUCHS
www.fuchs.com/dk/da/

JH CLASSIC AUTO
Grøndyssevej 3, 3210 Vejby
+45 41 60 60 04
info@jhclassicauto.dk
www.jhclassicauto.dk
Find os på Facebook

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 6. april 2021 kl. 19.00

Mødested:

P-pladsen ved Sommers Automobile Museum,
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Aftenur og gode råd

(Vi satser på at forsamlingsforbuddet er lettet så meget, at vi kan gennemføre årets første klubmøde.)

Herfra kører vi gennem Københavns landlige baghave en tur på ca. 42 km. Alle biler får en kørselsvejledning, og vi kører afsted i mindre hold. Slutmålet er et autoværksted som vandpolerer dele til især klassiske biler. Gammelt bliver som nyt uden kemikalier, opvarmning eller knofedt. Det bliver en demo af metoden.

Mødet er både udendørs og indendørs, og husk at respektere gældende Corona regler.

Tilmelding ikke nødvendig, og mødet afholdes uanset vejret.

På autoværkstedet bydes vi på aftenkaffe og måske lidt til hal-sen.

På gensyn til en aften-tur og et spændende værkstedsbesøg.

Lars



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 13. april 2021 kl.19.00

Mødested:

Hos Henrik,
Levetoftevej 2, 4690 Haslev

"Det fand'me uhyggeligt, du !"

Medbring gerne ting fra dit eget rædselskabinet. Hvis ikke, så har vi taget kassen med defekte og skæve MG-stumper med.

Vi vil erfaringsudveksle årsager til havarier etc. og forventer en god debat mellem deltagerne. Vi har prøvet det én gang tidligere i Vestsjælland, og der kan det nok være, at man lærte et og andet.

Max. deltagerantal iht. de på dette tidspunkt gældende corona regler skal overholdes

På gensyn

Bent



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 20. april 2021 kl.19.00

Mødested:

Englerup Auto

Elverdamsvej 99, Englerup, 4060 Kr. Såby

Veteranbil- og lastbil samling

Det er Preben der tager imod os denne aften, hvor han sammen med sin far Egon, viser os deres fine samling af veteranbiler og lastbiler.

På gensyn

Preben & Bo



KLUBMØDER I MAJ

2021

NÆRUM

Tirsdag den 4.maj kl.19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 11.maj



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 18.maj

HUSK:

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

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

SÆLGES

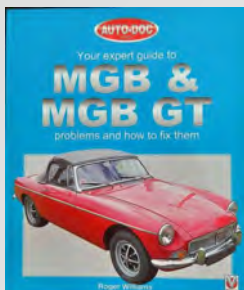
MGC 1969

Efter at have haft MGB tilbage i 1973 var det en drøm, der gik i opfyldelse, da vi købte en totalrestaureret MGC i 2018. Vi har efterfølgende forbedret bilen betydeligt. Bilen er indregistreret første gang den 31. december 1969. Bilen kan ses hos British Sportscars ved Kurt Bull (www.britishtsportscars.dk). På Kurt Bulls hjemmeside er der en billedserie og nærmere info om bilen. Vi har også haft en drøm at få en MORGAN. Dette har vi nu realiseret, og derfor vil vi sælge MGC.

Ole Wiborg
Tlf.: 4079 0032
E-mail: olewiborg@privat.dk

MGB bog

Your Expert guide to MGB & MGB GT. Problems and how to fix them. Se også i MG bladet nr. 1 – januar/februar 2021. Pris kr. 200,00.



Jan Nyc
Tlf.: 2938 2750
E-mail: jannyc@stofanet.dk

Kalechestativ

Til MGB-C Kalechestativ, 200,-kr.



Jørgen Dam
Tlf.: 2577 9048

Diverse MG dele

Jeg rydder op i garagen og sælger bl.a. følgende: Knock-on spinners til trådhjul. Fire stykker, meget lidt brugt. 12TPI gevind. 700 kr. Smiths ur, 52 mm, sort skive, spritnyt, fejlkøb. 650 kr. Vingeskruer til kaleche-stativ på MGA. Ubrugte. To stk. 100 kr. Reservehjulsdækken, MGA, sort, aldrig brugt eller monteret. 600 kr. Org. rat til MGA, brugt og i rimelig pæn stand. 1.600 kr. Knastaksel '714' til MGB. Mild tuning. Fin stand 1.500 kr. Runde sidespejle, h/v, med fladt glas. Pæn stand. To stk. 150 kr.



Christian Foss
Tlf.: 2148 0130
E-mail: c.foss@cfofss.dk

SÆLGES

Pilotjakke

Meget flot MG pilotjakke, str. XL, sælges. Grøn og rød og lækkert grønt MG foer, elastisk ribkant i liv og ærmer. På det nærmeste ubrugt. Pris kr. 650,-.



Gunver Maltesen
Tlf.: 2160 8275
E-mail: guma@postkasse.com

MG TD

Årgang: 1953. Chassis nr.: 25002. Farvekode: GN18, Connaught green (mørkegrøn). Næste syn: år 2023. Nuværende ejer har haft bilen siden 2005. Pris: 18.500 Euro (137.500 kr.)



Ole Nielsen
Tlf.: 2534 7368/2620 1368
E-mail: ole.n@nielsen.mail.dk

Sportsrat

Til MGB-C. Sportsrat m. nav. 300,-kr.



Jørgen Dam
Tlf.: 2577 9048

Dele til MG TC

Nyt ledningsnet samt viskermotor til MG TC sælges til højeste bud.

Finn Petersen
Tlf.: 2674 7769

KØBES

Fjernprojektører

Et sæt (2 stk.) originale Lucas fjernprojektører – eller tågelygter, model 576 købes – skal være i god stand.



Jørgen Hedetoft
Tlf.: 2892 3148
E-mail: j@hedetoft.eu

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



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

**Særlige regler gælder*



British Sportscars

REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT





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 Olesen
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 99 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 Snekkerten
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 de måneder
MG bladet udkommer, så kontakt Anlis Nissen

ANNONCER:

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

M.P. Autolakering Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B
3490 Kvistgård
Tlf. 49138309



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

Inspireret af fortiden. Bygget til nutiden.

Oplev den nye MG EHS Plug-in Hybrid.



MG EHS Plug-in Hybrid forbrug ved blandet kørsel 55,2 km/l. CO₂: 43 g/km.
Elektrisk rækkevidde op til: 52 km. Modellen er vist med ekstraudstyr. 7 års fabriksgaranti dog maks. km 150.000. Der kan forekomme omkostninger til ladeløsning og installation heraf.



Recharge yourself

→ mgmotors.dk