



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Maj 2021 - Nr.3

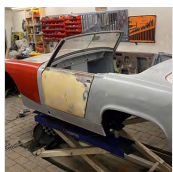


Peter Frimanns
MG PB 1935 foran
Vemmetofte Kloster



Aintree Motor Racing Circuit

Gert Jørgensen fra den jyske klub har besøgt den spændende og klassiske racerbane nord for Liverpool i England. Han prøver at genfinde de historiske sving og de historier banen er så rig på.
Kig ind på side 8-12.



Midget Projekt

Så er Charlotte, Claus og deres drenge nået lidt videre i deres restaureringsprojekt. Vi er nået til del 4. Læs inde på side 14-15

Madame Itier



Læs om denne spændende dame, der fik racerlicens i 1926 - og den er vi i besiddelse af. Læs på side 13.

Rikkens MG ZS EV



Så har Rikke kørt 54 dage i sin sprit nye el-drevne MG ZS EV. Læs om hendes oplevelser på side 16-17



MG arrangementer - endelig !!!

Så ser det endelig ud til, at vi kan glæde os til afholdelse af arrangementer i det tilstundende forår, da der sidst i MG bladet bringes invitationer til både til O-løb, Søndagstur, Pigetur m.fl. Hertil skal vi kære forårets MG flere steder, så glæd dig. Vi ses snart. Kig ind på side 30-36.





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

Vi holdt ordinært bestyrelsesmøde den 17. marts hos Jesper. Desværre var kasseren og suppleanterne udelukket i at deltage p.g.a. forsamlingsrestriktionerne.



Gennemgangen af afholdte arrangementer gik hurtigt, da alt siden sidste møde var aflyst. Men vi ser frem og planlægger aktiviteter fra 1 april. Lad os håbe det ikke bliver en Aprilsnar.

Vi måtte justere lidt på klubmøderne i april måned, da vi ikke forventer at indendørs forsamlings bliver på mere end fem personer. Heldigvis er der netop nu lukket op for 50 personer udendørs, hvilket vi vil gøre brug af.

Programmet fra 1. april er godt spækket med møder og aktiviteter, og vi håber at rigtig mange vil deltage efter en sæson med begrænsninger.

Der vil sandsynligvis komme justeringer, da genoplukning af Danmark er afhængig af flere faktorer. Hold øje med hjemmesiden, facebook og din E-mail. Får du aldrig E-mail fra klubben send din E-mail adresse til Anlis: moganissen@gmail.com

Orienteringsløb og Picnic ture.

Et forslag til justering af reglementet for Orienteringsløb blev vedtaget. Målet er dels at gøre det lettere for begyndere, dels sværere for de mere rutinerede deltagere. Begyndere og picnickørere får en rutebeskrivelse med mange hjælpetekster, og kortrute indtegnet på kortet, medens de rutinerede kun får en hjælpetekst for hver 6. tulipan og selv må indtegne den korrekte rute på kortet.

Har du ikke prøvet det før, er der nu mulighed for at prøve med meget lille risiko for at køre forkert. Det er sjovt og udfordrende og ruten er ad små veje i flotte landskaber.

Økonomien

Det ser fint ud på dette tidspunkt. Største udgift var de to første numre af bladet hos den nye trykker. Blad nr 2 har fået lidt mere "krop" ved at bruge papir med mere fylde. Nogle gange øger vi sideantallet til 44 sider, hvis stofmængden presser sig på, og vi har penge til det.

Medlemmer

Antallet af medlemmer er stabilt, da vi fra 1.1—18.3 2021 har fået 11 nye medlemmer, medens 11 har meldt sig ud. Hovedårsagen er, at bilerne skifter ejer, men heldigvis melder de nye ejere sig ind i klubben. Velkommen til de nye medlemmer.

MG Midget 60 år

I de kommende numre af MG bladet, vil der blive bragt en række artikler om fødselaren MG Midget. Modellen blev født i 1958 af Donald Healey, og fik hurtigt kæle-navnet "frogeye" på grund af lygternes fremhævede placering. En smart lille og relativ billig sportsvogn, som markedet syntes godt om, og som MG manglede i sit sortiment.

De nødtvungne familiesammenføringen i engelsk bilindustri i de år førte til, at Healey bilerne blev produceret i Abingdon, ved siden af MG. Ikke langt fra tanke til handling, og en ny fælles model blev udviklet som et sammenskudsgilde. MG Midget så dagens lys i 1961 på samlebandet ved siden af Sprite. Læs mere om den lange periode hvor modellen blev videreudviklet og produceret i de kommende jubilæumsartikler.

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

Lars

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

MARCH, 1962 185 MOTOR SPORT

SHE'S

INHERITED WINNING WAYS

THE NEW MG MIDGET

Starts ahead

THE CAR THAT

The great M.G. Midget is back again in top form, the modern version of a classic—and with magnificent lines! Here's a thrill—a safe, delightful thrill. For what is safer in motoring than high performance through the gears, wonderful braking power and the great M.G. assets of firm road holding and stable cornering? They're all here in the Midget. Try it now!

Starts ahead!

SPORTING TRADITION
B. M. C. RESOURCES
ABINGDON CRAFTSMANSHIP

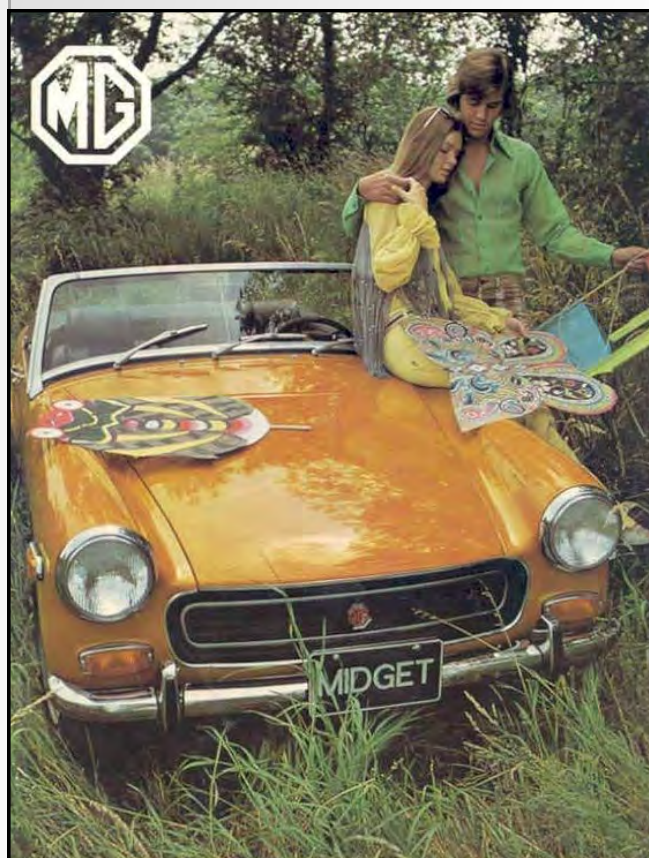
WITH A SPORTING APPEAL FROM A SPORTING ANCESTRY

M.G. MIDGET Price £475 plus £215 11.5 P.T. including motorbike
11 Hinch's (Finance and Leasing) B.M.C. Service—the more comprehensive in Europe

THE M.G. CAR COMPANY LIMITED, SALES DIVISION, COWLEY, OXFORD
London Showrooms: Stratton House, 30 Piccadilly, London, W.1. Overseas Showrooms: Nutfield Sports Limited, Cowley, Oxford and 41 Piccadilly, London, W.1.

Reklame fra 1962 i magasinet Motorsport. Tidstypisk og lidt gammeldags reklame i designet.

Senere annonce hvor selv Flower Power er med til at fortælle de unge at en Midget lige er sagen!





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:



Vi har til forsiden denne gang valgt en af de smukke og klassiske MG'ere i en tid, hvor vi skal opleve vores ædle MG mærke i helt nye SUV klæder.

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Foråret står for døren, hvilken dejlig konstatering efter en meget lang vinter med mørke, corona og mangel på social kontakt. Men nu lysner det, og vores samfund åbnes i skrivende stund mere og mere. Lad os håbe det varer ved, så vi kan opleve en køresæson med masser af oplevelser og dejligt samvær i klubregi.

Bladet du sidder med har en vigtig information vedrørende vores O-løbs reglement, som er blevet justeret. Læs det, da der nu tages flere hensyn til den enkeltes kunnen på ruterne.

Vi bringer også en spændende artikel, som har ligget og ventet nogle måneder. Det er Gert Jørgensen fra den jyske klub, der har besøgt den legendariske Aintree Motor Racing Circuit nord for Liverpool i England. Her vandt den første engelske racerfører et formel 1 race. Banen er i dag mere kendt for sine hestevæddeløbs arrangementer, men Gert fandt spændende spor på området efter den legendariske racerbane.

Charlotte og Claus kæmper videre med deres Midget projekt, som giver nogle udfordringer. Vi bringer 4.del af deres beretning med at få en Midget gjort klar til indeværende sæsons manøvreprøver, og måske også et par race !

Vi følger også Rikke og hendes erfaringer med sin nye el-drevne MG ZS EV, og ikke mindst ladestander problematikken.

John Milland beretter om en anderledes tur med gode venner, hvor han virkelig hængte på i den tunge ende, med en MGA, der ikke helt ville som han ønskede det.

Sidst men ikke mindst så læs Matthies Nissen sjove artikel om tidens biltests.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Når der udveksles erfaringer blandt ejere af klassiske biler, tales der oftest om vedligeholdelse af klassikeren, mens der sparkes dæk. Hertil rundes glæden ved, at køre en skøn aftenur med kalechen nede og duften af forår og sommer i næseborerne. Det giver altid en skøn oplevelse af, at bruge sin klassiker, som man selv har skruet på hjemme i garagen.

Med det billede på nethinden sidder jeg tilbage og tænker på et nyt klassiker initiativ, hvor der med pulje investeringer falbydes profit ved køb af rigtig kostbare klassiske biler (Ferrari, Lamborghini, Porsche etc.), biler de fleste af os kun kan drømme om. Tænker du derfor kun på penge og forøgelse af din formue, er dette måske det helt rigtige for dig ? - Tanken med initiativet er selvfølgelig en forventning om, at disse biler stiger i værdi over tid. Altså udelukkende spekulation. Hvor er klassiker passionen ? (Se mere inde på side 6).

Folk må da selv om, hvad de bruger deres penge til, men det synes som om klassiske biler pludselig hæves op på et højere niveau, idet sådanne initiativer har det med at skabe forventning om profit, uden hensyntagen til, hvilket grundlag det skabes på. Mon ikke sådanne initiativer kan have den konsekvens, at prisniveauet for klassiske biler blot øges, med risiko for, at almindelige mennesker til sidst ikke har råd til at udleve en klassiker passion, der tidligere var mulig ?

Det går nok ikke så stærkt, men tendensen kan virke skræmmende, da fokus nu flyttes fra glæden ved en klassisk bil man kan skrue på og køre i, til fremover alene at dreje sig om klassikeren som investeringsobjekt.

Lad os ikke håbe det når så langt, og lad os håbe at glæden ved fortsat at have en ægte klassiker man kan skrue på, og hertil køre nogle skønne ture i, bevares på et niveau de fleste har råd til.

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

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



To nye el-drevne MG ser dagens lys senere i 2021

"Ambitionen for MG Motor Europe er klar:

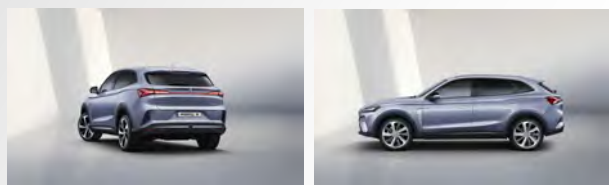
At gøre elektrisk mobilitet tilgængelig for europæiske bilister – unge af sind og klar til en ny elektrisk livsstil." (Matt Lei ,CEO MG Motor Europe)

Marvel R Electric



Så er SAIC fabrikken atter via MG Motor klar med to nye MG modeller i familien for rene el-biler, en satsning de nu åbenlyst går ind i på det europæiske marked.

Når de to modeller lander i Danmark vender vi tilbage med en vurdering, da vi regner med igen at få lov til at tage et par grundige prøveture i de to modeller.



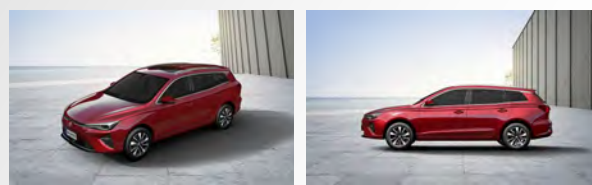
MG5 Electric



Marvel R er den anden rene el-drevne SUV model fra MG Motor, og følger fabrikkens "Evolution" design.

MG5 kendes fra tidligere, men her præsenteres den i en ren el-dreven stationscar.

Begge el-biler hævdes at kunne køre > 400 km jfr. WLTP normen.



MG salg i Danmark

Det virker som kineserne har set rigtigt ved at satse på el-drevne biler i Europa, og ihvertfald i Danmark. Om det så er på grund af det ædle MG logo på køleren, de attraktive priser, bilernes kvaliteter eller måske en kombination af det hele, vides ikke med sikkerhed.

Februar måned viste at den ren el-drevne MG ZS EV lå nummer otte på top-10 listen over flest solgte el-biler.



For Hybrid bilerne præstede den helt nye MG EHS at placere sig på en flot 5.plads.



Vi skrev i sidste nummer af MG bladet, at kinesiske bilproducenter ser et spændende og lukrativt marked for salg af el-biler i Europa. De foreløbige salgstal synes at bekræfte dette, endskønt de fleste mærker endnu er nye for den europæiske bilforbruger.

Men da SAIC via sine seks divisioner med hvert sit bilmærke sendte mere end syv millioner biler på gaden i 2020, skal vi nok forvente en vis økonomisk styrke til at kunne nå sine mål. Hertil skal lægges de kinesiske bilmærker, der konkurrerer med SAIC, som også er på vej ind Europa. Se bare den nyligt ankomne bil, Aiways, der har set danske veje nu.

Investér i en klassisk bil

Et nyt initiativ har set dagens lys i Danmark i form af det nyetablerede Selected Car Investment med kontor på Strandvejen 34 i Hellerup.

Hvis du synes din opsparing giver for lidt afkast har du nu mulighed for at komme med i en investeringspulje, som har til formål at investere i klassiske biler, som må forventes at kunne blive solgt med (god) gevinst efter et antal år.

Påstanden er, at afkastet skulle ligge i top sammenlignet med andre investeringsobjekter. Men du skal forvente at skulle til lommerne for at kunne lege med

Investering i superbilspulje 2 er endnu åben.... !

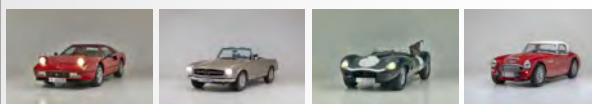


Kig ind på deres hjemmeside, det er spændende læsning:

<https://scinvestment.dk/>

I øvrigt har de et kendt "bil"-ansigt som Customer Relations Director i skikkelse af Claus Eberfeld, der tidligere stod i spidsen for netmediet ViaRetro.

Kilde og foto: Selected Car Investment



Tilpasning af O-løbs reglement

Af Rikke U. Nissen



'Orienteringsløbs-reglement-ændrings-udvalget'.....

..... er trådt sammen og har udarbejdet tilpasset reglement for sæson 2021.

Vi vil gerne både have flere deltagere og hæve sværhedsgraden, så der ikke er tre-fire vindere af et løb.

Dette vil vi gøre ved at give hjælp til begyndere i form af nyt pkt. 16.9 til reglementet:

Løbsledelsen kan vælge at differentiere, så begyndere får hjælp til at gennemføre løbet ift. til erfarne deltagere. F.eks. kan begyndere få kortetape udleveret tidligere eller får flere hjælpe-oplysninger på tulipanetaperne. Løbsledelsen kan også vælge at lade begyndere modtage hjælp fra løbsledelsen i form af 'gratis' telefonisk hjælp hvis de farer vild, uden at denne hjælp koster strafpoint. Løbsledelsen afgør suverænt hvem der kan anses som begyndere og skal oplyse dette forud for start på første etape.

For øvrige deltagere vil vi hæve sværhedsgraden ved at man kan udlevere kort-etapen kort før start, så de mere erfarne har kortere tid til at lægge ruten –

pkt. 4. Desuden vil vi give mulighed for anvendelse af 1:25.000 kort. Hjælpetekster til tulipaner skæres ned til hver sjette, dvs. med op til fem tomme felter – pkt. 16.2.

Generelt opfordres til at udnytte reglementet med en masse spørgsmål og rutekontroller undervejs.

Derudover ønsker vi at skærpe reglerne for at finde vinderen af mesterskabet, da vi i 2020 trods rigtig mange kriterier for at finde en vinder var helt nede i sidste underpunkt – ældste bil.

De nye reglementer er godkendt af bestyrelsen og træder i kraft 1. april 2021 og kan findes på klubbens hjemmeside.

Vi håber at rigtig mange medlemmer trænger til at komme ud og luften MG'en, enten som deltager i orienteringsløbene eller til en start ved at deltage i picnicturnen.

Husk, at vi fra 2020 har indsat en Rookie-pokal til bedste nybegynder-mandskab.

Første orienteringsløb afholdes 9. maj 2021. Se indbydelse her i bladet.

På udvalgets vegne

Rikke U. Nissen

Udvalget består af:

- Claus Poulsen,
- Nils Christoffersen,
- Jesper Eriksen,
- Rikke U. Nissen



Aintree

Motor Racing Circuit

Tekst og foto Gert Jørgensen

Den første engelske kører vandt et Formel 1 Grand Prix her. Den første Formel 1 Grand Prix sejr til en engelsk konstrueret Formel 1 skete her.

Som det fremgår af overskrifterne har Aintree Motor Racing Circuit noget at prale af, men mange kender slet ikke til motor banen og dens historie. Måske nogle hesteinteresserede kan nikke genkendende til navnet Aintree Racecourse og "Grand National Steeplechase" hestevæddeløbet samt hesten "Red Rum" der vandt løbet adskillige gange for mange år siden.

Jeg vil i denne artikel dog koncentrere mig om Aintree Grand Prix motorbanen og motorløbene, der fandt sted i årene 1954 til 1964. Fra 1965 til 1982 blev der fortsat kørt motorløb på den noget reducerede Aintree Motor Racing Club Circuit.

Vi starter dog i 1829, hvor det første hestevæddeløb fandt sted på landområdet Aintree nord for Liverpool. Det var en hotelejer William Lynn fra Liverpool, der havde leaset jorden af Lord Sefton til formålet. Lynn kreerede banens layout af etablerede tribuner. Tribunerne blev i øvrigt senere et kendemærke for Aintree, idet de er voldsomt store.

Det første "Grand National Steeplechase" hestevæddeløb, der er et heste "hækkeløb", fandt sted i 1839, og er blevet afholdt flere gange hvert år siden da.

Lord Sefton og Lord Derby sad begge med i løbskomiteen, og har såmænd

siddet der lige indtil nu i vore dage – dog i yngre generationer. Nogle af de store tribuner er da også opkaldt efter dem. Vi har således "Lord Sefton Stand" og "Lord Derby Stand", der stadig står og skuer over anlægget.

I 1848 blev leasingen overtaget af Mr. Edward Topham. Topham familien "sad på anlægget" frem til 1980'erne. Edward Tophams barnebarn Arthur havde ikke rigtig nogen interesse i at drive anlægget, men det havde hans kone Mirabel Topham, der gik hen og blev en meget kendt skikkelse i hele Liverpool området. Mirabel havde en enorm drivkraft og var en spændende personlighed.



Skitse over Aintree banen



Hun evnede at skrabbe midler sammen til at købe anlægget på 260-acre (10.500 m²) samt alle bygninger af Lord Sefton for £275.000 i 1949. Heraf var £220.000 et lån fra Lord Sefton.

Pengene skulle betales tilbage inden 21. december 1962. Nu blev den gode Mirabel Topham rigtig kreativ, for der skulle løbende skaffes flere midler end hestesporten kunne bringe ind. Ved de mange møder hos Lord Sefton, for at få købet på plads, havde hun mødt Freddie March, der også havde navnet / titlerne "Frederick Charles Gordon-Lennox, 9th Duke of Richmond, 9th Duke of Lennox, 9th Duke of Aubigny, 4th Duke of Gordon", som kort sagt var den samme person, der ejede Goodwood Estate og som just lige havde etableret Goodwood Motor Racing Circuit i 1948 på området i nærheden af sin hestevæddeløbsbane Goodwood Race Course, der også stadig eksisterer.

Mirabel blev inviteret til Goodwood Estate, hvor hun blev meget betaget af hvad hun så på denne nye motorbane. Således inspireret af Goodwood og med fuld support af "Freddie", Duke of Richmond, gik Mirabel i gang med at forhandle med Lord Sefton og organisationen "The Jockey Club and the National Hunt Stewards" om at ombygge Aintree

anlægget til også at indeholde en motorbane uden at ændre hestevæddeløbsbanen.

Det lykkedes så ganske fantastisk for Mirabel at få dette anlæg etableret, men ambitionerne var størrel! Der skulle køres det britiske Grand Prix på banen. Mirabel gav rettighederne til at arrangere løbet til klubben BARC som via Mirabels diplomatiske snilde i 1955 fik rettigheder til at afholde Grand Prix of Great Britain af RAC.

Aintree Motor Racing Circuit 1954 - 1964

Banen blev lavet på 3 måneder og kostede £100.000. Længden var på 4,8 km. 150 arbejdere knoklede dag og nat for at få den færdig til åbningsløbet d. 29. maj 1954. På alle andre baner før og senere er tribuner kommet til efterhånden som økonomien tillod det, men her stod man jo med en hestevæddeløbsbane som havde en tribune kapacitet til ca. 20.000 mennesker fra det første løb – det var jo ganske imponerende.

Noget som også er ganske specielt ved denne bane er, at der faktisk går en offentlig vej lige på tværs af både heste- og motorbanen. Anlægget var udlagt som en 2-delt bane med en Club Racing

Circuit i den nordlige ende, hvor den sydlige del med tribunerne kunne hægtes på til Grand Prix ved at spærre tvæervejen af. På samme måde havde/har anlægget en oval bane til hestevæddeløb i den sydlige del, hvor den nordlige del kan kobles på til "Grand National Steeplechase" hestevæddeløb ved at spærre vejen og smide noget sand på vejen der går på tværs. Det gør man stadig den dag i dag.

På den sydlige del går motorbanen uden om heste væddeløbsbanen, dvs. tættere på tribunerne, og på den nordlige del ligger motorbanen indenfor race course.

Banen rundt

Start/mål og pits er lige nedenfor tribunerne og efter at have kørt mod uret det første år blev det ændret til at køre med uret resten af tiden. Med uret går vi så nu i god fart mod "Waterway Corner", der er en blød højre kurve der kan tages med høj fart. Turen går nu langs med kanalen til et 90 graders højre sving med et par bump når tvæervejen Melling Road krydses ved Anchor Crossing og vi kommer nu ind på Sefton Straight, der er en kort langside, og vi er nu inde på den nordlige del af banen der stadig eksisterer som Aintree Club Circuit. Efter 2 venstre sving og et skarp højre går vi efter





Stirling Moss bakker sin Maserati 250F ud inden løbet i 1954



en langside mod den lange bløde Beckers Bend for så at komme ud på Railway Straight, der er den længste langside på næsten én km. Denne afsluttes ved Melling Crossing, hvor vi så igen krydser Melling Road i noget der kunne ligne et S-sving i selve Melling Crossing.

Det er den mest drilske kurve af dem alle. De fleste der har kørt på denne bane siges at være røget af her mindst 1 gang – selv Moss og Fangio er røget af her. Til slut kommer opløbsvinget Tatts Corner hvorfra de fleste billeder af denne bane nok stammer med alle tribunerne i baggrunden – et rigtig fedt motiv.

I 1950 blev Formel 1 verdensmesterskabet introduceret, og de første 4 år blev det Britiske Grand Prix afholdt på Silverstone, men i perioden 1955 -1962 skiftede man mellem Silverstone og Aintree. Fra 1950 – 1970 blev der også holdt mange Formel 1 løb, der ikke talte med som Grand Prix til verdensmesterskabet.

Således blev åbningsløbet d. 29 maj 1954 det første formel 1 løb "The Aintree 200" (200 miles), hvor Stirling Moss vandt finaleheatet i sin Maserati 250F. Den havde hans far Alfred, der var en ret velhavende tandlæge, i øvrigt købt til ham for at promote sin søns talent, idet der ikke var mange fabriksteams der kunne få øje på unge Stirlings talent når han racede rundt i sin 500cc Cooper Norton. Det gav så i øvrigt pote idet Stirling Moss året efter fik en kontrakt med Alfred Neubauer fra Mercedes som gamle Alfred Moss vældig godt kunne tale med. På denne måde kom unge Stirling i Grand Prix lære hos Fangio der var i samme team.

På selve åbnings løbsdagen blev der kørt i mange klasser så som Sportsvogns klassen (Le Mans biler) og 500cc klassen med formel junior biler med typisk Norton og Jap motor cykel motorer. Dette løb vandt Moss i øvrigt også!

I 1955 kom så det første British Grand Prix til Aintree d. 16. juni. Alle fabriks team stillede op; Maserati, Ferrari, Cooper, Gordini, Connaught og ikke mindst Mercedes-Benz med 3 biler af typen

W196 der var helt dominerende dette år med Fangio og Moss ved rattet. Karl Kling var 3. kører, og sjovt nok var udviklingschefen for racerløbs bilerne Rudi Uhlenhaut listet som reservekører i programmet. Uhlenhaut gik for at være lige så hurtig som Fangio og Moss, men han fik sjældent lov at køre. Det ville Mercedes-Benz simpelthen ikke risikere.

Kort fortalt så dominerede Fangio og Moss hele løbet, og de havde en drabelig kamp, hvor Moss med få meter kom først over målstregen. Den dag i dag er Moss stadig i tvivl om Fangio lod ham vinde for sit hjemmepublikum. Fangio hævder det gjorde han ikke. Fakta er at Moss blev den første Brite der vandt det Britiske Grand Prix. Stor jubel og mega presseomtale for Aintree banen, der gjorde at publikum strømmede til og resulterede i at Mirabel Topham fik en meget god forretning ud af sin investering og kunne betale lånet tilbage til Lord Sefton i 1962.

Der blev kørt mange løb på banen i de kommende år, men det vigtigste i denne historie var nok det Britiske Grand Prix i 1957.

Vanwall bilerne blev skabt af Tony Vandervell der ejede Vandervell products som var storleverandør af Thin-Wall lejer til hele bilindustrien – deraf navnet "Van Wall" for Grand Prix bilerne. Du kan stadig få plejl- og hovedlejer til din MG fra Vandervell Product Ltd..

Vanwall motoren var reelt bygget sam-

men af fire Norton 498cc motorcykel motorer med et fælles topstykke og Amal karburatorer. Det gav således den 2liters motor de var brug for.

Chassiset i 1954 var nyudviklet af en genial ung gut, der hed Colin Chapman som havde fået det til at gå rigtig stærkt. Et andet ungt talent Frank Costin lavede det specielle aerodynamiske karrosseri, der gjorde at Vanwalls topfart langt oversteg konkurrenternes.

1957 resulterede i masser af sejre med Tony Brooks, Stirling Moss og Stuart Lewis-Ewans ved rattet, idet de vandt stort set alt. Det bekom alle vel, da 1956 modsat havde budt på mange problemer for Vanwall.

I et utroligt spændende British Grand Prix på Aintree d. 20. juli vandt Stirling Moss og blev således den første Brite der vandt det Britiske Grand Prix i en helt igennem designet Britisk bil af Britiske designere! Det snakker Briterne stadig om den dag i dag!

Aintree banen har således utrolig meget motor sports historie at fortælle, men det er dog de færreste uden for United Kingdom der husker eller kender banen og dens historie. Det sidste Grand Prix blev kørt i 1962. Beslutningen om at køre det Britiske Grand Prix på Brands Hatch i 1964 var med til at ødelægge økonomien for Mirabel Topham og Aintree, og det sidste løb på Grand Prix banen blev reelt kørt i slutningen af 1964.



Stirling Moss som vinder i 1955 foran Juan Manuel Fangio

Aintree Motor Racing Circuit 2017

Jeg besøgte banen i 2017, og blev egentlig overrasket over hvor meget der er tilbage af den sydlige del af Grand Prix banen, der ophørte med at blive brugt i 1964. Faktisk kan man stadig køre rundt på hele Grand Prix banen fra 1964.

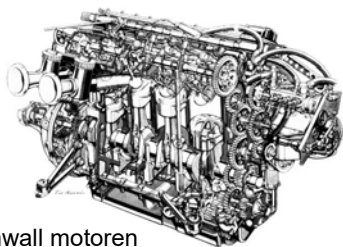
Den sydlige del er dog noget ujævn i belægningen, hvorimod der faktisk stadig køres lokale club race og sprints på den nordlige del.

Banen er i dag primært kendt for "Grand National Steeplechase" hestevæddeløbet, samt hele atmosfæren omkring dette løb, der er som man ser det fra Ascot og nu også

ved Goodwood Rival med damer mejet voldsomt ud til disse begivenheder.



Club Circuit ligger dog midt på en Golfbane nu om dage, så der kræves lige en aftale med golf klubben inden start, men det får man, kan jeg forstå på de lokale inde på golf klubbens restaurant.



Vanwall motoren

Jeg fik en aftale med Manageren af Aintree anlægget inden jeg tog af sted hjemmefra, så jeg frit kunne gå rundt på hele anlægget, og jeg fik desuden en guide, Trevor, der var en ældre herre i portner boligen. Han var meget ivrig efter at fortælle om heste, og jeg blev da også slæbt over i heste båsene for at se hvor hesten "Red Rum" havde stået.

Man var lige nu i gang med at klargøre til "Grand National" så der var en masse aktivitet på anlægget. Vi kom så langsomt ind på "Motor Racing", og det viste sig at han også her kunne fortælle en del.

Vi kom hele Grand Prix banen rundt, men måtte jo så gå en omvej ved det lukkede hegn ved Melling Road for at fortsætte ad Sefton Straight. Her er der en køreskole for knallerter der bruger denne del af banen. Ved Cottage Corner



Vanwall motoren

at man nu på eget ansvar bevæger sig ind på golfbanen (der stod vist også noget om et forbud). Når man nu er kommet helt til Aintree nord for Liverpool skal et sådant skilt da ikke hindre denne motorbanes arkæologiske videre tur. Man kan således gå videre ad turen rundt på Club Circuit der er på ca. 3 km.

For enden af langsiden Railway Straight har vi så Club Corner, der går over i Cottage Corner, og det er reelt dette sving der deler banen op mellem den gamle Grand Prix bane. Går man lige ud ved Club Corner ender man ved gitteret til det stygge S-sving Melling Crossing, der går tværs over Melling Road og videre ad den gamle Grand Prix bane ned mod de store tribuner og Start/Finish Straight. Man kan virkelig godt forestille sig at denne Melling Crossing ikke var for tøsedrenge når det skulle gå rigtigt stærkt.



Nutiden:

Feltet i Aintree horse stable racing



(Begge foto)

Fantastisk view fra 4. sals højde på Lord Sefton Grand Stand ned mod start/mål langsiden. Her får man et fantastisk blik på hele Grand Prix banen og Grand National Race Course med Melling road der kan skimtes at skære det hele over på midten.

Fra første dag havde man arvet de store tribuner fra hestevæddeløbene. Alle pit bygningerne lå inde på græsset lige på den anden side af plankeværket. Dengang kørte man jo ikke ind ad en sidevej for at blive serviceret i pit – man kørte bare ind til siden.



"Waterway Corner" er en fed meget hurtig kurve for enden af Finishing Straight, og den fører os over i Canal Straight der går langs med vandkanalen på den anden side af cementmuren - deraf navnet. Muren er fuldt intakt fra dengang man kørte race fra 1954-1964.



Her er vi så for enden af Canal Straight og runder kurven der går over Anchers Crossing på Milling Road. Billedet er taget fra Milling Road.

Mirabel Topham styrede hele anlægget som Chairman and Managing Director of Topham Ltd. frem til 1973. Familien boede i Paddock Lodge, der er en bygning på selve anlægget i alle årene og frem til Mirabels død i 1980. Bygningen står stadig på anlægget, og er nu omdannet til gæstehus efter den sidste del af Topham familien for nylig har forladt den. Området drives i dag af "Aintree Jockey Club Racecourse".

Club Circuit drives i dag af "Liverpool Motor Club"

Der blev afholdt 55 løb på Club Circuit mellem 1965 og 1982. Heraf var en del faktisk med Formula Libre der var gamle Formel 1 biler.

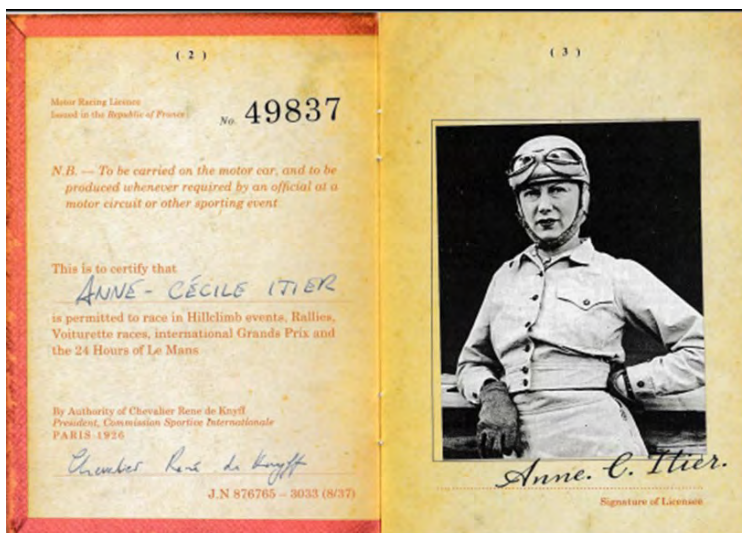
Efter 1982 afholdes der nu kun klub race samt Sprint, der minder lidt om det vi går og laver i MG Sport. Banen er dog ganske spændende – det er jo en del af en gammel Grand Prix bane. "Liverpool Motor Club" er stadig arrangør af klub løbene, og som det fremgår af de følgende billeder hygger de sig stadig gevaldigt med rigtige biler

NB! Et lille kuriosum. Michael Cooper søn af John Cooper fra Cooper Car Company, der jo havde mange Formel 1 sejre – heraf en del på Aintree, overtog bilfirmaet 2001. I 2013 kreative han en cykel division "Cooper Bikes". De fleste af disse cykel modeller har navne efter gamle klassiske motorbaner. En sådan cykel bringer mig på arbejde hver dag. Min cykel hedder "Cooper Aintree"!



Madame Itier Racerkører

Tekst Allan Christensen
Foto hentet fra Madame Itiers racerlicens



V i er på redaktionen kommet i besiddelse af et historisk klenodie - når vi selv skal sige det. Det er selveste Anne-Cécile Itiers originale racerlicens, desværre uden dato, men da Anne-Cécile, der gik under kælenavnet "Madame Itier", levede fra den 31.juli 1890 til den 23.marts 1980, må licensen være udstedt i begyndelsen af 1926, hvor hun senere på året vandt "Paris - Pau sur Brasier race". Hun afsluttede iøvrigt først sin racerkarriere i 1953, i en alder af 63 år.

Ikke at vi normalt bringer artikler om datidens koryfæer indenfor racerhistorien, da det som bekendt vil være lidt af en opgave, da der findes rigtig mange spændende racer personligheder, også udenfor MG miljøet.

Men vi syntes i dette tilfælde, at der var en særlig grund til, at bringe en lille historie om denne enestående kvinde, der slog sine folder ved deltagelse i mange af datidens berømte racerløb både på bane og på almindelig vej.

Den direkte årsag er selvfølgelig den, at det ikke er hver dag vi modtager en ægte racerlicens for en af datidens kvindelige racerkørere og så oven i købet med Credit-Suisse som akkrediteret sponsor.

Hun er nok ikke så kendt i Danmark, men som fransk født i Pomeys, Rhone-Alpes, deltog hun i rigtig mange franske løb, og ikke mindst i Le Mans, hvor hun deltog i seks Le Mans løb i perioden 1932-39. Ikke at hun opnåede så mange topplaceringer, men hun opnåede altid flotte placeringer, og normalt indenfor top -10.

Udover Le Mans optrådte hun i et væld af forskellige racerklasser, hvor hun udover Le Mans deltog i Grand Prix klassen for biler med motorer under 1.500 cc, opnåede mange placeringer fra nummer 2 til 5, men tilsyneladende aldrig en sejr i den klasse.

Hun deltog også i Rallye Monte Carlo i årene 1939 og fra 1948-1953, i alt syv gange.

I næsten alle bilklasser og løb kørte hun Bugatti (model T37, T51 og T39A).

Hun deltog også i et væld af Hill Climb løb m.m.

Under Anden Verdenskrig hjælper Anne-Cécile Itier med at køre jødiske børn ud af Frankrig på trods af sit tidligere møde med Fritz Von Hanstein.

Det var en alsidig dame, som også var involveret i et hav af initiativer både indenfor racersporten og i forhold til mere sociale aktiviteter. Hertil har hun haft et omskiftende liv som hustru, da hun blev skilt fra sin mand i 1931, hvor hun i en periode bar navnet Anne-Cécile Rose-Itier.

Hun nåede at blive næsten 90 år, inden hun døde den 23.marts 1980 i Cannes.



Anne-Cécile Rose-Itier, sjette i den marokkaniske GP i 1930 på Rally.



Anne-Cécile Rose-Itier ved Trophée de Provence 1932.



Anne-Cécile Rose-Itier ved Grand Prix de l'Algérie 1930.



Her poserer Anne-Cécile Itier ved en Adler Rennlimousin

Projekt Midget

...et fælles projekt for "drene"



DEL 4



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 karosseri mm., bil 2 – vi kalder den donorbil - har en ok fungerende motor og andre ok mekaniske dele .

— o o o —

Rom blev ikke bygget på én dag - og det bliver den her Midget tilsyneladende heller ikke! Det tager længere tid end vi først havde regnet med. Karossen var bare ikke så god, som først antaget. Vi har lagt mange timer i at forbedre tidligere knapt så heldige reparationer og hertil diverse rustarbejde. Men det går heldigvis langsomt fremad, til gengæld synes vi ikke, at vi har sprunget over hvor gærdet var lavest. Så den lille Midget har bare at blive fin til sidst.

Højre forskærm, blev kasseret af pladesmeden (far/svigerfar) – den var bare for ringe. Alt for meget rust og især tidligere reparationer i form af dårlige svejsninger og brug af spartelmasse gjorde, at der blev for meget arbejde med at få den gjort brugbar. Claus fandt derfor en "ny" forskærm på den blå avis. Den var fin, ingen skader og ingen rust. Skærmen var dog til en MK3, vores er en MK2, men det måtte blive den. En ny ville tage

Her følger fjerde 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.

for lang tid at få hjem, og dernæst passede prisen os. Endvidere boede sælger kun ca.15 km. fra os, så det var bare ren win-win. Forskellen på de to skærme er iøvrigt, at blinklyset ikke er placeret helt samme sted, hvilket man jo kan undre sig over. Vi har en idé om, at det sikkert er et eller andet lovkrav, der har dikteret dette. Blinklyset fra den dårlige skærm blev herefter skåret af, for derpå at blive svejset på den nyindkøbte skærm.

Et godt råd med sådan et projekt: Prøv undervejs om karrosseridelene stadig passer sammen. Med så meget skære og svejse arbejde, kan der jo komme lidt skævheder. Vi er ikke ved at genopbygge en Midget, der skal ende med at stå helt skarp for deltagelse i Gavnøs Concours de Charme konkurrence. Den skal

jo "bare" bruges til race, selvom den selvfølgelig gerne må se nogenlunde ud – trods alt.

Da alle dele var klar og blev hængt på, passede det fint sammen, lige på nær den højre forskærm. Den var lidt for høj i forhold til karrossen ved toppen af torpedoen. Om det er en skævhed vi har lavet, eller noget med skærmen, er ikke til at sige. Vi havde brugt et indkøbt reparationsstykke til højre forskærm, hvor skærmen var blevet skåret over, hvorefter det nye reparationsstykke var blevet svejset på, så højden kom til at passe. Og hermed er det slut med svejsearbejdet.

Nu skal der slibes, spartles og grundes inden den skal til maleren. Jer der har fulgt med i vores historie, tænker nok ... hov ... ville de ikke selv male den? Og jo ... det var planen. Men man har en mening til man tager en ny. Eller, som det konkret viste sig at være tilfældet: Vi havde ikke tænkt over lugtgenerne ved brug af sådan en 3-komponent lak. Regnestykket med indkøb af lak, masker, udsugning, filter mm står ikke mål med udgifterne til, at få den lakeret ude i byen. For slet ikke at nævne den forventede højere kvalitet på resultatet af arbejdet.

Køb af reservedele i England

Vi har købt nogle af delene hos Moss i England. Vi var lidt spændte, med tanke på de nye regler mht told, moms mm. Men det kan konstateres, at vi blev positivt overrasket, set i forhold til de skrækhistorier, der kører på blandt andet de sociale medier. Vi købte for £ 254 excl. moms, svarende til ca. kr. 2.200. Hertil dansk moms på kr.528,70, svarende til 25% af faktura beløbet. TNT informerede os via sms og mail om momsbeløbet, og hvor det skulle betales. Det blev leveret med TNT til hoveddøren, uden at man i øvrigt behøvede at være hjemme. TNT sørgede for alt toldbehandling.

Vi syntes leveringstiden var lidt lang, men de er også slemt ramt af Corona i England, så det kan være én af forklaringerne. Vi bestilte hos Moss den 2. januar, med afsendelse fra Moss den 18. januar, og hurtig levering i Ølstykke allerede den 21.januar. *(Papirarbejdet i forbindelse med Brexit i UK har betydet betydelige forlængelser af ekspeditionstiderne på varer sendt fra UK til EU, så vær forberedt på lange leveringstider. Læs også Lars Thousigs Brexit indlæg i MG blad nr. 2 – 2021 / Red.).*

Bur og hardtop

Indtil videre er planen at vores Midget skal bruges til klubbens manøvreprøver, og at drengene kan køre lidt i den på landevejene. Men det forlyder her i familien, at "nogen" går med drømme om måske at køre andre løb (?).

Så allerede her fra projektets start står det klart, at tanker om at benytte bilen til andre løb nok også bliver virkelighed. Af den grund har vi besluttet at få sat et bur i bilen, samt få indkøbt et FIA godkendt racersæde til førersiden. Hertil hjelmlåse på frontklappen, og selvfølgelig FIA godkendte H-seler. Og sidst men ikke mindst bliver det spændende at opleve den fancy styrthjelm i brug, der lå under juletræet til jul.

Kun styrthjelm er et krav til klubbens manøvreprøver.

Beslag til buret er blevet svejset i, så det kan sidde forsvarligt fast. Vi har byttet os til en hardtop mod fronten fra vores donorbil. Buret fylder en del, så vi var lidt bekymrede for, om der var plads til en hardtop. Men som det kan ses på billederne, passer den perfekt.



Bur og hardtop passer fint på karrossen



Herover: Bunden grundmales 2 gange
Herunder: Bunden er nu færdiglakeret.



Tilpasning. Bilens pladedele samles for at se om de passer sammen.



Beslag til bur er svejset i ved hjulkassen i begge sider.



Forskærmene er fra hhv en Mk2 og Mk3 og blinklyset sidder ikke ens. Indfatningen til blinklyset blev flyttet fra den dårlige skærm til den nye



Hjelmlåse er boltet i. Det er et krav ved eksempelvis DASU baneløb, at hjelmen skal være fastspændt, for at undgå at den flyver af ved en evt. kollision.



...alt godt kommer til den der venter !

Her følger del to af beretningen om min leasede MG ZS EV. Denne artikel omhandler ladeboks, -tider og priser.

— o o o —

54 dage efter at jeg fik nøglerne til min MG ZS EV elbil, blev ladeboksen endelig installeret og tilsluttet. Nu behøver jeg ikke lade 'ude'. Forud gik en del kvaler – udover kvalerne med at tanke strøm.

Clever – not so Clever!

Min oplevelse af Clever, som er navnet på mit 'benzin'-selskab, har ikke været imponerende. Fejl i forbindelse med oprettelse af abonnement; fejl i opkrævning af beløb på abonnement; opkald til mig om fejl på min (endnu ikke-eksisterende) ladeboks (!); ombytning af min adresse med en kunde i anden by etc. Da det endelig blev tid til nedgravning af ladekabel, satte frosten en stopper for gravearbejdet.

Den 'smarte' app på telefonen, hvor man kan finde ladestanderne (det hedder ladepunkter!) og starte ladning, virker kun, hvis man har installeret sin e-mail på samme telefon, hvilket jeg ikke har. 'Nej, så kan du kun følge ladepunkterne...'

'Har I så en brugsanvisning på min kommende ladeboks – kan jeg starte ladning på forudbestemt tid, eller hvordan fungerer det?' 'Vi er ved at udarbejde en brugsanvisning, som bliver lagt på vores hjemmeside, når den er klar...', men installatøren skal nok fortælle dig, hvordan den fungerer, når du har fået opsat din ladeboks.'

Da ladeboksen endelig var opsat, viste den sig super nem at bruge. Ledning med stik sidder fastmonteret i boksen. Du tager stikket ud, sætter det i bilen, låser bilen, og den lader! Når den er færdig, låser du bilen op, tager stikket ud og sætter det tilbage i ladeboksen. På et display kan du aflæse, hvor mange kWh batteriet har fået tilført. Meget enkelt.

Også for enkelt! Der er nemlig INGEN form for lås på ladeboksen. Alle kan tage stikket og sætte det i deres elbil på min regning! Der findes en nøgglås til ladeboksen, men den er ekstraudstyr som ikke fås i Danmark, selv om den er vist i installationsmanualen. Jeg skal derfor afbryde den separate gruppe til ladeboksen på eltavlen inde i huset, hvis jeg vil slukke for strøm til eventuelle gratister. Efter genopstart skal ladeboksen kalibrere i ca. 15 min. før den kan bruges igen! Der findes heller ingen form for forudprogrammering eller lignende. Det er en 'ommer' og absolut ikke Clever.



Tekst og foto: Rikke J. Nissen

Opladning med 'mormor-laderen' hjemme hos mine forældre. Dag 2 som elbilist. Wilma skal lige tjekke, hvad det nu er for en bil, som holder i indkørslen. Den lugter ikke som de andre MG'er i husstanden.

Ladeerfaring

Den lange ventetid har givet mig en del erfaring med ladetider og ladepunkter. En MG ZS EV kan oplades på flere måder:

Mulighed 1:

Med det medfølgende ladekabel kan man hjemmelade. Kaldes for 'mormor-laderen'. Kræver tilslutning til stikkontakt med jord og min. 13 AMP-sikring. Selve stikket som skal i væggen skal evt. modificeres med et mellemstykke. Ladetiden, som oplyses i bilens cockpitdisplay, er ca. 6 timer ved 75% resterende batteri og 0 gr.C. Og det passer!

Mulighed 2:

Offentlig ladestander på 22 kW. Hos Clever er disse ladestander altid med to udtag, så to biler kan lade samtidig. Det betyder, at de to biler deles om kapaciteten. Det er ligesom med internettet; du får en teoretisk hastighed, men virkeligheden er ofte en anden...

På disse standere skal man selv medbringe ladekabel, som jeg i mit tilfælde tilkøbte sammen med bilen til ca. 1.900 kr. Når bilen tilsluttes lader, oplyses ladetid i bilen cockpitdisplay. Der er ikke display på ladestanderen. Min erfaring siger, at ladetiden oplyses meget pessimistisk, og at der vindes tid undervejs,

Jeg har oplevet ni timers ladetid ved 40% batteri og 0 gr.C, men reelt skæres der et par timer af tiden undervejs. Det er dog ikke specielt meget hurtigere end med mormor-laderen. Påregn overnatning ved ladestanderen (altså bilen) – og check parkeringsreglerne først.

Uanset om opladning er fuldført eller ej, så kan kabel ikke trækkes ud af bilen af en anden bilist eller ballademagere. Der er simpelthen lås på. Godt at vide.

Mulighed 3:

Offentlig ladestander på 50 kW – en såkaldt hurtiglader. Her bruges ikke egen ledning, men en ledning og stik af en kaliber, så det minder om en almindelig benzinslange på en tankstation. Stikket er dobbelt og griber ind i begge de to stik i fronten på MG'en og sidder fastmonteret på ladestanderen, som er så stor, at det vel nærmest kan kaldes en ladestation.

Ved 40 % resterende batteri og 0 gr.C er ladetid ca. 1½ time. Der er sjovt nok rift om den ene hurtiglader i Holbæk!

Der er display på standeren, som fortæller om opladningsprocent og hvor mange kW strøm, der fyldes på bilen. Til gengæld kan displayet i bilens cockpit ikke vise resterende ladetid, vist nok fordi denne type ladning foregår direkte med højspænding uden om omformeren.

Når batteriet er ladet op, så låser laderstanderen op, og andre kan overtage ladekablet. Det oplevede jeg, da jeg kom for at hente min bil efter endt opladning. Stikket var taget ud, men dækslerne på bilen, som skal beskytte bilens stik, havde tyven ikke sat på plads, så regn og rusk kunne piske ind i stikkene!

Mulighed 4:

Opsat ladeboks hjemme. Lader med 11 kW. Det er ikke hurtigt, men der er ikke nogen P-regler, som jager dig rundt i byen, og du har standeren i fred! Desværre er der ikke nogen app til en MG ZS EV, så man kan styre det hele fra sofaen. Der findes flere udbydere af ladebokse.



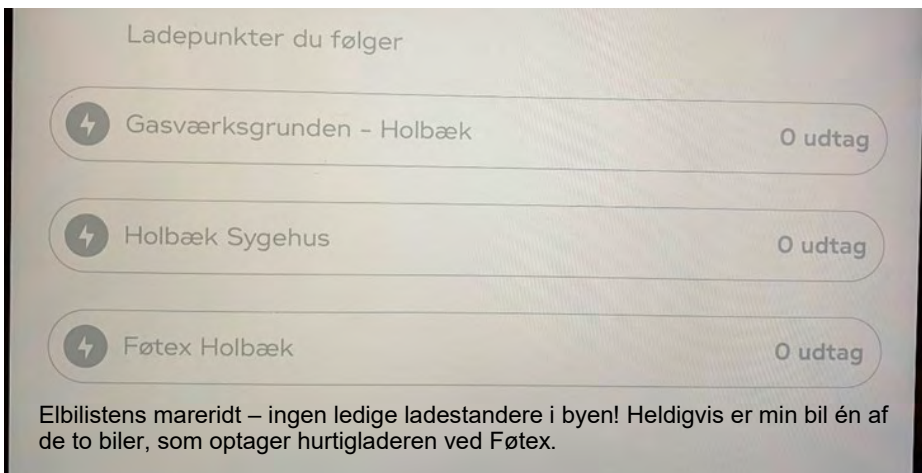
Endelig efter 54 dage: Egen ladeboks

Hvad koster en opladning?

Der er sjovt nok aldrig nogen kloge hoveder som skriver om, hvad det koster at køre i en elbil. Hvad koster det at lade sådan en krabat? Benzinerpriser og kilometer pr. liter kan man forholde sig til, men strøm er jo ikke gratis! Nu skal du holde ørerne stive og nok læse det følgende et par gange!

Jeg har fået min årsopgørelsen fra SE-AS-NVE (undskyld ANDEL – et rædselsfuldt forsøg på at finde et inkluderende navn...). Jeg har elvarme og får dermed lidt reduktion i afgifterne. Af årsopgørelsen fremgår, at totalpris inkl. afgifter, abonnement, moms og forbrug divideret med forbrugte kW-timer giver en gennemsnitspris på 1,92 kr. pr. kW time i 2020. Faktisk lavere end de to foregående år!

Ud fra oplyst antal påfyldte kW på hurtiglader kan jeg konstatere følgende: Ved 0 gr.C lader bilen 150 km teoretisk rækkevidde på 1½ time, og får i det tidsrum påfyldt lige under 27 kW.



Med en kW-pris på 1,92 kr. svarer det til, at jeg tanker strøm for ca. 52 kr., som igen svarer til ca. 5 liter benzin ved en literpris på lige over 10 kr.

5 liter til 150 km giver 30 km/l. Min tidligere benzinbil kørte 18 km/l. Opladning ved offentlige ladestandere er inklusive i abonnement til 749 kr. om måneden. For 749 kr. kunne jeg med min tidligere bil tanke ca. 75 liter benzin svarende til 1350 km. rækkevidde. Det er det samme, som jeg kører i elbilen. Så den del går lige op.

Lader jeg hjemme, skal jeg betale strømforbrug udover abonnement på 749 kr. om måneden. Men... Clever refunderer noget af elprisen ud fra en på Christiansborg politisk vedtaget beslutning om refusion med udgangspunkt i PSO-afgifter.

Hvert kvartal offentliggøres refusionsbeløb på Clevers hjemmeside. Beløbet nedsættes sjovt nok hvert kvartal (i takt med at der kommer flere og flere elbiler på vejene?), men er frem til 31. marts 2021 på 1,86 kr. pr. kW-time.

Udregning: 1,92 minus 1,86 giver 0,06 kr. pr. kilowatt-time. Total batterikapacitet er på 44 kWh. Med et teoretisk helt fladt batteri skal der påfylde 44 kWh á 0,06 kr. efter refusion = 2,64 kr. for at køre teoretiske 263 km, som er rækkevidden på et fyldt batteri!

Uden refusion koster en optankning ca. kr.85.

Man skal i øvrigt være opmærksom på, at refusion ikke kan finde sted, hvis man selv ejer sin ladeboks.

Hos nogen selskaber kan man heller ikke få refusion, hvis man i forvejen har elvarme og på den måde får el til nedsat sats. Refusionen gives kun til erhvervsdrivende, og i dette tilfælde giver Clever det videre til kunderne.

Dvs. selve strømmen til bilen er pga. subsidier næsten gratis.

Nå ja, så skal prisen for opsætning af ladeboks lige lægges til! 7.500 kr. for ladeboks og tilslutning til eksisterende eltavle inkl. nye sikringsgruppe til ladeboksen. Af og til er der kampagner, hvor man får det med sammen med bilen.

I mit tilfælde skulle der også nedgraves 40 meter kabel ud til P-pladsen. Her knækker filmen – 31.000 kr. oveni!

Erfaring efter de første 3.000 km

Jeg har ikke oplevet tekniske problemer med bilen, udover at relæet ved overhaling blinket af og til ikke giver lyd fra sig i displayet, så I kommer til at vente til et kommende nummer af MG Bladet for at få information om eventuelle defekter og kvaler.

Jeg er rigtig glad for at køre i min elbil, og rigtig glad for at have fået mit eget elkraftværk/tankstation - selvom det tog alt for lang tid, men alt godt kommer til den der venter.



Liden tue kan vælte stort læs



Tekst og foto John Milland

Vi planlægger altid en fælles tur det ene år til udlandet, hvor vi flere gange har været i bl.a. Sverige, Italien, det tidligere Østtyskland og det øvrige Tyskland. Næste år er turen planlagt til afholdelse i Danmark. Som det ses har vi således gennem de mange år været rigtig mange forskellige steder på vores ture i vores sportsvogne.

I 2020, hvor næsten alt stod i coronaens tegn, blev årets tur afholdt i Danmark i form af en Jyllands tur i midten af august med to overnatninger på Hotel Rye og to på Tambohus kro. Turen startede med, at vi alle mødtes med mundbind, ombord på færgeren Odden - Århus.

Min MGA plejer næsten aldrig at gøre knuder, det er som regel en af de andre, der får behov for at skulle skrue lidt undervejs. Men på denne tur var det så alligevel min MGA, der pludselig holdt op med at lade (jeg har generator på). Det skete på vej til færgeren på Odden, og da batteriet var fuldt opladet hjemmefra, kunne det da ikke være afladet? – Her glemte jeg lige, at et batteri jo ikke bliver ved med at være fuldt opladet, da der er krav om køreløys etc.. Men trods dette uheld nåede vi færgeren i fin tid.

Fra Aarhus gik turen mod Rye, hvor vi ankom til Hotel Ry uden andre uheld.

”Vi er med i en herlig seks bils køreklub for sportsvogne med følgende medlemmer:
én Triumph TR3,
én Triumph TR 5,
én Triumph P250,
én Mazda MX5,
to MGA 1600”

John Milland



Flemming Hansen, der kørte i den anden MGA havde heldigvis måleudstyr med, hvor en test viste, at der ingen ladestrøm kom fra min generator, hvorfor vi regnede med, at den var stået af. Hvad gør man så, op til en weekend, hvor alt næsten er lukket?

Jeg ringede til en god ven i Ålborg, John Hollænder (BMC freak), som måske havde en god idé, og vidste hvem der evt. kunne ligge inde med en brugt eller ny generator, som vi lige kunne hægte på og komme rundt med. Måske kunne den endda holde til hele turen samt også turen hjem, da jeg så kunne udskifte den lånte med en helt ny jeg havde liggende hjemme.

Jeg fik et par adresser og telefonnumre af John, hvor en ”Kurt”, boende lidt nord for Silkeborg med eget sportsvognsværksted: han havde heldigvis hele tre generatorer Det gik jo nemt, så da jeg ankom til ham valgte jeg den første i rækken, som så hæderlig ud. Tilbage på hotellet opdagede jeg, at remskiven ikke passede til min bil, så jeg måtte sætte remskiven fra min generator over på den jeg havde fået fat i hos Kurt. Sådant en operation er bare ikke let på en hotelplads uden sit rigtige værktøj. Jeg fik derfor telefonisk fat i et værksted, hvor jeg kunne låne en skruestik og en lufthammer.

Der gik selvfølgelig en del tid med dette, men jeg fik da remskiven både af og på, hvorefter jeg kunne begive mig tilbage til hotellet og montere den nyanskaffede generator fra Kurt. Resultatet var stærkt bekymrende da der igen ingen lade-strøm var! – Pokkers!

Ingen vej tilbage, jeg måtte igen have fat i Kurt, som havde flere generatorer lig-gende, så jeg måtte tilbage til ham for at få byttet den til en anden.

Den næste generator i "kæden" så noget bedaget ud, men Kurt påstod at den virkede, så den fik vi pillet af og sat remskiven på. Det hele passede heldigvis. Herefter gik turen så atter tilbage til ho-tellet for at få monteret generatoren. Og så.... Nu var der slet ingen lade-strøm! – Hva' nu?

Jeg ringede lettere opgivende igen til Kurt, som kunne fortælle, at han alligevel skulle forbi Rye om aftenen, så han ville smide den sidste generator han havde af på hotellet.

Næste morgen stod jeg tidligt op og af-monterede og monterede den sidste generator Kurt havde været forbi med aftenen forinden. Jeg fik sat tænding på....! - Ingen lade-strøm! – Nu var gode råd dyre. Aftenen forinden havde vi via en bekendt i nærheden af Rye lånt et ladeapparat, så batteriet havde fået strøm hele natten, da vi på anden dagen af vores tur skulle mod nord.

Lidt uden for Viborg havde vi af Kurt fået et tip om en MG mand (Ib), som udover at være enorm flink, samtidig havde en utrolig flot kælder indrettet som et unikt BMC værksted med mange reservedele, og flot restaurerede MG- og Morris biler, samt en ægte bar. Han havde heldigvis nogle ældre generatorer, hvor jeg hurtigt

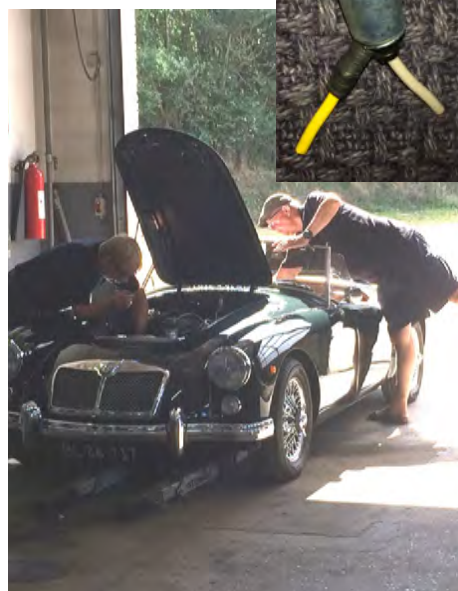
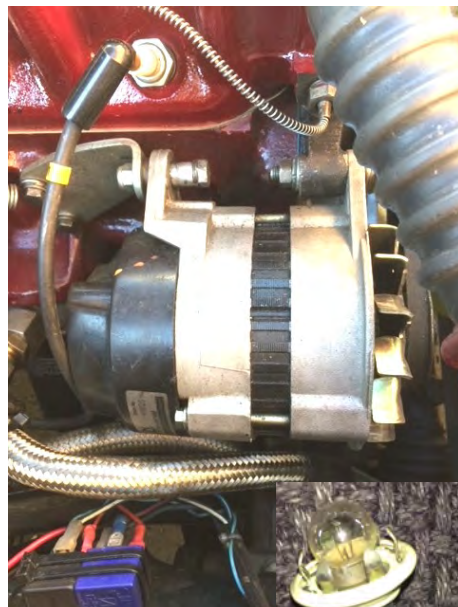
fik valgt en til påmontering. Men igen, igen, igen blev resultatet: ingen lade-strøm!

Nu havde jeg næsten opgivet det, da vi nødtvungent måtte begive os af sted. Lige inden vi kørte nævnte Ib, at han havde en god ven i Viborg, som var inde-haver af et Lucas værksted. På vej til Viborg købte vi, for en sikkerhedsskyld, en oplader hos T.Hansen.

Lucas værkstedet i Viborg stod nu på min besøgsliste. Desværre viste det sig, at indehaveren var en ældre mand, som kunne meddele at hans første og eneste mand på værkstedet var til lægen, hvor-for vi måtte vente på ham. Vi fordrev derfor tiden med at indtage en skøn fro-kost i solskin på torvet i Viborg, hvorefter vi igen kørte til Lucas værkstedet, hvor mekanikeren var kommet tilbage fra læ-gen. Vi fik ham til straks at få testet ge-neratoren på en rigtig tester, både den jeg havde fra Ib og min egen gamle. Re-sultat: De virkede begge!

Jamen, hvad så? Mekanikeren testede derefter ledninger, hvor alt så fint ud lige indtil han kom til kontrollampen for tænding (Ignition). Her konstaterede han, at der var en overgang der kortsluttede. Da den blev klippet af og en ny (uoriginal) påmonteret virkede hele molevitten. Vi kunne nu endelig komme videre i den oprindelige plan for vores tur i det jyske, hvor vi hurtigt fandt de andre fra selska-bet, som var kørt nord over. Vi blev igen forenet på Tambohus Kro, hvor vi kunne nyde de sidste par dage af vores tur med lange ture, både til fods og i bil, i den skønne nordjyske natur.

Den nyindkøbte lynlader blev afleveret hos T. Hansen i Hillerød, efter en meget begivenhedsrig tur til det skønne Jylland.



Mine MG drømme

Tekst og foto Allan Christensen



I tidligere nummer af MG bladet opfordrede jeg til, at I skrev lidt om jeres bildrømme. Det kunne være om ungdommens drøm af en bil, hvilke biler det så rent faktisk blev til, eller måske et emne om dine MG biler. Emnet er ret frit, blot det handler om dine biltanker.

Tidligere har flere indviet os i deres spændende bildrømme og tanker om biler, og ikke mindst MG. Vi kan bruge mange flere af sådanne artikler, det er skønt at læse om jeres biltanker gennem tiden.

I den ånd tillader jeg mig i al beskedenhed, at give jer min historie om MGere gennem mit liv, idet jeg siden drengesårene har været forelsket i MG som mærke og ikke mindst de modeller de sendte på markedet dengang.

At hedengangne fantastiske Mercedes-Benz modeller også havde - og har - en stor plads i mit hjerte er en helt anden sag, og som kun blev en drøm udlevet gennem de meget smukke Tekno biler. Nå ja, måske var der én undtagelse! - Det vender jeg tilbage til.

Min første MG drøm.

Min far havde en kollega på tegnestuen som havde anskaffet sig en MGTC eller MGTD i 1959 eller 1960. Jeg husker det fordi min far fortalte, at han kørte i den inden han havde fået kørekort, så min mor var ikke begejstret, da jeg fik en tur i



Mercedes-Benz 300 SL, 1957

MGen, hvor jeg endda fik lov at sidde på skødet af min fars kollega, så jeg kunne styre MGen. Nok var det en lille vej, men tænk alligevel - 10 år gammel!

Jeg måtte straks efter plage mine forældre om, at få netop en MGTC / TD som Tekno model, så jeg kunne nærstudere den på spisestuebordet.

Min næste MG drøm.

I skolen snakkede vi drenge temmelig meget om tidens biler, og ikke mindst sportsvognene. I et bilblad dengang 1961-62 læste jeg om MGA, som var på vej ud af produktion, da den nye MGB stod for at skulle markedsføres i 1962.

Vi var et par drenge, der syntes MGA havde nogle uhyre smukke linjer, faktisk sammenlignede vi den med tidens fantastiske Mercedes-Benz 300SL fra 1957. Den med mågevingerne var helt unik. Vi syntes bilens runde linjer mindede om MGA.

MGAen blev også en drøm jeg fik fastholdt via en Tekno model i farven BRG.

Mercedes-Benz drømmen blev voldsomt næret af en klassekammerat, hvis far indimellem hentede ham fra skole om lørdagen i sin sølvgrå Mercedes-Benz 300 SL (dog ikke med mågevinger). Jeg havde nærmest min klassekammerat i forhør, hver gang han blev hentet i denne fantastiske bil. Også den måtte jeg nøjes med i Tekno format.

Tredje MG drøm.

1963 var året, hvor jeg blev opmærksom på den nye MGB. Via bilblade fik jeg sat mig grundigt ind i bilens linjer og ydelser, samtidig med at jeg blev mere og mere forelsket i den. Jeg syntes den lignede en rigtig moderne MG model, så den blev straks anskaffet som Tekno model, og hertil fik jeg fat i et plasticsamlesæt af bilen. Ved et tilfælde lykkedes det mig endvidere også at få fat i en model i pap, udklippet fra bagsiden af en havregryns-

pakke!

Billeder af MGB kom til at pryde flere af mine skolehæfter, i øvrigt til stor irritation for vores klasselærer, som af en eller anden grund ikke kunne fordrage biler, ellers var han meget rar.

Jeg fulgte MGB modellens udvikling meget tæt, men desværre syntes jeg ikke det var så tit jeg fik lejlighed til at beskue den lidt nærmere, bortset fra de årlige biludstillinger i Forum.

Tiden nærmede sig, hvor jeg skulle til at tage kørekort, så på en ferie med mine forældre i sommeren 1967 gik jeg nærmest ind i en BRG farvet MGB på en gade i Innsbruck. Den forsinkede selvfølgelig den videre færd i byen, til stor ærgrelse for mine forældre, men studeres skulle den i hvert fald. Efter dette syn blev jeg enig med mig selv om, at en MGB skulle jeg simpelthen have, når pengene rakte til det. Men først skulle kørekortet i hus.

Drømmen underbygges.

I 1970 gik min tredje drøm delvis i opfyldelse, da min - nu salig - svigerfar anskaffede sig en Tartan Red MGB fra 1968. Jeg mener han gav kr. 32.000 for bilen der kun havde kørt meget få kilometer.

Jeg kunne næsten ikke være i mig selv, da han tilbød mig og hans datter (min



MGB set i Innsbruck juli 1967

kæreste og nu hustru gennem indtil videre 51 år), at køre en tur i MGen. Vi fik endda lov at låne MGen flere gange de næste par år.

Tænk som 19 årig at få lov at låne en næsten ny MGB, og så tage en tur op ad Strandvejen med kalechen nede. Det var ubeskriveligt skønt, og helt specielt når vi parkerede for at købe en is. Alle de beundrende blikke fra jævnaldrende glemmer jeg sent.

Desværre afhændede svigerfar MGBen efter et par år, da han nærmest aldrig kørte i bilen. Han sagde altid at han havde købt den for at have noget at køre efter morgenbrød i om søndagen, da han havde sin firmabil til hverdagen. Svigermor syntes nok også det var noget ekstravagant med en næsten ubenyttet sportsvogn stående i garagen.

Desværre havde jeg slet ikke råd til at overtage den, så jeg vinkede farvel til bilen med minder om en række skønne ture med kalechen nede.

Årene går, men drømmen bestod.

Jeg havde mange forskellige sportsvogns drømme i en periode, hvor vi havde travlt med at få stiftet familie, hvor børnene også kom til. Dog kunne jeg ikke glemme MGB og indimellem også MGA, hvor jeg huskede de mange bil diskussioner vi havde os drenge imellem i skoletiden i begyndelsen af 60'erne.

Så pludselig en solrig sommerdag i 1992 ser jeg en skinnende flot MGB iklædt Tartan Red lak, stående midt i Sandvig på Bornholm, hvor hele familien standser op med hver sin is i hånden. MGBen står parkeret op ad en husmur til en hyggelig lille restaurant. Jeg tænker at man nok lige kan få lov til at kigge nærmere på den, hvilket blot får min gamle drøm om en MG til at blusse op igen. Min søn syntes den da var meget lækker, men han havde lige en is, der skal holdes øje med. Jeg gik rundt om bilen, kiggede ned i siddebrønden, da kalechen er hevet af. Og her sker der noget! – Nu skal jeg altså have en MGB bekendtgør jeg overfor den undrende familie, der egent-

lig hellere ville gå videre og nyde deres is.

Jeg beslutter mig for, at når vi kommer hjem fra sommerferie er det tid til at se sig om efter en MGB. Jeg må også finde ud af, hvad sådan en koster, og hvad man skal være opmærksom på.

Drømmen går endelig i opfyldelse.

Efter et hav af diskussioner med mig selv og min hustru beslutter jeg i slutningen af 1994, at nu skal det være. Så jagten går ind på en MGB. Først i eftersommeren 1995 lykkes det mig at finde "min" MGB iklædt Tartan Red lak med nye sorte lædersæder med røde syninger. Lige i øjet. Den var fra 1964 og havde kun kørt 82.000 km, så den smule rust der boblede nederst på dørene var i småtings afdelingen uagtet jeg aldrig tidligere havde rodet med noget under en motorhjul. Ej heller med andet der kunne risikere at give olie eller skidt på fingrene. Mine kompetencer lå alene på at nyde køreturene, og sådan blev det. Det kostede lidt på værkstedregningerne, men jeg fandt en dygtig og venlig vatermand i Vanløse, som hjalp mig med reparationer gennem de følgende år. Han var vidst nok lidt dyr, hvis man lyttede til rygterne, men han var venlig, kunne overholde aftaler, var hurtig og levede ordentlig kvalitet.

De næste 10 år levede jeg med min MGB, selvom min svigermor, der endnu levede, syntes det var noget pjat med sådan en sportsvogn. Jeg kunne jo bare se på, hvor kort tid Frede (min salig svigerfar) havde sin MGB tilbage i starten af 70'erne - belærte hun mig om.

Jeg var generelt tilfreds med, at den var så enkel og ret besat forholdsvis billig at køre og vedligeholde, så da jeg solgte den næsten præcis 10 år efter jeg havde købt den, fik jeg kr. 85.000 for den, det var kr. 3.000 mere end det jeg gav 10 år tidligere. Den trængte nu til et generelt løft og en kærlig hånd, så jeg syntes den fandt en god ejer i det nordjyske.

Slut med sportsvogne og MG?

Det var tanken denne maj dag i 2005,

hvor min skønne MGB drog nordenfjords, i øvrigt til stor tilfredshed for min hustru.

Fjerde MG drøm bliver født.

Men så en dag i 2007 løb jeg tilfældigt ind i en højrestyret MGF VVC med 148 hk fra 1998 hos Kurt Bull i Kvistgaard. I begyndelsen stod det mig ikke helt klart om bilen var til salg, men jeg fik ihvertfald en prøvetur i den, og så var jeg solgt. Her var jo tale om en moderne bil, hvor der formentlig ikke var så meget skruearbejde, oliespild o.s.v.. Den havde både Airbags, ABS, let aftagelig kaleche, en meget kvik motor og hertil nogle lækre farvematchende lædersæder, omend en smule smalle, men det var en rigtig dejlig bil at køre i. Dog var jeg glad for at min højde ikke var mere end 185 cm. Min bror på 192 cm nåede aldrig at kunne komme til at sidde ordentlig i bilen.

Jeg solgte min MGF VVC i 2018 efter at have nydt den i 11 år. Årsagen var, at jeg gennem de sidste 3-4 år praktisk talt aldrig kørte i den, så det var på tide at afhænde den. En entusiastisk herre fra Aarhus fik bilen overdraget på Høje Taastrup station en septemberdag i 2018. Det var en af de mærkeligste hjemture i S-toget jeg nogensinde havde haft.

Her sad jeg og kom i tanke om min barndom i skolen med vores mange bil diskussioner, hvor min interesse for MG modeller ofte blev suppleret med modeller fra Mercedes-Benz. Drømmen om en Mercedes-Benz 300 SL blev aldrig til noget, der er blevet et eller andet med priserne for den model, der gør den umulig at komme i nærheden af.

Jeg måtte nøjes med min skønne Mercedes C230 med 6-cylindret motor, der nu har tjent mig i mere end 10 år. En skøn køremaskine jeg nok beholder.

Hvad så nu?

Det bliver måske igen en MG? – Eller måske bliver det til endnu en Mercedes, ? - Hvad med den lille SLK sportsvogn?

♦



Tekst Matthies Nissen. Foto: Autosport, Autocar, Car and Driver

God og grundig biltest

PRØVEKØRSLER FØR OG NU

Jeg sidder med en FDM 'vejprøve' af MG Magnette ZA. Testen er fra 1956 og udarbejdet af Civilingeniør Mogens Teisen, en af de meget seriøse testkørere i halvtredserne og tresserne. Dengang var biltest ikke overladt til autodidakte journalister men til fagfolk, der kunne deres kram! Det medførte også at de pågældende 'vejprøver' (begrebet 'test' var ikke en del af det danske vokabularium endnu), var utrolig detaljerede. Test, der står i skrigende kontrast til de test, som nutidens biler bliver udsat for. Udsat og udsat, det er nok at overdrive. Somme tider tvivler man på at de pågældende journalister har kørt længere i bilen end hen til bageren. Til gengæld kan de en masse smarte vendinger om det pågældende produkt. Nogle synes at det er underholdende, jeg synes det er ligegyldigt og useriøst.

Men hvad er det vi forventer af sådan en biltest?

Er det en beskrivelse af køreoplevelse og interiør eller forventer vi en teknisk gennemgang af bilen? For mig er der ingen tvivl om at halvtredserne og tressernes købere var interesseret i bilens teknik, og selvfølgelig også i bilens indretning, men fremfor alt i bilens driftssikkerhed. Det sidste er en del af forklaringen på, at 'Folkevognen' blev så populær som familiebil. Det på trods af at bilen var upraktisk. FDM kritiserede dengang, og flere gange siden, 'Folkevognen' for dens køreegenskaber, og gav den noget der lignede bundkarakter.

Men tilbage til det med teknikken i forbindelse med datidens prøvekørsler. Var det i virkeligheden noget man *tvang* læseren til at interessere sig for, eller var det bare noget der desværre fulgte med, hvis man dengang i halvtredserne læste en prøvekørsel? Jeg ved det ikke, men for mit eget vedkommende var det virkelig noget der interesserede mig meget; da jeg altid har været lidt *biltosset*.

Uanset hvad, så virker det som om datidens bilejere vidste mere om deres biler end i dag. Mange spurgte ind til teknikken i forbindelse med et serviceeftersyn eller i forbindelse med en reparation, da det nok også var nødvendigt at vide en del om sin bil, for at kunne foretage nogle helt nødvendige tjek. Oliestanden på motoren skulle kontrolleres jævnligt, tilsvarende med kølervæsken (hvis det ikke var en Folkevogn). Man tjekkede også selv bilens lygter og tegngivnings-



Kopi af Robert Storm P plakat.
Bragt med tilladelse af Storm P Museet.

apparat, og man kunne endda selv skifte en udbrændt pære eller et par viskerblade. Det var også dele, som man normalt kunne købe på enhver tankstation, når man nu alligevel var der for at tanke sin bil. Dengang kunne man også tjekke bilens dæktryk på tankstationen, og det endda på en dejlig ukompliceret måde. Dog var der ingen vaskehal.

I dag er der kun få der interesserer sig for teknikken i selve bilen. Den skal bare køre og være økonomisk. Og så måske ikke helt korrekt, da veteranbilejerne selvfølgelig interesserer sig for det tekniske. Det er vi simpelthen nødt til, for der ingen til at hjælpe os, hvis den gamle teknik bryder sammen ude på landevejen. Forestil dig at din MG med trådhjul er punkteret og du ikke selv er i stand til at skifte hjul? Tror du at vejhjælpsmanden kan hjælpe dig? Måske, hvis han er over tres år! Ellers må du fortælle ham hvordan det skal gøres.

Tilbage til prøvekørslerne. Detaljeringsgraden i de gamle *vejprøver* harmonerer godt med detaljeringsgraden i de gamle instruktionsbøger (brugermanualer), der beskriver alt om bilen og hvad der kan forventes af hændelser, hvor man selv kan foretage mindre reparationer.



I vor tids nye biler skal vi til gengæld være helt up-to-date på det digitale. Vi skal helst kunne betjene alt det som fabrikkerne mener vi ikke kan leve uden - uden at vi måske selv føler behovet for de pågældende features. Tænk på alt det tilgængelige på bilens infotainment skærm, hvilket i virkeligheden er meget distraherende og til stor skade for trafik-sikkerheden.

Men et er instruktionsbøgerne. Noget andet er det tekniske fravær i forbindelse med testkørslerne. Skyldes fraværet de pågældende journalisters manglende tekniske viden eller skyldes det, at det er næsten umuligt at fravriste fabrikkerne tekniske detaljer omkring deres produkt. Det sidste er i hvert fald en kendsgerning, prøv blot at søge på deres hjemmesider. Det bliver man ikke meget kloge af. Heldigvis er der så sælgeren, han må da vide alt om det produkt han repræsenterer? Forkert - Jeg havde aldrig fået svar, hvis jeg havde spurgt ind til tekniske detaljer af interesse for mig.

FDM PRØVER DE NYE AUTOMOBILER

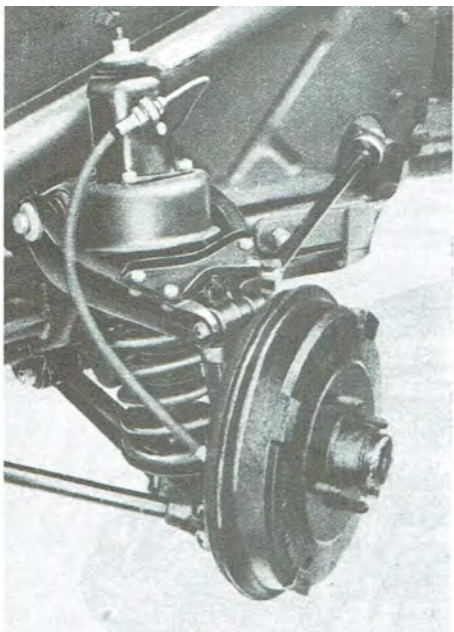
Desværre har jeg ikke lov til at bringe hele den gamle FDM *vejprøve* af Magnetten. Derimod må jeg godt citere fra denne.

Mogens Teisen redegør indledningsvis meget detaljeret for bilens opbygning:

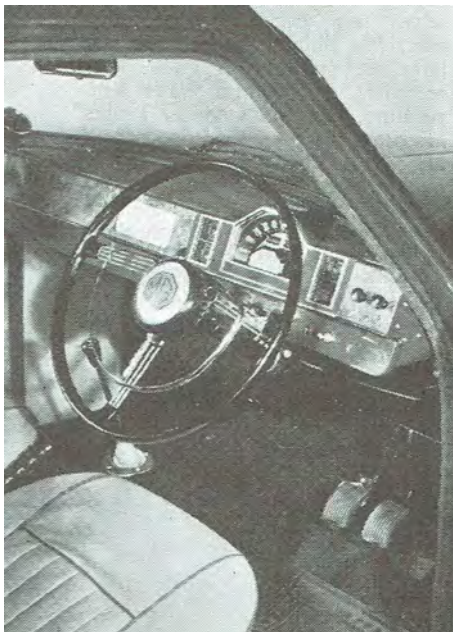
"Forhjulene er ophængt i lange og korte tværsvingarme, lejret på en travers, der er svejset til to fremadvendende 'horn' på det selv bærende karosseri. Den nederste, sænksmedede tværsvingarm er forsynet med et skråt bagudrettet støtterør, medens den øverste svingarm, der dannes af to pressede stålprofiler, har en tilsvarende fremadrettet støttestang. Begge støtter er forankret i gummiblokke på den bærende konstruktion og giver forhjulsophængt stor stivhed over for vridningspåvirkninger fra bremsemomenterne. Forfjedrene er skruefjedre, der omslutter dobbeltvirkende hydrauliske teleskopstøddæmpere."

Den detaljerede beskrivelse understøttes af et foto visende forhjulsophænget. Foruden den tekniske gennemgang af bilen så er der selvfølgelig også en beskrivelse af, hvordan bilen opfører sig på landevejen, og hvordan det er at finde sig til rette bag rattet:

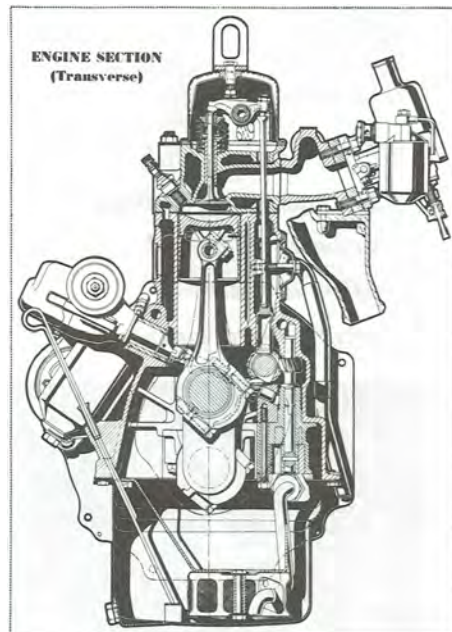
T.v.: Klip fra den originale FDM artikel, hvor citater bringes i MG bladets artikel



Magnetens forhjulsophæng – et tilsvarende billede fra 'Autocar' er brugt i FDMs "Vejprøven."



Førerpladsen. Tilsvarende billede fra 'Autosport' er anvendt i "Vejprøven". Man kan undre sig over at Mogens Teisen ikke selv har været i stand til at fremskaffe et billede af en venstrestyret bil.



Tværsnittegning af BMC B type motor fra 'Car and Driver', her i Magnette udgave med det karakteristiske dybe bundkar.

"De indirekte gear giver en hørlig, men ikke ubehagelig syngen. Den gammel-dags'gearstang i gulvet er placeret særdeles bekvemt og dens præcise bevægelser gør det til en fornøjelse at skifte gear, særligt da synkroniseringskoblingerne ikke kan overhales."

Der er også plads til en lille opsang til datidens konstruktører:

"Samtidig kan man undre sig over, at nogen fabrik gider at komplicere, fordyre og forringe en vogn, der kun har plads til to foran, ved at forsyne den med ratgear."

Det var på den tid højeste mode at udstyre personbilerne med ratgear og bænkeseade foran. Noget som MG aldrig har praktiseret, heldigvis. Mogens Teisen fortsætter:

"De dobbelte viskere har meget lange blade og felterne overlapper unødigt meget midt for. De burde flyttes længere fra hinanden, så man undgik de to store, urensede trekantede i vindspejlets øverste hjørne og samtidig ville det pynte hvis viskerne gik til ro helt nede ved vindspejlets underkant."

Bortset fra viskernes 'lange blade' så kan man som ejer af en MG nikke genkendende til beskrivelsen og kritikken af viskerarrangementet. Det urensede forudeareal skyldes angiveligt almindeligt engelsk dovenskab og et ønske om at holde omkostningerne nede. Hvis viskerne anbringes symmetrisk, så skal der ikke tages hensyn til om bilen skal leverses som højre- eller venstrestyret. Bemærk at Mogens Teisen ikke kritiserer at

viskerne kun har én hastighed, for det var standarden for datidens biler.

Vejprøven rundes af med tværsnittegninger af motor og gearkasse samt selvfølgelig tekniske specifikationer, målinger og prøveresultater udført af Mogens Teisen selv.

Så kan det ikke blive bedre?

Jo, der mangler nogle farvebilleder og en lidt mere spændende opsætning af *Vejprøven*. De anvendte billeder stammer fra datidens engelske bilblade, men de burde være erstattet med egne gode fotos.

Herunder:
Sommeren 2015. Hilsen fra familien Nissen:
Efter at have rundet Nordkap er Magnetten nu nået til Svartisen lige nord for polarcirklen.





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

Af Matthies Nissen
moganissen@dbmail.dk



Et sort tilfælde

Sidste gang skrev jeg om rødvin. Jeg bliver lidt i det kulinariske hjørne og vil denne gang skrive om mayonnaise! Nej, ikke den lækre gule til æggemadden, men derimod den mayonnaise der dannes i motorolien. Og det er en sort historie!



Fig 1A Snavset olieaftappingsprop



Fig 1B Rengjort olieaftappingsprop



Fig 2 Kombineret filter og pakning til OD (Moss)

Der er monteret magnetiske olieaftappingspropper på alle Rikkens 'fossile' MG'ere. Det har jeg haft gode erfaringer med. Se blot på billedet af en 'før' og en 'efter' (rengjort) motorolie aftappingsprop. Sådan ser den ud når jeg hvert år tapper motorolien af en af de tre MG'er.

Proppen er magnetisk, hvilket indikerer at det ikke er almindelig motor mayonnaise forårsaget af mange koldstarter, men derimod – desværre – mayonnaise der indeholder mikroskopiske metalrester. Så små at de ikke er synlige, heller ikke hvis man prøver at udvaske dem i

benzin eller tilsvarende. Men de er der! Partiklerne var engang en del af motoren, nu er de bare blevet en del af den gamle motorolie og et synligt bevis for almindelig motorslitage!

Det er bl.a. derfor at man skal skifte motorolien årligt eller i hvert fald hvert andet år alt efter hvor meget man har kørt. Det er skuffende og lidt overraskende, at motorens oliefilter ikke kan fange partiklerne, men det må man bare have i erindring.

Motorolien kan f.eks. være Castrol Classic 20w50, der er en mineralsk multigrade motorolie med et lavt indhold af ren-

sende additiver. Det sidste er vigtigt, da de moderne syntetiske oliers additiver kan løsnede de gamle koksaflejringer, der derefter kan blokere oliekanaler mm., give større olieforbrug, samt danne koks i forbrændingskamre og på ventilstammer.

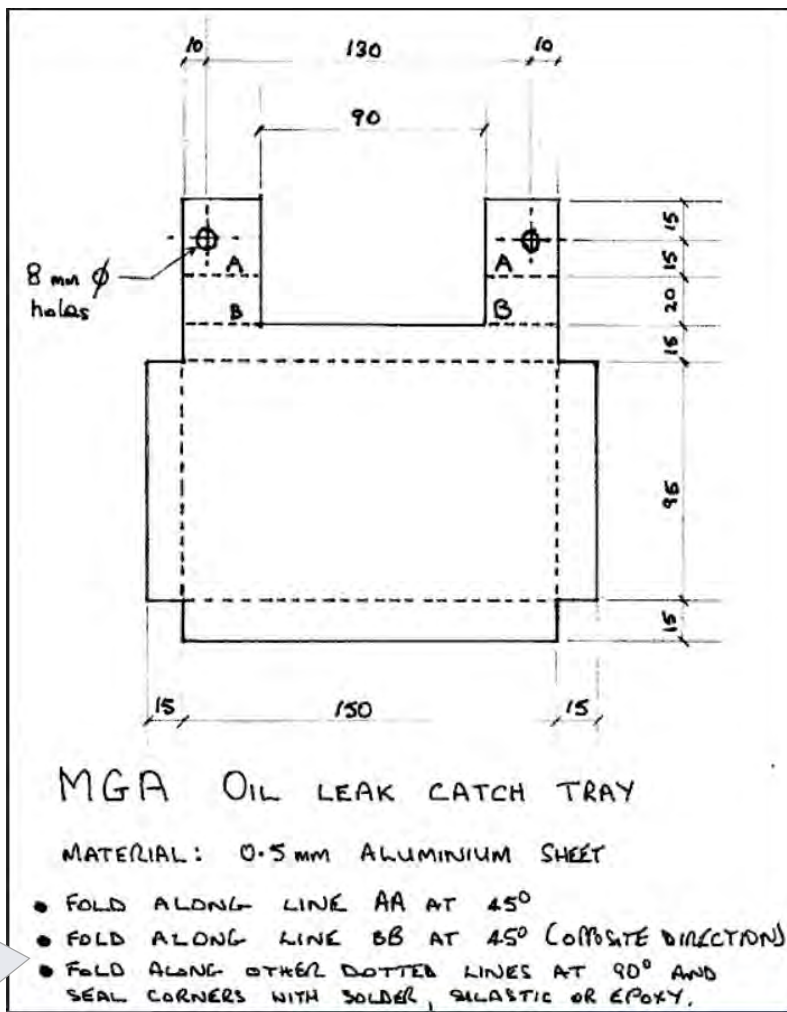
Bloddryppende bil

Da 'den blå' (MGB) var til service på liften, observerede jeg at der dryppede rød olie ud på garagegulvet. Det er ikke usædvanligt at engelske biler, herunder en MG, drypper olie, men normalt kun når de henstilles efter en længere (varm) køretur. Men her var der tale om vedvar-



Fig 4 Drypbakke monteret. Desværre fik jeg ikke taget et billede af drypbakken monteret på Magnetten, inden den blev kørt i hi! Derfor må I nøjes med dette foto fra mgaguru.

Fig 3 Arbejdstegning til drypbakken (mgaguru)



ende smådryp. Årsagen til at olien var rød, er at jeg sidste år på anbefaling påfyldte en tynd automatgearolie – Dexron - tilsat Lindemanns 'Manual Gearbox Treatment', der indeholder teflon. En blanding der virker godt når MG'en har overdrive (OD). Men desværre er Dexron olien lidt for penetrerende, derfor oliedryp.

Drypperiet kunne lokaliseres til at komme fra OD's filterdæksel. Under dette er der en pakning med filter. Dækslet er monteret med seks små bolte. For at komme drypperiet til livs skal pakningen skiftes. Inden da skal gearolien tappes af. Gearkasse og OD har 'oliefællesskab'. Når olien er løbet af, skal filterdækslet afmonteres.

Til de, der endnu ikke har haft 'fornøjelsen' af at skifte olie på en gearkasse med OD, så vil jeg advare: Selv om al olien tilsyneladende er tappet af gearkassen, så er der stadig lidt over én deciliter olie på selve OD. Olien befinder sig lige over dækslet. Når den sidste bolt, der holder dækslet på plads, er afmonteret, så vælter den resterende olie ukontrolleret ud på garagegulvet. Medmindre du, lige som jeg, holder en gammel opvaskebalje under! Vi er nogle der stadig kan bruge en opvaskebalje!

Jeg har nu monteret dækslet med ny pakning og håber at det holder tæt. Jeg nu påfyldt den af fabrikken foreskrevne mineralske 20w50 olie uden Lindemanns additiv, idet jeg tror at teflonbehandlingen af tandhjul mv. er bevaret for en tid. 20w50 olien har højere viskositet (mere 'tyktflydende') og er derfor mindre penetrerende, i hvert fald når olien er kold.

Men hvordan så gearkassens magnetiske aftappingsprop ud? Var den også fyldt med små metalrester? Nej, den var helt ren, hvilket viser at gearkassen ikke har været mishandlet ('børstet tænder') og at nålelejer mv. har det godt. Dermed ikke være sagt, at gearkassen ikke slides, men det største slid er på synkromesh-ringene, men de er af messing som ikke er magnetisk!

Mere oliedryp

Lige som mennesker så kan gamle biler lide af inkontinens. Det er der råd for både hos mennesker og biler. På 'mgaguru' på nettet har jeg fundet en tegning af et forslag til hvorledes man selv kan fremstille en drypbakke til at montere under motorens bageste hovedleje. I det aktuelle tilfælde på Magnetten.

Jeg har anvendt en tynd karosseriplade,

men har undladt at fremstille drypbakken i ét stykke som vist på tegningen. Selve den rektangulære drypbakke er fremstillet separat. De ombukkede sider er loddet sammen i hjørnerne, så bakken er tæt. Jeg har i 'gemmerne' fundet et fladt stykke aluminium med den rette bredde, som jeg har boret de angivne huller i. Efter ombukning af alu-stykket er det nittet sammen med drypbakken ved brug af 'popnitter'.

Inden montering har jeg anbragt to små 'grydesvampe' af skumgummi i bakken. De passer perfekt i bakken og vil næppe blive blæst ud under kørsel, og de vil formentlig være i stand til at opsuge de fleste oliedryp fra hovedlejet. De skal muligvis 'rides' eller udskiftes en gang i løbet af sæsonen, men jeg tror det ikke.

Jeg ved at en del A og T-type ejere har fremstillet og monteret den pågældende drypbakke. Glæder mig til at se resultatet af mine egne anstrengelser eller rettere sagt, til ikke at se så mange oliedryp på garagegulvet.



Bilplejeguiden.dk



Nyhedsbrev april 2021

Skadede veterankøretøjer sidestilles nu med almindelige køretøjer



Nylige ændringer i lovgivningen betyder at der i dag eksisterer de samme skadesgrænser for veterankøretøjer, som for almindelige køretøjer

Frem til Folketingets vedtagelse af L129, en større omlægning af registreringsafgifterne, var genopbygning af et veterankøretøj, efter trafikskade eller brand, muligt uden der skulle svares ny afgift. Vi vurderer at denne særregel nok har reddet mange historiske og bevaringsværdige køretøjer fra skrotning. Det er nu blevet anderledes.

Veterankøretøjer har hidtil været friholdt fra de generelle regler i registreringsafgiftslovens §7 om afgiftspligt ved genopbygning. Med vedtagelsen af L129 afskaffes denne undtagelse uden egentlige eller konkrete argumenter herfor. Motorhistorisk Samråd vurderer at afskaffelsen vil betyde, at man i praksis sjældent vil kunne overholde lovgivningen omkring skadesbehandling af veterankøretøjer.

Først og fremmest betyder afskaffelsen af undtagelsen, at skader på veterankøretøjer skal opgøres på grundlag af prisen på nye reservedele. Det er Motorhistorisk Samråds vurdering, at taksator i op mod 90% af tilfældene ikke vil kunne finde nye tilgængelige reservedele, som kan danne grundlag for opgørelsen. Selv hvis man kunne tage udgangspunkt i prisen på brugte reservedele - der vel at mærke også kan være vanskeligt tilgængelige, så vil det ikke være praktisk muligt at opgøre skadens værdi med den fornødne sikkerhed.

Dernæst vil det være lige så umuligt at opgøre skadens omfang i udgifter til værkstedstimer, da man i mange tilfælde vil skulle gøre brug af specialiseret håndværk. Eksempelvis er tildannelsen af ældre trækonstruktioner utroligt langsomt arbejde, ligesom der for mange køretøjers vedkommende er tale om unika og ikke masseproducerede køretøjer, med deraf følgende højere udgifter til reparationen.

Med afskaffelsen af undtagelsesbestemelsen i § 7, stk. 1, vil mange flere bevaringsværdige veterankøretøjer dermed risikere skrotning ved skade, da prisen på ikke tilgængelige reservedele og håndværk vil betyde, at udgiften kommer over loftet på 75% af værdien. Motorhistorisk Samråd vurderer også, at dette potentielt kan få negative konsekvenser for udgifterne til forsikring af køretøjerne. Vi vurderer også, at der vil være negative konsekvenser for de virksomheder, der specialiserer sig i reparation og genopbygning af veterankøretøjer, hvis de køretøjer ikke længere skal repareres, men skrottes.

Motorhistorisk Samråd har på det kraftigste opfordret til, at reglerne om afgiftsfri genopbygning af veterankøretøjer blev bibeholdt i uændret form. Man har dog valgt ikke at ville lytte til vores argumentation, hvilket betyder at der i dag eksisterer de samme skadesgrænser for veterankøretøjer, som for almindelige køretøjer

Hvorfor skulle originalitetskravet væk?



Janice Joplins Porsche er et ikon, et flot eksempel på vores motorhistoriske kulturarv, trods den ikke ser ud som da den forlod forhandleren i 1964

Fra tid til anden, navnlig gennem de seneste år, er vi blevet mødt med spørgsmålet: Hvad er der egentlig galt med at have et originalitetskrav i lovgivningen? Det er et spørgsmål, der kræver et godt og gennemarbejdet svar. Vi har valgt at se på det kronologisk fra bestemmelsen opstod i lovgivningen og frem til i dag, med et lille blik ud i den nærmeste fremtid.

Vores kronologiske gennemgang fylder alt for meget til et enkelt nyhedsbrev, men det er at finde på vores hjemmeside i sin fulde længde. Her kan det læses mere detaljeret, eller eventuelt downloades til senere brug.

Du finder den 8 sider lange artikel på adressen

<https://motorhistorisk.dk/2021/03/05/hvorfor-skulle-originalitetskravet-afskaffes/>.

Af sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen

Her vil du også kunne finde et billedgalleri, hvor vi har samlet 13 eksempler på konkrete unikke veterankøretøjer, der i dag er anerkendt som væsentlige kulturhistoriske bidrag til motorhistorien.

Du kan fortryde en afgiftsbetaling



Du kan, under visse betingelser, faktisk godt fortryde at du har handlet med Motorstyrelsen

På vegne af et medlem, har vi forespurgt Motorstyrelsen om muligheden fortsat eksisterer, for at man kan fortryde indbetaling af registreringsafgift. Svaret er entydigt at det kan man godt, hvis ikke køretøjet har været indregistreret endnu.

Sagen er, at nogle måske har betalt registreringsafgift inden forslaget om de nye registreringsafgifter blev fremsat den 18. december, men hvor det så efterfølgende viser sig, at det ville have været mere fordelagtigt at vente. Hvis man kun har betalt beløbet, men ikke fået nummerplader på den endnu, er der nu mulighed for at man kan fortryde og så få det indbetalte beløb tilbage. Vær dog opmærksom på at der gælder det krav om indregistrering.

I det her specifikke tilfælde drejer det sig om en ældre amerikanerbil, der er betalt afgift på midt i december. I følge de gamle regler blev afgiften ca. 25.000 kr. Beløbet blev betalt og der blev bestilt historiske nummerplader til den, som det tager lidt tid at få frem. Det viser sig efterfølgende, at de nye afgifter betyder at denne bil bliver godt 10.000 billigere i afgift, og det er jo også værd at tage med.

Med dagens friske melding fra Motorstyrelsen, kan ejeren nu skrive til Motorstyrelsen og anmode om så at sige "at lade handlen gå tilbage". Når han derefter spørger igen til registreringsafgiften, vil den så i stedet blive beregnet efter de nye og billigere afgiftsmodeller. Er du i samme situation, så opfordres du til at tage kontakt direkte til Motorstyrelsen, der vil kunne hjælpe dig videre.

OEM leverandører



Tekst Kirsten og Bob Cobley

Foto og kilder: Egne billeder, Caerbont Automotive Industries, Swansea, Wales, Smiths Group PLC, (History of), e-bay, The British Museum

OEM leverandør SMITHS

Serien med OEM-leverandører til MG fortsætter, denne gang med fokus på Smiths Instruments. Artiklen om de velkendte Smiths instrumenter er som sædvanligt krydret med lidt baggrundshistorie.

MG valgte en række af Smiths instrumenter til produktionen i Abingdon, såsom speedometre, omdrejningstællere mv. til montering som OEM dele på nogle biltyper f.eks. MG Midget, MGA og MGB.

Firmaet blev etableret i 1851 af Samuel Smith, oprindeligt som en smykkebutik på adressen 12 Newington Causeway i det sydøstlige London. Butik nummer to var på Strand i Londons centrum.

På det tidspunkt begyndte Smiths værksted at fremstille præcisionsure af høj kvalitet. Smiths måske største kunde var den britiske flåde Royal Navy, der efterspurgt skibskronometre til navigationsbrug (Foto 1).

Smiths præcisionsure blev typisk fremstillet af schweizeren Charles Victor Adolphe Nicole, og her kommer en dansk forbindelse ind i billedet, som de færreste – inklusive mig selv – kender til. Det er den dansk fødte urmager Sophus Emil Nielsen (død 1899) med adresse Soho Square, London.

I 1904 blev biltillbehør af mærket Smiths lanceret, og firmaet, der nu hed Nicole, Nielsen & Co., producerede Smiths første speedometer "Perfekt Speed Indicator", hvoraf det første eksemplar blev leveret til Kong Edward d. VII til hans første bil. (Foto 2: Nicole, Nielsen & Co. speedometer, "badge engineered" for S. Smith & Son, ca. 1907 og Foto 3: Vognuret fremstillet af Nicole, Nielsen ca. 1904)

I løbet af 1907 åbnede Nicole, Nielsen & Co. en ny fabrik i byen Watford, nordvest for London, for dermed at kunne opfylde tidens høje produktkrav. Omkring dette tidspunkt begyndte Smiths også at fremstille egne bilprodukter, især speedometre, forlygter, sidelygter, baglygter, dynamoer, startere, og Smiths "Auto-Clear" mekaniske horn - alle i konkurrence med Lucas.

Smiths blev efterhånden den dominerende



Foto 1

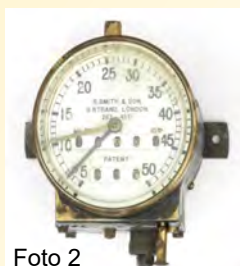


Foto 2



Foto 3



Foto 4

leverandør af instrumenter til britiske bil- og motorcykelfirmaer. Disse senere instrumenter fra det 20. århundrede bærer det karakteristiske logo "SMITHS" på skiven i en for brandet unik skrifttype, der er kendt af generationer af MG entusiaster.

I løbet af 1983 besluttede Smiths Industries at indstille sin produktion som OEM-leverandør til Europas bilindustri og solgte sin afdeling for bilinstrumenter.

Divisionen blev overtaget af fabriksmedarbejderne selv. De dannede et nyt selskab, Caerbont Automotive Instruments, som fortsat producerer klassiske Smiths-brandede instrumenter med velsignelse af Smiths Group plc. (Foto 4: Speedometer ca. 1907).

(Foto 5: Helt ny "SMITHS" instrumenter fra Caerbont Industries)

(Foto 6: Hele 8 Smiths instrumenter og MG Club emblem i cockpittet af MGB V8 1969).



Foto 5

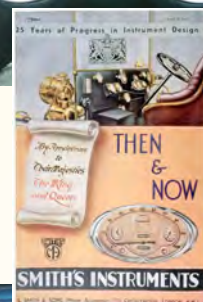


Foto 6

Bilplejguiden.dk

MARTS MÅNEDS VINDER FOTO



Jesper Buchs MG Midget Mk. III ved Toldboden i København.

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.



Formandens Note.

Moderklubben har afholdt virtuel generalforsamling, hvor den midlertidige formand Bill Silcock som planlagt blev afløst på posten. Ny formand er Keith Williams, som nu tager fat på at få de fysiske aktiviteter i gang, når corona begrænsningerne tillader det.

MG og Triumph går sammen.

I weekenden 13.—15. august 2021 holder to Triumph klubber og MG klubben for første gang en fælles weekend. Baggrunden for MG's vedkommende er, at Silverstone for tredje år i træk er afløst.

Programmet er omfattende og ser spændende ud. Det foregår i Malvern, sydvest for Birmingham. Oplagt hvis man tager en tur til England i august måned.

Se mere: www.triumphandmgweekend.com

Et spændende træk, selv om det fra højeste sted benægtes at ligne en eller anden form for kæresteeri eller forlovelse. Nok nærmere en tilnærmelse tvunget af omstændighederne.

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



March 2021
Af Lars Thousig



Læserbreve om batteriladere.

I bladet er der to læserbreve om vedligeholdelsesladere, som opfølgning på tidligere indlæg i bladet.

Mike Breedon skriver om sin uheldige genbo, hvis garage og bil blev forvandlet til aske på grund af en billig vedligeholdelseslader.

Roger Martin var mere heldig. Hans billige lader overladede batteriet, så det begyndte at smelte, og den øde-læggende batterisyre kom ud i motorrummet. Han er overbevist om at det skyldes den billige lader, og har nu anskaffet en kvalitetslader.

Måske skal du tjekke din lader!

MG Motor England.

Selskabet, som gennem flere år har solgt nye MG biler, har opbygget et netværk af forhandlere startende fra nul. I de seneste 12 måneder har de indgået samarbejde med 28 nye steder, hvor englænderne kan købe en ny MG. I alt er der nu 120 bil-forretninger med MG på hylderne, og de forventer at tallet vokser til 130 styk når 2021 slutter.

Lidt hovedregning ud fra antal indbyggere og antal udsalgssteder i England og Danmark viser, at der talmæssigt er plads til ca. 10 forhandlere mere i Danmark. Måske mere da gennemsnitsindkomsten er større i DK. Fremtiden må vise det—eller om fremtidigt bilsalg bliver digitalt!



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



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



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



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 & forsikringskader. 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

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, drivakslers mv.
- Bremses, 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

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 to 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.

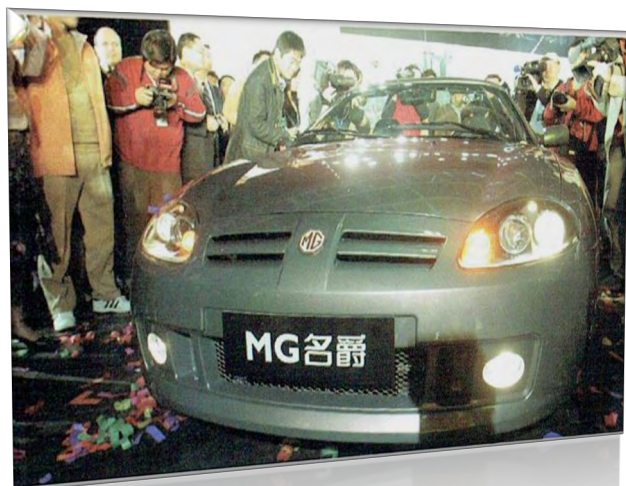
Vi glæder os til at se dig.

Torben



Vidste du at.....

Idé og input Matthies Nissen



..... de sidste MG TF (modellen med centermotor) blev bygget af Nanjing Automobile Corporation, som er Kinas ældste bilfabrik, grundlagt i 1947?

På kinesisk udtales MG "*ming gue*", som på kinesisk også betyder "*a famous high-ranked person*" (en berømt højt rangeret person)

Ikke helt upassende for en MG!

Foto t.v.:

Kinesisk MG TF forlader samlebåndet.

Kilde: MG bog af Jonathan Wood (Matthies)

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.

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

Orienteringsløb

Søndag den 9. maj 2021 (tidspunkt kommer senere)

Mødested:

- Endnu ikke endeligt fastlagt -

Følg med på www.mgklub.dk

Så kører vi igen! - Vær med til sæsonens første orienteringsløb og picnicture.

Alle med en MG, hvad enten den er ny eller gammel, om den er med eller uden tag, alle er velkomne!

I år forsøger vi at øge sværhedsgraden for de mere øvede hold, både på tulipan- og kort etaperne, mens nye og mindre øvede hold får lidt ekstra hjælp.

Som anført kender vi endnu ikke mødestedet, men vi kan love, at I kommer rundt i det smukke danske forårslandskab.

Der er en god idé at medbringe frokost og drikkevarer til turen så man ikke går sukkerkold undervejs. Husk endvidere skriveredskaber, lineal, skriveunderlag og et præcist ur. GPS-udstyr er tilladt.

Vi begynder dagen med en orientering / instruktion om turen inden den første bil, der deltager i orienteringsløbet sendes af sted.

Vil du ikke deltage i O-løbet, men ønsker at deltage i picnicturen, får du / I mulighed for, at køre efter rutebeskrivelsen, det er ikke svært og vi følges ad i samlet picnic flok når O-løb deltagerne er sendt afsted.

Dagen slutter med lidt forfriskninger og præmier til de heldige.

Tilmelding er nødvendig,

da der skal udarbejdes kørebøger etc.:

Senest den 1. maj 2021.

Tilmelding sker til:

mailadresse: bcstoffer@outlook.dk eller

sms: 30 28 53 86

Oplys om du/I vil deltage i picnicturen eller orienteringsløbet.

Til O-løbet oplyses navn på fører og navigatør samt biltype.

Håber vi ses

Birgitte og Nils

OBS: For at opnå point i klubmesterskabet skal du være medlem af MGCCDC og deltage i din MG.



Søndagstur

Søndag den 16. maj 2021 kl.10.00

Mødested:

Ringsted stations P-plads
Jernbanevej, 4100 Ringsted

Tillader regeringens forsamlingsregler det, afholder vi årets første søndagstur på denne forhåbentlig skønne forårsdag.

Første hold biler sendes afsted præcis kl. 10.00

Turen går ad mindre veje lidt sydvest over. Frokosten nydes et hyggeligt sted, hvorefter vi kører videre ad mindre veje med afslutning hos Henrik i Haslev, hvor klubben er vært for kaffe og kage.

Husk at medbringe egen frokost og drikkevarer, samt bord og stole, hvis du vil sidde og nyde frokosten.

MG hilsen Bent



Pigetur

Søndag den 12. juni 2021 kl.10.00 - 16.00

Mødested:

Meddeles i næste nummer af MG bladet



Årets pigetur starter i Holbæk, og vi kører en tur op i den østlige del af Odsherred og retur. Turen er for alle MG-piger og co-drivere m/k, som denne dag skal bag rattet i MG'en.

Vi har nogle ideer til steder vi skal besøge undervejs, men afventer genåbning af Danmark, før vi melder nærmere ud.

Pris, starttid og information om tilmelding etc. følger i næste blad.

Arrangør: Rikke U. Nissen

Store køredag

Lørdag den 5. juni 2021

Vi planlægger at gentage den aflyste tur fra sidste år, hvor vi støtter op om Store Køredag. Claus Poulsen har arrangeret en tur til Salvadparken nord for Roskilde.

Læs mere i næste blad.



Foto: DVK Aabenraa

Besked fra redaktionen



Har du en moderne MG?

På redaktionen modtager vi fra tid til anden forespørgsler fra ejere af MGF / MGTF (1995 - 2005), der tilsyneladende er i tvivl om, hvor de kan få repareret deres MG.



Fortvivl ikke, for hjælpen er snublende nær:

Brug vores annoncører i MG bladet, de står allerede parat til at hjælpe dig med din MGF / MGTF, sværere er det ikke!

Og skulle du være den lykkelige ejer af en helt moderne MG (2020-2021), så står vores nyligt ankomne bagsideannoncør klar med assistance.



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



INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 4. maj 2021 kl. 18.00

Mødested:

Sommers Automobile Museum,
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Kåring af årets MG

Kl. 18.00 kører vi i nypudsede og skinnende blanke MG'er en lille tur på ca. 50 km. Hver bil får en kørselsvejledning, som er let at køre efter.

Turen slutter kl. ca. 19.00 ved Hangar 2 på den gamle Værløse Flyveplads. Her liner vi bilerne pænt op foran den åbne hangar 2 med jagerfly i baggrunden. Afstemningen foregår ved at alle får en stemmeseddel og kan stemme på to biler som ikke har vundet før. Du sætter selv dine kriterier, eksempelvis den bedst hjemmerestaurerede bil, den sjoveste bil, den frækkeste mv. – vælg selv og vi hygger os undervejs.

Når du har stemt serveres kaffe mv i hangaren, hvor du har mulighed for at kigge på de mange spændende fly, som er udstillet.

Tag din co-driver med, alle kan stemme og nyde stemningen på den gamle flyveplads.

Du kan også køre direkte til Hangar 2 og være fremme kl. 19.00. Adressen er Helikoptervej 2, Jonstrup, 3500 Værløse. Stil bilerne pænt op hvis du kommer før os andre som har nydt den smukke tur fra Nærum.

På gensyn

Lars og folkene bag Hangar 2.

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 11. maj 2021 kl.19.00

Mødested:

Restaurant Stalden,
Hougårdsbanke 5, 4793 Bogø By

Årets MG

Til dem der vil have en samlet køretur mødes vi på Præstø Havn kl. 18, hvor turen går videre til Bogø, hvor vi ankommer i vores nypudsede klenodier i højt humør og forhåbentlig en solrig aften.

Proceduren er som tidligere år, at vi skal have kåret den sjoveste, flotteste eller anderledes MG.

Klubben byder i løbet af aftenen på kaffe og kage.

MG hilsen Bent

PS: Hold øje med hjemmesiden, hvis der evt. kommer corona restriktioner.



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 18. maj 2021 kl.19.00

Mødested:

Peter Jensen, Bygaden 12,
St. Merløse
Årets MG

Vi kårer årets MG og genoptager traditionen med at mødes hos Peter Jensen i St. Merløse, hvor han har sit hyggelige autoværksted.

Klubben er vært ved en bid brød og en kop kaffe.

Tilmelding til Jeroen på ghosthouse@mail.dk

*På gensyn
Jeroen og Bo*



KLUBMØDER I JUNI

2021

NÆRUM

Tirsdag den 1.juni kl.19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 8.Juni



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 22.juni

(Bemærk datoen)

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

Jakke

Jakken er str. L. Den hedder Antilop. Jeg har max. brugt jakken 10 gange, så den ser ud som ny. Pris kr. 1.000,00.



Kristian Eriksen
Tlf.: 5198 2907

MG TC 1948

British Racing green, tan interiør/hood, full tonneau, sidestykker, yderst velholdt ældre renoveret MG, blyfri top, orig, motor/ gearboks, shorrock kompressor m. drypsmøring, udstyr iht. vedhæftede data. Holder syn indtil 2025. Pris: kr. 250.000,-. Evt. kan velholdt MG A eller B indgå i betaling – alternativ rabat ved ren handel.



Bent Esbensen, Aabenraa
Tlf.: 3024 9277
E-mail: be-dan@post.tele.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:
Smiths ur, 52 mm, sort skive, spritnyt, fejkøb. 650 kr.
Vingskruer 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.
Styretøj, MGA, virker fint, men lækker lidt olie. 600 kr.
Desuden har jeg en A'er MkII gearkasse (skal efterses, knas i 1.gear), koblingshus samt kardanaksel (ok) og bag akselrør uden diff. (lidt rust i enderne) til 2.000 kr. samlet.



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

SÆLGES

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



www.classic-center.dk

Skandinaviens største webshop førende i alt til MG



Billig dag-til-dag levering med GLS

Gratis levering på køb over 1000kr

Kun 45kr til pakkeshop

*Særlige regler gælder



British Sportscars

- REPARATION
- SERVICE
- RESTAURERING
- RESERVEDELE
- KØB / SALG
- KOMMISSION
- SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT



Herningvej 5A - 4800 Nykøbing Falster - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk - Tlf: 40 72 31 35



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