



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Juni-Juli 2021 - Nr.4



En Magnette besøger
Strids Mølle ved Jyderup



MG Midget fylder 60 år

Vi har sammensat en spændende pakke på bladet, hvor vi over fire numre af bladet fejrer den lille populære sportsvogn, som kunne anskaffes til en rimelig pris. Læs første del inde på side 6-9



Jeg er ikke som de andre



Vi har fået lov at bringe en artikel fra Motor Classic om en af de 50 byggede første MG Magnette fra 1954. Læs historien inde på side 10-14

MGY - for 80 år siden



Læs Palle Møldrups hyggelige beretning om sin MGY på side 16-19

Fortsat....



Midget projekt

Claus og Charlotte nærmer sig målet med renoveringen af deres Midget, og ikke mindst resultatet af et udfordrende lakvalg. Kig ind på side 20-21

Så er der endelig klubarrangementer igen - Jubii.....!

Glæd jer til Klub Week-end den 27.-29.august, Pigeturen den 12.juni, MGA turen den 14.august, Sommerturen den 4.juli og hertil Gavnø den 13.juni, englændertræf i Løgumkloster den 11.-12.juni m.fl. Så se blot at komme ud og køre i MG'en. Læs mere på side 32-39





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

Bestyrelsen holdt et ekstra møde den 16. april hos Torben.



De skiftende Corona-regler, eller mangel på samme - gør at vi jævnligt må justere klubbens aktiviteter. Vi vil helst undgå egentlige aflysninger, hvor det er muligt, og i stedet ændre på aktiviteterne og overholde gældende regler.

Udendørs arrangementer har de største muligheder for gennemførelse, medens indendørs er tvivlsomme. I skrivende stund den 15. april, ser det meget tvivlsomt ud med hensyn til større indendørs møde.

Eksempelvis flyttes Forårets MG den 4. maj i Nærum til den 7. september, hvor vi kan komme ind i Hangar 2 på flyvestation Værløse. I stedet kører vi en smuk tur i Nordsjælland den 4. maj.

Generalforsamlingen den 1. juni er meget usikker, så hold øje med hjemmesiden, Facebook og din e-mail, hvis der skulle komme ændringer. Ikke kun vedrørende dette møde, men generelt i forhold til møder. Vi gør, hvad vi kan for at holde MG klubben kørende.

Årets Weekendtur den 27.-29. august går til Rødvig. Du finder information og tilmelding inde i dette MG blad. Husk! - Først til mølle princippet med hensyn til hotelværelser er gældende.

Nationalmuseet arbejder på en udstilling om livet i Danmark efter 2. verdenskrig, og her spillede bilerne en stor rolle. Det var bilismens vækstperiode i Danmark. På udstillingen er planen at vise nogle af de bilmærker, som sås på gaderne dengang og stadig eksistere, og her kommer MG på banen. Der er stadig lidt løse ender i projektet, men Torben og MG Motor har et godt samarbejde om sagen. Når vi ved mere, vil vi få præsenteret udstillingen her i MG bladet.

Mit sidste bestyrelsesmøde (sandsynligvis)

Min tid i bestyrelsen er forlænget da generalforsamlingen er udsat til den 1. juni. (er håbet og planen!)

Jeg har i den anledning kigget lidt tilbage i tiden, og herunder min vej til bestyrelsen, som bestod i at foreslå og stå for nogle teknikmøder. På det tidspunkt var jeg uden forudsætninger overhovedet, midt i en renovering af en Sprite MK II. Et sådan projekt skal du i øvrigt slet ikke lade dig skræmme af.

Kom meget gerne med forslag til møder og ture, den nye bestyrelse er fuldtallig!

Det var vist i 2003 jeg blev valgt ind i bestyrelsen, og to år efter sagde jeg ja til at efterfølge Torben Secher som formand. Der er sket meget i de 16 år som formand, hvor mange fik mulighed for at opfylde drømmen fra 60'erne og 70'erne om en sportsvogn i garagen.

Klubben blev mere aktiv og udfarende, hvilket over perioden løftede medlemstallet fra ca. 300 til niveau 630 i dag. Det kan vi takke de mange aktive medlemmer, som var med til at arrangere og stå for aktiviteterne.

Personligt er det selvfølgelig lidt underligt at stoppe efter så mange år på kommandobroen, men alting får en ende, og planen om formandsskiftet blev lagt for tre år siden.

Fremover er jeg mere nede i maskinrummet og vil stå for udvalgte arrangementer, samt bidrage til klubbladet. Så I slipper ikke helt for mig!

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

Lars

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



Begyndelsen på mit liv med sportsvogne den 7. nov. 1998.



I starten var der god plads i den ombyggede carport. En dansk værkstedshåndbog fra DOMI på bagsækkene og mange hjælpere med råd og vejledning kom forbi eller blev opsøgt.



Det færdige resultat senere på Gavnø efter to års arbejde.



Medlemsblad for



MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer 8 gange i 2021:

Ultimo i månederne: Februar, April, Maj, Juni, August, September, Oktober, November.

(Bladplan finder du i MG blad nr. 1 - 2021)

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:



Rikke U. Nissen besøger sammen med sin MG Magnette Strids Mølle ved Jyderup

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Vi fejrer sommerens snarlige komme med et udvidet nummer af MG bladet, hvor ikke mindst kommende arrangementer forhåbentlig kan få vristet os fri af coronaens snærende bånd. Det er en særlig glæde at vi på siderne 32-39 kan præsentere en bred vifte af disse arrangementer, der forhåbentlig kan blive gennemført. Hertil opfordres I til, at holde øje med vores hjemmeside for seneste nyt omkring arrangementerne.

I dette nummer af MG bladet blænder vi op for fejring af den lille populære MG Midget / Spridget. Vi fejrer dens 60 års jubilæum med en række artikler startende med del 1 inde på side 6. Det er første del af to, hvor Lars Thousig gennemgår bilens udvikling. Herefter vil Michael Madsen kigge lidt nærmere på selve modellen, set fra et teknisk og erfaringsmæssigt synspunkt. Endelig håber vi at få en fjerde artikel med, hvor der bliver kigget nærmere på Midget i motorsport. Alt sammen sker i MG bladet hen over efteråret, startende i det nummer du sidder med i hånden.

MotorClassic har atter givet os lov til, at bringe en spændende artikel. Denne gang handler artiklen om en af bare 50 producerede Magnette førseriebiler. Denne stod i 1954 udstillet på udstillingen i Forum. Kig ind på side 10.

Palle Møldrup bringer lidt forståelse ind omkring MG udviklingen i slutningen af 30'erne og frem, med udgangspunkt i sine egne MGY modeller. Bliv klogere inde på side 16.

Vi følger naturligvis også Claus og Charlottes Midget renoveringsprojekt, samt Jan Glads fortsatte historie om sine rallymeritter. Endelig giver Rikke U Nissen os en situationsrapport, hvor hun underbygger baggrunden for sit valg af en MG ZS EV som sin hverdagsbil. En bil fik i januar 2021.

Med håb om en dejlig sommer sammen med MG'en

TANKER OM VORES BLAD

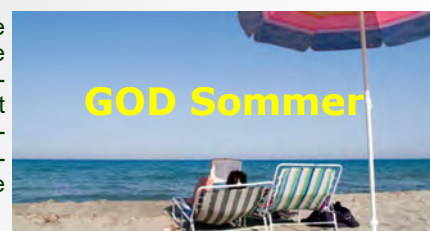
Klubbens gode samarbejde med Nellemann gruppen om de nye el-drevne MG modeller fra MG Motors, har sat et ændret præg på vores MG blad det sidste års tid.

Udover det positive ved at have fået MG Motors som bagsideannoncør, får vi ved samarbejdet også lejlighed til, at få afprøvet de nye MG modeller, således at vi kan berette om oplevelserne her i MG bladet.

På redaktionen ved vi godt, det har skabt forandringer i det stof vi normalt bringer i MG bladet. Men vi er en klub der favner bredt, så derfor er de nye MG modeller selvfølgelig også velkomne i klubben - og i MG bladet. Det betyder så ikke at vi glemmer MG historien, og de fantastisk mange spændende og sjove historier, der er om det utal af MG modeller, Abingdon har sendt på gaden siden 1924.

Vi vil fortsat have fokus på de mange spændende klassiske MG modeller, da historierne slet ikke er fortalt færdigt om disse. Hertil er der konstant behov for at komme med gode råd i forhold til reparationer, anskaffelser, import o.s.v., så du kan som læser roligt se frem til et MG blad, der fortsat vil have stor fokus på de klassiske MG modeller. Men vi tillader os trods dette, at holde jer underrettet om, hvad MG Motors går og roder med.

Kig f.eks. ind på side 26 og se det nyeste skud på MG konceptbil området. Det er slet ikke uinteressant for en sportsvogns nörd, som de fleste af os er !



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



Historien om MG Midget - 60 år

Del 1



Samlet og redigeret af Lars Thousig

Len Lord og Donald Healey fik ideen.

Spridgets er med tiden blevet fællesbetegnelsen for Austin Healey Sprite og MG Midget.

Ikke så mærkeligt for de er søskende fra samme hjem, dog med lidt blandede forældre.



Optakten

Idéen og konceptet bag bilen skyldes Len Lord, BMC's bestyrelsesformand i 1950'erne, med inspiration fra Donald Healey og ikke mindst Geoffrey Healey, Donalds søn. Idéen var at udvikle en lille enkel sportsvogn til en rimelig pris, som forventedes at ville kunne dække et stort marked. I 1956 blev de første streger til bilen slået, og resultatet endte med den kendte Frogeye (Frøøje), Sprite Mark I som blev lanceret den 20. maj 1958 i Monte Carlo. Ikke alle var begejstrede med designet, men i løbet af årene er det blevet en meget værdsat og eftertragtet bil.

Bilen blev fra marts 1958 produceret på MG-fabrikken i Abingdon, hvor John Thornley (Mr. MG) og Syd Enever (Mr. MG of Abingdon) var ansvarlige for produktionen af Sprites i et voksende antal. Abingdon var på dette tidspunkt BMC koncernens fabrik for sportsvogne, dvs. også den store 6. cyl. Healey 100 og MGA.

På dette tidspunkt sad BMC tungt på markedet for sportsvogne med MG og Austin-Healey i både Storbritannien og udlandet. Nærmeste konkurrent var Triumphs Spitfire, hvor Triumph senere blev sluttet sammen med BMC i Leyland Motor Corporation, men det er en helt anden historie.

MG har haft store traditioner for små billige, rappe sportsvogne. Faktisk var

det hensigten allerede fra starten i 1924, og herved selve eksistensgrundlaget. Og i 1958 var for MGA faktisk eneste MG sportsvogn, da den afløste MGTF, som også var en stor og dyr vogn, og den sidste i rækken af T-typer.

Healey Sprite og MG Midget, en ægte hybrid.

Efter lancering af frøen blev der ret hurtigt tænkt på næste model af bilen. Et kritikpunkterne fra markedet på den første model var "øjnene", som produktionsmæssigt også var dyre at fremstille. Kølerhjælmen var tung og vanskelig at manøvrere, samtidig med at lygterne tit var ude af fokus. Den manglende adgang til bagagerummet udefra, som også var et klagepunkt. Men ellers var resten af bilen en succes både markedsmæssigt og produktionsmæssigt.

Løsningen lå derfor lige for: Den skulle udstyres med en traditionel front og bagende. BMC satte Healey til at designe en ny front, som var mere konventionel, med lygterne siddende i forskærmen. MG folkene designede en ny bagen-de, hvor der var adgang til bagagerummet udefra. Men det krævede en forstærkning af karosseriet med vægtforøgelse til følge. Motoren, som var en BMC A-serie motor på 948 cc fik en mild tuning. Ventiler fik flade hoveder, kompressionsforholdet blev øget fra 8:3 til 9:1, knastakslen ændret med længere åbningstid for indsugningsventilen samt ændring af de dobbelte SU karburatorer

fra 1 1/8inc til 1 1/4 karburatorer. Resultatet var en pæn forøgelse fra 43 bhp til 46.5 bhp.

Badge-engineering endnu en gang i bilproduktionen

Udviklingsomkostningerne var desværre fortsat store, så BMC ledelsen måtte finde nye måder at øge salget på, når nu den nye model var klar. Løsningen var for nogle meget enkel. Man besluttede sig simpelthen for, at sætte et MG mærke på bilen, og hertil supplere dette med nogle få andre synlige ændringer, hvorved den kom til at se mere luksuriøs ud.

På den måde kom MG tilbage på markedet for små billige rappe sportsvogne, og kunne anvende hele sit forhandlernetværk og MG mærkets image. MG forhandlerne solgte generelt ikke Austin Healey biler, hverken den "store" eller Sprite, og efterlyste derfor en bil, som kunne konkurrere med Spriten. Samtidig blev MG entusiastene glade ved den nye MG mulighed, da der nu var en MG mange havde råd til.

MG mærket havde altid være lidt eksklusivt, og den re-badgede Sprite blev derfor gjort lidt mere luksuriøs. Der kom en forkromet kølgrill med de klassiske lodrette MG linjer, kromlister på siderne og en på motorhjelmen. Salgsprisen for en MG blev £15 højere end for en Sprite.

Bilerne blev samlet i samme fabrikshal i Abingdon på hver sit samleband ved siden af hinanden. Næste alle dele til bilen er de samme, bortset fra kølgrill, kromlister og instrumenter.

MG Midget MK I 1961-62

Introduktionen af Sprite mk.II (den tidligere "frøen" var benævnt mk.I) og Midget mk.I blev holdt fysisk og tidsmæssigt adskilt, selv om de var tvillinger. MG Midget mk.I blev produceret fra marts 1961, og Sprite mk.II to måneder senere fra maj 1961. Markedslanceringen for Sprite skete i juni 1961 og fire uger senere for MG Midget.

MG Midget mk.I var en meget enkel bil med kalechestativet og kalechen liggende i bagagerummet, og blev samlet af to dele. Min egen erfaring med vores Sprite mk.II var, at vi i nødens stund hurtigt lærte at sætte stativet sammen, og få overtrækket på, medens regnbygen stod ned. Sidevinduerne ligger ligeledes i bagagerummet og var af aluminium med plexiglasruder som kan skydes frem og tilbage. Rattet var i starten hvidt eller karamelfarvet, men blev hurtigt ændret til sort med to stråler, alt i plast. Sæderne var skålfornede og effektive, når et sving blev taget lidt hurtigt – det var jo en sportsvogn!

I England fandtes en lang liste af ekstraudstyr, eksempelvis varmeapparat, radio, tonneau, cigaretlighter, sidespejle på skærmene, lamineret forrude, to-tonede



"Frogeye" - en noget anderledes bil i 1958. Solgt for kr. 134.000 i 1977 i England



Let adgang til motoren, hele fronten kunne løftes op, - men den var tung!



Fabrikken i Abingdon

horn, pude til "børnesædet" bag forsæderne, og meget andet. Børnesædet var fint til børn, hvis de ingen ben havde, hvor hunden elskede plads inklusive de fire ben. I Danmark blev kun de Luxe modellen med bl.a. varmeapparat markedsført.

Motoren, som var en let tuning af den oprindelige motor, klarede 0-100 km / tm. på 20 sekunder og topfarten var 140 km / tm. En ydelse som skal sammenlignes med datidens biler, hvor mange Folkevogne, Morris Minor m.fl. fik baghjul. Benzinforbruget lå på 12 km pr. liter

Produktionen af Midget mk.I udgjorde i 1961 7.656 stk. og i 1962 8.424 stk. I samme periode blev der produceret 22.061 stk. Sprite mk.II.

Den lille prisforskel var en fordel for det kendte og indarbejdede MG navn. I Danmark kostede en Sprite mk.II kr.20.967, og for kun kr.333 mere kunne man få en "ægte" MG. Det valgte de fleste, også i Danmark.

Til sammenligning kostede en VW de Luxe kr.15.490, en Opel Rekord 1,5 kr.19.804 og en Fiat 1100 kr.14.747, så det var noget af et valg at give så meget mere for en vogn med kun to sæder.

Farver

Der var store forskelle i de farver som blev tilbudt for hhv. Midget og Sprite. Der var noget at holde styr på i produktionen på bekostning af effektiviteten. Men det var vigtigt at adskille de to mærker så meget som muligt. Var du til lyserød købte du en Sprite, havde du hang til grå blev det en Midget. Men de to røde farver blev dominerende, for en sportsvogn skal jo være rød!



MG med fart over feltet. Foto Tommy Lyngborn, MGCC Sverige



Farver:

MG Midget mk.I:

- Sort
- Ice Blue
- British Racing Green
- Dove Gray
- Tartan Red
- Old English White

Sprite:

- Sort
- Iris Blue
- Speedwell Blue
- Highway Yellow
- Deep Pink
- Signal Red
- Old English White



Reklamebillede som viser det store bagagerum med traditionel bagklap

MG Midget MK I ½

1962 – 64

Spridget bliver voksen

1962 var et meget spændende år for BMC med nye modeller på programmet. Morris 1100 og MG versionen MG 1100 skulle genvinde noget af det tabte marked for saloon modeller. Med MG øjne var den største nyhed introduktionen af MGB med selv bærende karosseri, som afløser for MGA, sidste MG med chassissamme. Austin Healey 3000 blev forbedret med vinduer til at rulle op og ned, samt en forbedret kaleche.

Spændende lanseringer som overskyggede introduktionen af Midget mk.II på London Motor Show. Ved første øjekast lignede mk.II modellen sin forgænger, pladehjulene var nu uden lufthuller, men under karosseriet var der sket store forandringer. Motoren var skiftet ud med den nye 1.098 cc version, som fik sin debut i 1962 i Morris 1100, og senere i

Morris Minor 1000, Austin A40 Farina og Austin A35 varevogn.

Den større motor forbedrede tophastigheden til 145 km / tm, og accelerationen 0-100 på mindre end 17 sekunder. Benzinforsyningen blev forøget en smule, så den nu kun gik 11 km pr. liter. Min egen oplevelse med udskiftning af den oprindelige 948 cc motor med en 1.098 cc var, at bilen blev mærkbart hurtigere i optræk, mere end tallene ellers kunne indikere.

Gearkassen var grundigt revideret med en stærkere konstruktion og vigtigst var: bedre synkromesse ringe.

Tredje nyhed fra oktober 1962 var Lockheed skivebremser på forhjulene til afløsning af tromlebremserne, som havde en mindre bremseeffekt. Men et godt træk med den større motor.

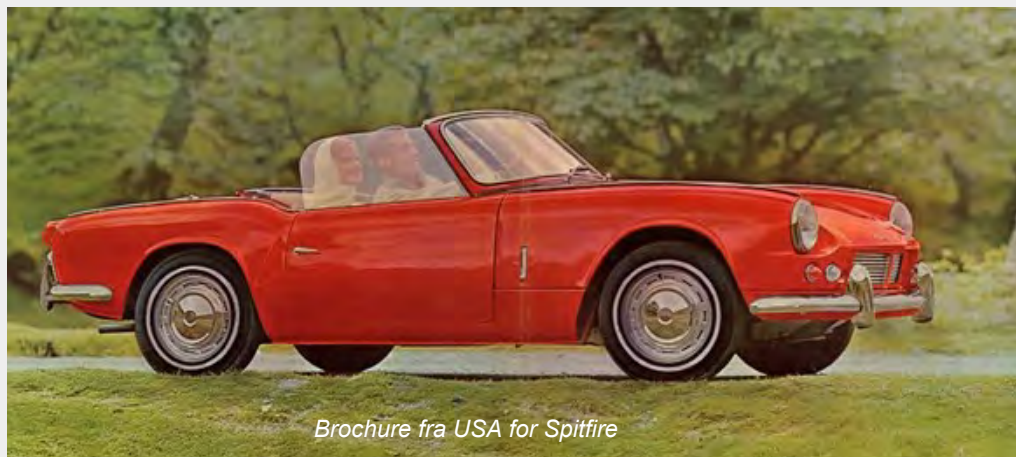
Interiøret i cockpittet blev også ændret. Sæderne fik bedre polstring, instrumentbordet fik en polstring på kanterne, in-

strumenterne i MG og Sprite blev af samme type som tidligere, omdrejnings-tælleren var blevet elektronisk til afløsning for den problemfyldte mekaniske omdrejningstæller. Som ekstraudstyr blev der for første gang tilbudt lakerede trådhjul fra fabrikken. I alt blev der produceret 9.601 Midgets med 1.098 cc motor under øgenavnet MK I ½.

Konkurrenten

På samme Motor Show i oktober 1962 lancerede BMC's største konkurrent, Standard – Triumph, den første udgave af Triumph Spitfire. Den var hurtigere og med bedre acceleration end Midget, cockpittet var større og med vinduer til at rulle op og ned i stedet for de løse ruder i Midget mk.I. Det var en udfordring for BMC, der var stærkt medvirkende til videreudviklingen af Midget / Sprite i årene fremefter.

Del 2 af artiklen følger i næste blad



Brochure fra USA for Spitfire

Tekniske data	Sprite mk.I	Midget mk.I og Sprite mk.I
Motor	BMC A-serie, 4 cylindre	BMC A-serie, 4 cylindre
Boring og slaglængde	62,9 x 76,2 mm	62,9 x 76,2 mm
Volumen	948 cc	948 cc
Karburator	To SU H1 – 1 1/8 in.	To SU HS2 – 1 1/4 in.
Styrke	43 hk	46,5 hk
Affjedring, frem	Uafhængig på hvert hjul	Uafhængig på hvert hjul
Affjedring, bag	Kvart elliptisk bladfeder	Kvart elliptisk bladfeder
Bremser	Tromler på alle 4 hjul	Tromler på alle 4 hjul
Tophastighed	133 km/time	140km/time
0-100 km/time	23 sekunder	22 sekunder
Mål og vægt		
Hjul	3,5 * 13 '' ventilerede stålfælge	3,5 * 13 '' ventilerede stålfælge
Længde med kofangerhirm	3,50 m	3,50 m
Bredde	1,35 m	1,35 m
Frihøjde	127 mm	127 mm
Tankkapacitet	27 liter	27 liter
Vægt	892 kg. Inkl. væsker	892 kg. Inkl. væsker

Kilde: Anders Ditlev Clausager, Sprites and Midgets, the complete story.

Jeg er ikke som de andre



Før MG Magnette byggede MG Magnette brugt til udstilling skilte sig fra på stod i 1954 på benhavn – og ældste Magnette

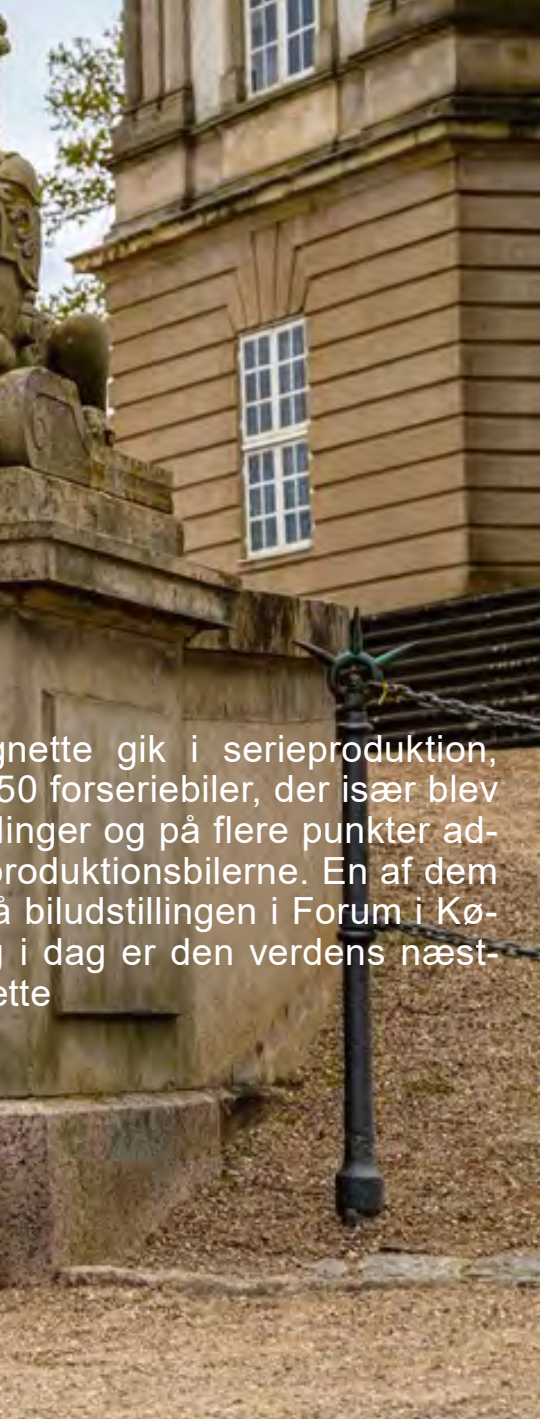
66 ÅR SENERE STÅR DEN ENESTÅENDE MG Magnette atter helt, som da den vakte opsigt på biludstillingen i Forum i København. Kun to af de 50 forseriebiler eksisterer endnu



IMPORTØREN BRUGTE OGSÅ CHASSISNUMMER 528 til reklamefotografering. Her er den – endnu uden tågelygter – skudt foran Radiohuset i København



KØN VAR MAGNETTEN IKKE, og den havde også skiftet farve, da en dedikeret MG-entusiast fandt den på en mark i Jylland



Magnette gik i serieproduktion, 50 forseriebiler, der især blev udvalgt til udstillinger og på flere punkter adskilte sig fra produktionsbilerne. En af dem blev vist på biludstillingen i Forum i København i dag er den verdens næstmest populære.



STILEN I MAGNETTE KABINETEN er umiskendeligt engelsk. I modsætning til søstermodellen Wolseley 4/44 har den mere sporty MG gulvgear



I SIN SAMTID BLEV MG MAGNETTE HYLDET som en af de kvikkeste og mest velkørende biler i sin klasse. Og det var bestemt ikke uden grund

V i kan vist roligt fastslå, at Poul Flemming Dalkov er mere end almindeligt glad for MG Magnette: Hele fire af de elegante britiske sportsedaner fra 1950'erne fylder op på den pensionerede ingeniørs grund i Gentofte ved København. Blandt andet den mørkerøde, MotorClassic er kommet for at se på: Den blot 28. Magnette, som forlod fabrikken i Abingdon ved Oxford, og så vidt vides den næstældste, der stadig eksisterer.

Desuden har han en tofarvet Magnette ZB Varitone fra 1957, som han over en årrække har istandsat til perfektion, og en betydeligt mere patineret mørkerød Magnette ZA årgang 1956, som så småt er hans helårsbil. Og for blot et halvt års tid „kom han til“ at købe endnu en Magnette, der nu er under restaurering i hans lille og meget velordnede hjemmewærksted. „Men så har man jo også noget at bruge tiden til“, fastslår Dalkov, der har haft otte Magnetter i alt.

„To af dem har jeg solgt igen, og to har jeg skrottet og brugt til reservedele“, meddeler Dalkov, og i værkstedet er man ikke et øjeblik tvivl om, hvad der er blevet af dem. I værkstedet ligger talrige sirligt sortererede og arkiverede MG-stumper klar til organdonation, når der en dag måtte blive brug for dem.

En af kun to i verden

Egentlig er Dalkov slet ikke bilmand – i en årrække arbejdede han med at udvikle grammofooner for Bang & Olufsen. „Jacob Jensen (mangeårig B&O-designer, red.) lavede kasserne, og jeg lavede så alt det, der var indeni“, fortæller Dalkov. Det samarbejde fik dog en ende, da B&O lukkede den daværende grammofofabrik i København og ville have ham til at rykke til hovedsædet i Struer. I stedet kastede han sig over industrirobotter, som han beskæftigede sig med, indtil han gik på pension.

De engelske biler er han dog vokset op

med. Faderen kørte Wolseley, og i 1961 fik Dalkov selv sin første MG, en MGA, som han havde i 10 år. „Og da jeg købte den første Magnette, opdagede jeg, at den jo er en slags forløber for MGA, for over halvdelen af de to bilers teknik er identisk.“

Han har også altid været glad for at bruge hænderne, og det kom ham til gode, da Magnette nr. 28 havnede i hans varetægt. Chassisnummeret er i øvrigt ikke 28, men 528, og det har den enkle forklaring, at MG-fabrikken i mange år havde telefonnummer Abingdon 501 og derfor lod alle nye stelnummerserier begynde med 501. Bilen er en af i alt 50 forseriebiler – kun to af dem eksisterer endnu – som MG byggede med henblik på biludstillinger, reklamefoto, test med mere inden den reelle produktionsstart i februar 1954.

Det historiske certifikat fra British Motor Industry Heritage Trust, der råder over



HOV, MANGLER DER IKKE NOGET? Ganske rigtigt – værktøjssættet er uden den luftpumpe, som ellers var standard i Magnette

KAN DU SE FORSKELLEN? På en produktions-Magnette er kølergrillens yderste ribber ført helt „i bund“. Men ikke her



EN BEKVEML AFVIGELSE: Kun de 50 forseriebiler havde dette fjedersystem, der holder motorhjelm oppe

DE MANGLENDE VIPPERUDER i fordørene er den mest synlige forskel på forserie- og produktionsbilerne



HER ER DOKUMENTATIONEN: Stelnummer 528 beviser, at denne Magnette er nr. 28, der forlod fabrikken i Abingdon

DALKOV MÅTTE KÆMPE LIDT, før MG'en fik sit originale nummer igen. „Men jeg kunne jo bevise, at det var det rigtige til bilen“, fastslår han



alle BMC's og British Leylands gamle arkiver, afslører, at det tog en måneds tid – fra 28. december 1953 til 25. januar 1954 – at færdiggøre bilen. Et par uger senere, den 11. februar 1954, blev den udskibet til København, hvor den nye model skulle være et af den danske Morris- og MG-importør DOMI's trækplastre på årets internationale biludstilling i Forum, der åbnede den 26. februar.

De små detaljer

Adskillige mindre detaljer adskiller forseriebilerne fra de seriebyggede ZA-Magnetter. „Det sjove ved bilen er, at den blev anderledes af nød. Man stod tydeligvis med de her 50 biler, der bare skulle være færdige, og så tog man simpelthen nogle passende stumper fra koncernens andre modeller“, fastslår Dalkov.

MG-kendere med deres Magnette-baggrundsviden i orden spotter straks, at fordørene mangler de små trekantvipperuder, som alle serieproducerede Magnetter ellers har. Kølergrillen er også en smule anderledes; de yderste af de lodrette „ribber“ går ikke hele vejen ned. Blinklysene er mindre både for og bag,

og motorhjelm har en anden udløsemekanisme og holdes automatisk oppe af en fjeder i stedet for produktionsbilernes mere primitive støttestang.

Under hjelm finder vi en blæsemotor med smørekop, dertil en anden viskermotor. Bremsetromlerne er også et nummer mindre end normalt og med navnet „Britmo“ (for British Motor Corporation) præget i godset. Værktøjssættet omme i bagageafdelingen mangler den luftpumpe, som var standard i serieproduktionen. Og alle detaljerne er bevarede på chassissnummer 528.

Eneste afvigelse er tågelygterne fortil; dem havde forseriebilerne ikke, da de forlod fabrikken, men da lygterne endte med at blive standardudstyr, blev de eftermonteret, før bilerne solgtes videre. I 50'erne blev forseriebiler nemlig ikke skrottet eller brugt til crashtests, som vi typisk ser det i dag.

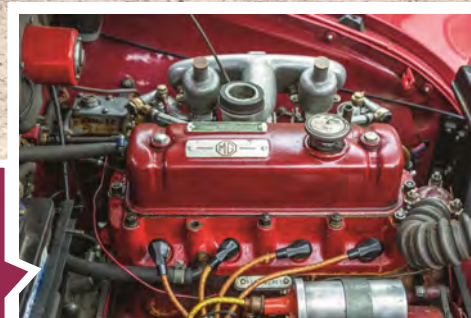
Overtaget af chefens svoger

Ifølge den oprindelige attest fra toldvæsenet, der er dateret den 24. marts 1954, blev udstillings-Magnetten indregistreret som firmabil for forsikringselskabet

Nordeuropæisk administrerende direktør, Ole Martens. Bilen fik Københavns Amt-registreringsnummeret A 487, og den gode hr. Martens, der boede på den eksklusive Strandparksvej i Hellerup, var ikke nogen helt tilfældig kunde: Han var gift med DOMI-stifter Vilhelm Nellemanns datter Ragna, der var søster til importkoncernens administrerende direktør, Svend Nellemann.

Herefter fortaber det meste af bilens historie sig i det uvisse, så vi ved ikke, hvor længe den var tilknyttet DOMI-ejerfamilien. Vi ved dog, at den i december 1966 blev registreret med en chauffør med bopæl på Amager som ejer, nu med registreringsnummer AC 30.115. Og godt et par årtier senere stod den og forfaldt på en jysk mark sammen med en anden godt nedkørt Magnette.

Formentlig var stelnummer 528 røget i skrotpressen, hvis ikke en MG-entusiast og Magnette-kender ved navn Jørn Rasmussen tilfældigvis var kommet forbi. Køn var bilen bestemt ikke, men de originale papirer lå i handskerummet, så Jørn Rasmussen købte den og havde den stående i en årrække, „og på et tidspunkt endte det jo med, at jeg kom til at overta-



DEN LILLE BAGRUDE AFSLØRER, at Magnetten er af den oprindelige serie med tillægsbetegnelsen ZA, der var i produktion til oktober 1956

1500-MOTOREN deler Magnette med MGA. Blæsermotoren øverst t.v. har i øvrigt smørekop – det havde den ikke i de seriebyggede biler

ge den”, siger Dalkov. Siden har han restaureret bilen til så original og oprindelig stand som overhovedet muligt. Plade og lak er det eneste,

han ikke selv har lavet, og Magnetten stråler nu atter i den originale maroonrøde nuance i stedet for den lyseblå, den havde, da den blev fundet. De nedre regioner var i øvrigt så rustne, at regningen fra pladesmeden blev på over 100.000 kr. Og Dalkov mener det, når han siger original stand: „Alt, der overhovedet kan bevares, skal bevares. Det kan godt være, at det er bøvlet at få en gammel benzinpumpe til at virke igen, men hvis man bare skifter delene ud, kan man jo lige så godt bare gå hen og købe en ny Folkevogn.“

Alle blanke lister har derfor al den patina, som 66 stærkt varierende år afsætter. At udskifte det originale læderindtræk, bare fordi det er revnet øverst på bagsæde-ryglænet, kan naturligvis heller ikke komme på tale, så længe Dalkov ejer bilen, der atter fik nummerplader på i 2015.

Uvis fremtid

Den 1,5 liter store stødstangsmotor med to SU-karburatorer og 61 hk er stadig

den originale – Magnetten har naturligvis matching numbers overalt – og den springer ivrigt i gang, da vi triller ud til fotografering. Bilen har ingen problemer med at hænge på i den moderne trafik, men selvom vi er nået et pænt stykke hen på foråret, er det noget nær sæsonens første køretur i dette levende stykke bil-kulturarv.

„Nej, jeg har aldrig fået kørt ret meget i den, og jeg har jo også de andre. Så egentlig har jeg ikke så meget at bruge den til“, siger Dalkov. Han fylder 83 år næste gang, og derfor er han udmærket klar over, at der vil komme en dag, hvor verdens næstældste MG Magnette og dens tre yngre søskende skal videre her i livet.

Spørgsmålet er bare hvorhen. Sønnen har udtrykt interesse for at arve den tofarvede ZB Varitone, når det måtte blive aktuelt, „men denne her er han ikke så interesseret i“, siger Dalkov. Han vil derfor ikke helt afvise at sælge den, hvis den rigtige køber dukker op. Men en ting vil Dalkov ikke gå på kompromis med: Dette enestående stykke dansk bil- og MG-historie skal blive her i Danmark.

KØRER MAGNETTE HELE ÅRET



Som ung havde Poul Flemming Dalkov en MGA, og den blev han så glad for, at han beholdt den i 10 år, indtil den voksende familie krævede mere plads, end den lille roadster kunne byde på. Derefter fulgte en årrække, hvor den nu pensionerede ingeniør måtte nøjes med almindelige, moderne brugsbiler – men siden han efter eget udsagn „kom til“ at købe sin første Magnette, har han ikke set sig tilbage. I dag har han fire, og den ene har været hans helårsbil i årevis.



MG MAGNETTE ZA 1954



MOTOR:

R4, 1.489 cm³, 8V. Topventiler, 1 sideliggende, kædetrukken knastaksel, 2 SU H2 halv-faldstrømskarburatorer. 61 hk (SAE) ved 4.600 o/min, 103 Nm ved 3.000 o/min.

TRANSMISSION:

4-trins manuel gearkasse med synkronisering på 2., 3. og 4. gear. Gulvgearstang.

OPBYGNING:

Selv bærende karrosseri, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil triangellarme med stræberarme og skruefjedre, bagtil stiv aksel med halvelliptiske bladfjedre. Tromlebremser for og bag. Tandstangsstyretøj.

MÅL OG VÆGT:

Længde 429 cm, bredde 160 cm, højde 147 cm, vægt 1.102 kg. 5.50-15 dæk.

PRÆSTATIONER:

0-80 km/t. 16,2 sek., 0-100 km/t. 26,7 sek., topfart 130 km/t. (Motor-målinger 1956).

PRODUKTIONSTAL:

18.076 (Magnette ZA 1953-56). Alle Magnette ZA/ZB 1953-58: 36.601.

PRIS 1954:

Kr. 20.960 med indkøbstilladelse. På dollarbasis: 29.178 kr.

PRIS I DAG:

Kr. 100.000-150.000

I 50'ERNE VAR MAGNETTE den hidtil mest solgte MG model.

MG MAGNETTE ZA/ZB – KORT FORTALT

Allerede i 1930'erne prydede Magnette-navnet flere MG'er, men forbindes især med den kompakte sportssedan, der debuterede på London Motor Show i oktober 1953 og kom på markedet i marts 1954 som søstermodel til Wolseley 4/44 (se MotorClassic nr. 66). De to delte dog kun få karrosseridele, og den lavere og mere sporty Magnette fik BMC-koncernens nye 1,5-liters „B“-motor med to karburatorer, der fra 1955 også lå i MGA. Den første modelserie med til-lægsbetegnelsen ZA var i produktion til oktober 1956 og blev bygget i 18.076 eksemplarer, inden ZB-versionen med bl.a. større bagrude, større karburatorer og 64 hk tog over. ZB kunne fås i en tofarvet version med tilnavnet Varitone, og 18.524 ZB'ere forlod fabrikken, inden den udgik i 1958. Året efter vendte navnet tilbage, men Magnette Mk III var blot en mere rap version af Austin Cambridge/Morris Oxford. Den blev opdateret til Magnette Mk IV i 1961 og var i produktion til 1968.

Læs meget mere i MotorClassic nr. 32 (Juli-August 2014)



Artiklen blev med tilladelse fra Motor Classic også bragt i vores MG medlemsblad: December 2014



MG CAR CLUB Danish Centre



Tegn abonnement på MotorClassic!

motorclassic

SÆRE SAMARBEJDER • FASCINERENDE BILKIRKEGÅRD I NEW ZEALAND • AIRCONDITION

MAJ-JUNI 2021 NR. 73 KR. 69,50

STRØM PÅ KLASSIKEREN?
Alt om ombygning til el-drift: Det må du – og det må du slet ikke!

Nordisk fødselsdagsfest
To stilige svenskere fylder rundt: Volvo P1800 bliver 60. Volvo 1800 ES bliver 50

- MASERATI BITURBO
- PORSCHE BOXSTER
- JENSEN P66
- VW 1200 JEANS

Kadett i habit
Opel Olympia er tysk for kendere

Stor køreglæde
Conny elsker sin Ford LTD

Kongeligt dollargrin: Dronning Alexandrine var første ejer af denne forlængede Chrysler Windsor årgang 1952

Få MotorClassic hjem i postkassen – helt automatisk!

MotorClassic er Danmarks eneste specialmagasin om klassiske biler.

MotorClassic udkommer seks gange om året og indeholder masser af artikler om klassiske biler og deres ejere. Der er reportager fra træf og arrangementer i ind- og udland, bilhistorie og masser af tips og vejledning, der gør livet og hverdagen med den klassiske bil til en fornøjelse.

Tegn abonnement allerede i dag og få MotorClassic leveret med posten inden udgivelsesdagen.

Prisen for et års abonnement (seks udgivelser) er 417 kr. Er du medlem af FDM, får du abonnementet til en særlig medlemspris: 347 kr. Det er seks blade til fem blades pris! Bestil dit abonnement på www.fdm.dk/motorclassic. Nærmere kan det ikke være!

Særpris til FDM-medlemmer: få seks magasiner – betal for fem!





MGY - for 80 år siden

MG manglede en lidt mindre "Saloon-car" i sidste del af 1930'erne.
En helt ny MG blev udviklet – MGY eller MG 1 ¼ liter.

Uafhængig hjulophæng og tandstangstyring

For første gang i MG's historie gjorde fabrikken op med den stive foraksel og den lidt upræcise styring med snekke drev. Den nye MG saloon fik Ingeniør Alec Issigonis som cheffingeniør på en helt ny undervogn.

Denne geniale ingeniør, som senere konstruerede både Morris Minor, Morris Mini og Austin partner, blev i 1930'erne sat for roret af udviklingen af MGY. Resultatet blev den første MG med uafhængig hjulophæng på forhjulene, med skruefjedre og nye støddæmpere. Endvidere præcis tandstangstyring og en specialitet i form af en Panhardstang til at holde bagtøjet i ave.

Konstruktionen med uafhængig hjulophæng fra slutningen af 1930'erne holdt til og med MGB til 1980. Således deler MGY og MGB de samme wishbones, skruefjedre m.v..

Karosseri og Chassis

Den nye Sport Saloon lånte karosseridelen fra Morris 10, dog modificeret en del med en større bagende med et egentligt bagagerum, længere svungne skærme, en anderledes tagkonstruktion med sky-

de-soltag og en fuldstændig anden undervogn med et kraftigt chassis. Interiøret blev klassisk MG med valnødtræ på instrumentbræt og rundt om dørruderne, lækre lædersæder og flere interessante instrumenter som olietrykmåler og amperemeter.

Og som standard fire hydrauliske dunkrafte, en i hvert hjørne af chassiset aktiveret ved en lille hånddreven pumpe til løft af bilen for bekvemt hjulskift.

Da vejen ofte var grusvej og da det var en "Sport" Saloon i den finere afdeling, skulle føreren kunne klare et hjulskift uden at ligge og rode under vognen.

1939 og 1940

Med udviklingen af MGY gik MG for alvor over til en ny type bilkonstruktion. MG havde arbejdet lidt med det uafhængige hjulophæng på racing cars. Det var især Sydney Enever der havde ledet dette arbejde. Nu skulle han sammen med Alec Issigonis stå for udviklingen af det uafhængige hjulophæng på MGY'en. Det blev en nyskabelse som ikke var set før i britisk bilproduktion, men som over de følgende år blev indført på en hel serie af BMC-biler.

Bilen havde kodenavnet EX 166 under

udviklingen. I 1939 stod prototypen klar og MG producerede to køreklare vogne til Earls Court Motor Show i 1940. Men krigen satte en stopper for den videre produktion. MG fabrikken blev i stedet inddraget i produktion af krigsmateriel.

1947

Derfor kom MGY modellen først i produktion i foråret 1947. Den var forsynet med 1.250cc XPAG motoren, der var kendt fra MGTC i 1938 og som levede videre i MGTC fra 1945 til 1950 og ligeledes i MGTD og MGTF. Den blev først



Chassis til Palles bil ved renoveringen. Her ses bl.a. tandstangen og de uafhængige forhjulsophæng med skruefjedrene.

udfaset da Magnetten kommer i 1954 og MGA 1500 i 1955.

Motorpressen

Blade som "The Autocar", "The Motor" og "Motor Sport" var godt tilfredse og gav bilen bedømmelser som "mekanisk meget innovativ", "en fryd at køre", interiøret "var det bedste traditionel britisk håndværkstradition kunne levere" og bilen var "funktionel og komfortabel". Vognen kunne cruise en hel dag med 90 km/t uden noget problem. Tophastigheden var ca. 118 km/t.

1950 MGTD

Grundkonstruktionen i MGY blev udgangspunktet for en ny MG Midget nemlig MGTD, der så dagens lys i 1950. I store træk tog man MGY'ernes chassisramme og kortede den af og forsynes den med en traditionel asketræskarosse med metalplader. Det nye i forhold til MG TC'eren var således en vogn med uafhængig hjulophæng og skruefjedre foran og tandstangstyring, alt sammen hentet fra MGY.

MGYB

I 1951 efter 3 1/2 års produktion lanceres MGY-B. Der var da produceret 6.158 MGY (A). Ændringerne til YB var ikke store, men der var lidt kraftigere bremser og en krængningsstabilisator og et mere moderne hypoidfortanddet differentiale, som nogle af de væsentligste ændringer. Til gengæld blev den avancerede Panhardstang på bagtøjet sparet væk. YB blev produceret i 1301 stk. Afløseren MG Mulette ZA kom på markedet i 1954. Den første MG med selv bærende karosseri.

MGY modellen blev også produceret som to dørs tourer kaldet MGYT. Produktionstallet nåede 877 vogne mellem 1948 og 1950, hvorefter produktionen stoppede.

Hvor mange er der nu?

Det internationale MGY register England har man i alt kendskab til 1399 biler heraf 1067 med kendte stelnumre. <http://www.mg-cars.org.uk/>. Tallene er fra Frank Neumann, der er ansvarlig for MGY register Danmark.

I registret kaldet IMGY, <http://www.mg-cars.org.uk/imgytr/index.shtml> er der kendskab til 3389 biler ud af de i alt 8336 der blev produceret. Altså viden om 40,65% af bilerne. I dette register har ejere sat deres biler på en paradesejde. På denne paradesejde er der i alt 612 MGY (A+B+YT) hvilket svarer til 7% af de producerede.

En god del af bilerne blev eksporteret til bl.a. Australien, New Zealand, Sydafrika



og en række andre oversøiske lande. I dag eksisterer der flest i United Kingdom, men herefter er det på anden pladsen Australien og tredjepladsen USA.

I Danmark blev der i produktionsårene solgt 25 MG Y'er (YA+YB+YT-modeller). I dag er der 12 registrerede MGY-biler i Danmark heraf 8 biler på plader.

Da mange af bilerne blev afsat på markeder med venstrekørsel og derfor er produceret højrestyret, er det sparsomt, hvor mange venstrestyrede, der blev produceret.

En forespørgsel til <http://www.mg-cars.org.uk/imgytr/ysonparade.shtml> hvor rigtig mange MGY'er bliver præsenteret, er der ud af det samlede antal biler kun 12, der oprindeligt er venstrestyrede.

I Danmark er registreret 7 MG Y-biler venstrestyret. Heraf er de 5 venstrestyrede biler direkte importeret til Danmark. Den ene af de fem venstrestyrede i Danmark er importeret i 1949. Den er det man kan kalde original og har ikke været underlagt en omfattende renovering, men står i høj grad som en velholdt brugsbil. Bilen blev købt som ny af arkitekt E. Hartvig Rasmussen i Klampenborg, arkitekt på bl.a. Hvidovre hospital og Syddansk Universitet i Odense.

Hvad koster en MGY

Det er lidt svært at sige for de handles ikke så ofte. Men i England har der for nylig været priser på ca. 12-15.000 pund svarende til ca. kr. 110.000-140.000.



Vedligeholdelse og kørsel

Da MGY modellen i sin grundkonstruktion er meget stærk og i sin mekanik deler stumper med bl.a. MGTC og MGTD er det nogenlunde nemt at skaffe reservedele. Vognen er derfor som så mange andre MG'er relativt nem at holde kørende. Og køreegenskaberne er stadig fine, men selvfølgelig ikke oppe og røre mere moderne biler. Men køres der fornuftigt følger en MGY med trafikken uden for de store motorveje.

Konkurrence

Monte Carlo Rally var både før og efter anden verdenskrig omgivet af stor glamour og interesse. 1955 miles eller godt

3.000 km på 5 dage i februar var en vanskelig opgave i 1950, som havde en ekstrem vinter. Kun 5 biler nåede Monte Carlo i tide og de to britiske damer Betty Haig og Barbara Marshall, der kørte i MGY måtte udgå. Men samme vogn kom i Monte Carlo løbet året efter i 1951 ind på en plads nr. 45.

Hertil kom en række sejre f.eks. i RAC Rally UK for biler under 1500 cc. I Circuit Ireland i 1951 vandt to kvinder i MGY ladies Trophy, og en række efterfølgende løb havde deltagelse af MGY'er.

Stor opmærksomhed blev rettet mod køreren Dick Jacobs i sin indregistrerede UHK111, der 3 år i træk (1952, 1953 og 1954) vandt Silverstone foran biler som

Jowett Javelins, Riley og Simca.

I 1954 kørte han sin MGY til sejr foran en Borgward og nåede 95 mph eller 152 km/t ved 6.900 omdrejninger.

Nævnes kan også hastighedsrekorden med en MGY fortsat med XPAG motor som Major Gardner gjorde i 1950 i Belgien med en hastighed på 107 mph eller 171 km/t.

Et kuriosum: på Goodwood, England i september i år 2019 kørte den legendariske rallykører Stig Blomqvist den MGY (B), som Ben Colburn ejer, i konkurrence med 30 deltagende biler i klassen Saloon Cars from 1950 to 1959 ind på en 6. plads i konkurrence med biler med langt større motorer.





Forfatteren

Palle Møldrup og hans kone Rikke Schultz har i en årrække haft en MGY og besluttede sig for at sætte en mere i stand.

Baggrunden var, at den første var meget original og da lysten til at køre også længere ture var til stede fandt de, at det kunne aflaste den "gamle" at sætte en anden MGY i stand fra bunden.

Med stumper fra flere biler og godt 5 vintres arbejde stod vognen klar og fik plader på i 2015. Samme år blev det til en sverigestur. I 2016 deltog de i MG EVENT OF THE YEAR i Frankrig og kørte sammen med flere andre danskere i MG'er fra Danmark til Frankrig og tilbage og i 2018 tog de den lange tur fra Danmark til Iran og tilbage igen.

I september 2019 har de været med MG klubben i England og bl.a. Besøgt Kimber House og Goodwood.



Projekt Midget

...et fælles projekt for "drengene"

DEL 5



Af Charlotte og Claus Poulsen

Resume:

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

— o o o —

Det går langsomt fremad. Foråret står nu for døren og vi må erkende, at vi ikke blev færdige til sæsonstart. Planen er nu, at den lille Midget skal blive færdig i midten af maj måned 2021

Som vi skrev sidst, har vi valgt at få den lakeret hos en autolakerer, hvor vi selv har udført forarbejdet med grundmaling og grov spartling. Særligt grundmalingen var en sej omgang, da det er epoxy-maling. Det stank!, så selv naboerne undrede sig over hvad vi havde gang i.

Da den endelig var færdig, blev karosseriet taget ned af grillspyddet, sat på vores hjemmelavede transport træramme, og herefter sat op på vores autotrailer for at blive kørt til autolakereren.

Endelig! - Det er godt nok "kun" den 3. MG vi har renoveret, men så absolut den, der indtager førstepladsen når det gælder tidsforbrug udi at få karosseriet gjort fint.

Her følger femte del af Charlotte og Claus Poulsens oplevelser med deres vinter projekt, hvor de renoverer en indkøbt MG Midget fra 1966. Projektet gennemføres sammen med deres to drenge på hhv 20 og 24 år.



Speedometeret var i stykker. Vi fandt et på Den blå avis – til salg i Odense. Prisen var god, så vi tog en aftentur Ølstykke - Odense., og retur.

Karosseriet blev afleveret til maleren torsdag i ugen før påske. Maleren forventede at han var færdig omkring en uge efter påske. Så vi havde herefter omkring 14 dage inklusive alle helligdage, til at få genoprettet orden i garagen samt få styr på alle "stumperne". Det passede jo perfekt. Og med karosseriet ud af garagen, var der god plads, og ikke mindst tid, til at klargøre alle de andre dele, der skulle monteres på bilen. Vi havde købt en billig dobbeltreol hos Jem og Fix, hvor hver hylde kunne bære omkring 100 kg, så den var ideel til at parkere alt "tilbehøret" på, mens vi ventede.

Første opgave var at få skilt bagtøjet ad, for at få monteret differentialespær. Samtidig blev lejerne skiftet, og der blev monteret ny gearing i differentialet (4.55), så den skulle blive hurtigere til manøvreprøverne. Det medførte dog, at 1.gear helst ikke skulle bruges, da det ikke er synkroniseret.

Allerede onsdag før påske får vi et overraskende opkald, idet maleren meddeler at vi kan hente bilen, den er klar til afhentning. Maleren havde brug for pladsen, så han udnyttede et hul i sin kalender. Vi havde således vores lille blå Midget hjemme igen torsdag. Den var godt nok blevet blå, men det var jo også



Venstre forhjulsophæng.

meningen. Farven er en "ral 5002", også kaldet Cobolt blå. Der skal nu laves to hvide striber hen over midten samt to hvide cirkler på dørene, hvor vores nummer skal stå. De bliver lavet med folie.

Nu er vi i gang med at samle bilen. Det tager lidt længere tid end planlagt, fordi alt skal kontrolleres for slid, renses og males, som f.eks.:

- Alle sliddele er blevet udskiftet i undervognen, og en del er blevet opgraderet, så den egner sig bedre til race.
- Foran er der monteret en kraftig krængningsstabilisator, sænkede og hårdere fjedre samt hårdere støddæmpere.
- Bag på er der udover spær monteret sænkings sæt og Anti-Tramp Bar.
- Alle gummi bøsninger i undervognen er blevet udskiftet med polybøsninger.
- Der er blevet monteret nye bremse-skiver, og hertil er bremsekalibre blevet renoveret. Bremseklodser er fra Mintex racing.
- Bag på er der monteret nye tromler og hjulcylindre.
- King-ping og lejer er blevet skiftet foran.

Den lille blå skulle jo også have nogle nye dæk. Valget faldt på nogle Semi-Slick fra Nankang Motor Sport i Holland, de er også godkendt til at køre på vej. Størrelsen blev 175/50-13, de er lidt for brede, så vi har skåret og ombukket lidt på bagskærmene, for at få plads til dem.

Vi har skilt motoren ad, for at danne os et indtryk af standen på den. Her var heldigvis ingen grimme overraskelser, den så fin ud. Dog sad der en lidt for hidsig knastaksel i, som bedst egner sig til ren bane kørsel.



Differentiale med spær og ny gearing. Det blålige snask man kan se der sidder på tandhjulet er det man kalder mærkeblåt. Mærkeblåt er en pasta man smører på, så man kan se om tandhjulene kører korrekt. Det er ikke noget man sådan bare lige køber hos hverken BilTema eller T.Hansen. Så køb det i god tid, eller find en at låne det af, som vi gjorde.

Den kører bedst i intervallet 3.250 - 7.000 omdrejninger, hvilket er for hidsigt til manøvreprøverne. Den vil blive skiftet til en, der er mere egnet.

Mere om motor, gearkasse m.m. i næste nummer af MG bladet, hvor vi forventer at bilen er færdig og synet.

Instrumentbrættet er fra doner bilen. Det ses at det var en Sprite



Nye fancy dæk fra Holland.



Før og efter maling



Den lille Midget nu blå netop hjemkommet fra maleren.

Rally anekdoter

Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Vi måtte gå til den, for at følge med !

Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi følger nu sjette del af Jan Glads fortælling om sit meget aktive rally liv, og det fantastiske aftryk han satte på dansk motorsport. Vi er nået til 1972, hvor der skulle prøves kræfter med en nyanskaffet Clubman 1275 GT, så nu skulle DM titlen fra året før forsvares.

Men der viste sig et par irriterende "bondeknoled" i et par usandsynlig hurtige Opel Ascona 16S. God læselyst.



1972

sæsonen stod nu for døren !

Vi var som beskrevet i sidste nummer af MG bladet blevet Danmarks mestre året før i 1971, hvilket styrkede "kreditte". Som resultat af dette blev jeg bedt om at komme til DFA Odense, hvor "Høvdingen", der var Teamleder (se MG blad nr. 1 – 2021) ville tale sæson 1972 med mig.

Han kom med et forslag om, at jeg købte deres Demo bil, en Clubman 1275 GT, der var næsten ny, og som skulle sælges. Årsagen var den, at DOMI - Morris importøren - var ved at købe DFA - Austin importøren - fordi "Englænderne" ville have, at de to mærker fremover blev repræsenteret af samme importør, nemlig DOMI.

Allerede på det tidspunkt kunne jeg se skriften på vægen, med hensyn til fremtiden for Team Austin mini, da DOMI med Høvdingen i spidsen havde stor fokus på motorløb.

M.h.t. Clubman'en enedes vi om, at jeg overtog den for et symbolsk beløb. Jeg var også heldig med, at alle tuningsdele fra min Cooper S var homologiseret, hvilket vil sige at være tilladt til motorløb i Grp.II. Det passede til min nye Clubman 1275 GT, da det jo næsten var samme bil som en Cooper, bortset fra den anderledes front.

Så stod kun tilbage at få ombygget undervogn, motor, tilføjet en ekstra benzintank samt gearkasse fra min Cooper S. Hertil at få monteret sikkerhedsbur, tæl-

leværker o.m.a.

Vi var jo blevet Danmarks mestre året før, så der var nok at se frem til m.h.t. bl.a. forsvar af mesterskabet. Vores gode sponsorer: Austin, Borris batterier, Castrol, Kléber dæk og BP benzin stod heldigvis fortsat bag os.

Vender vi blikket mod den forestående sæson og de udfordringer der måtte møde os, så vi et par af tidens andre gode rallykørere, Hans Kolby Hansen og Åge P. Skov, som havde fået anskaffet sig hver sin Opel Ascona 16S. Men kunne det være et problem, at køre fra de to Opel rally biler, når man selv havde en ny Clubman 1275 GT ?

Det skulle vise sig, at jeg kom på andre tanker. Hver gang ruten gik lige ud, eller den var meget ujævn, kørte de næsten altid fra os, og det blev gjort i sådan nogle højbenede bondebiler ? - Jeg måtte til at revidere min opfattelse af "de uovervindelige" Minier, da det da ikke kunne passe, at vi fik baghjul ?

I årets første rally i vores nye Clubman, lykkedes det os at knække geartunelen, som er et langt aluminiums rør under bilen. Det skete lige inden en pause i Nykøbing F, hvor vi ankom til pausen, og spurgte om der mon var nogen, der kendte en, der kunne svejse i aluminium.

Heldigvis var der en, der kendte en gammel smed, som kunne det der. Vi fik fat i smeden, men da han så den lave bil, opgav han med det samme, da det var ham umuligt at komme ind under bilen. Vi fik hurtigt lagt bilen om på siden, med

et hjul under bilens tagrende, og sagde så "Værsgo!". Han kikkede lidt både på os og på bilen, nu da bruddet lå lige i arbejdshøjde. Men han fik svejset gear-tunnelen, og den holdt i mange år herefter.

Jeg mødte smeden flere år senere, hvor han kom hen og hilste på, og kunne fortælle, at han aldrig havde glemt, de to-sede mennesker, der bare væltede rally-bilen om på siden for at få den repareret.

Nu var vi klar i den nye bil



Godt at han ikke dengang opdagede, at benzinen fra den nederste tank, løb hen ad gaden og ned i nærmeste afløb, da benzinen løb ud af påfyldningsdækslet.

Året fortsatte med flere rally løb, hvor vi vandt flere klassesejre og nogle generalsejre i manøvreprøver og minirally. Hertil også flere 2. - og 3. pladser. Midt i sæsonen førte vi DM i vores klasse, meeen !!! - det var blevet vanskeligere og vanskeligere, at køre fra de s..... Opel Ascona,

og det hele endte med – jeg mener at huske - 2. pladsen i årets DM.

Austin importen, DFA, var som tidligere nævnt nu solgt til Morris importøren, DOMI, så nu var det for mit vedkommende slut med BMC-biler.

Jeg kontaktede en af mine gode kunder, Opel forhandleren i Kalundborg (Weinreich A/S) sidst i 1972, for at høre om ikke vi kunne finde ud af noget med en Opel til rally. Han solgte i øvrigt også

Borris batterier. Han var straks med på forslaget, nok også fordi der næsten hver uge blev skrevet om os i det lokale dagblad, motorsportspressen og andre steder. Vi aftalte derfor et møde med GM Danmark, for at få lagt tingene på bordet, inden starten på den følgende sæson.

Mere herom næste gang, for nu kom vi ind i en rigtig "herre klasse"!

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



Se bundpladen bag bilen! Ramte en sten.



En Bugatti kom forbi.....



Det er ikke hver dag man pludselig oplever en af de helt store klassiske biler fra begyndelsen af forrige århundrede. Men pludselig, mens den gamle redaktør stod i sine egne tanker ved fiskemanden på Rørvig Havn, viser denne fantastiske bil sig i færgelejet.

Bilen var - så vidt jeg har kunne finde ud af, da jeg ikke fik spurgt ejeren, der sammen med sin søn sad og ventede på færgen - en Bugatti Type 37 fra 1926. med normal pedal sætning, altså ikke noget med speederen i midten.

Nok er vi inkarnerede MG folk i klubben, men sådan et smukt syn, på en af verdens virkelige klassikere, må der berettes om.

Den havde i øvrigt deltaget to gange i Mille Miglia, senest i 2015, hvor den fuldførte.



Held i uheld !

Her følger del tre af beretningen om min leasede MG ZS EV. Denne artikel omhandler, hvorfor jeg valgte netop denne bilmodel og fordelen ved den manglende kobling, men først til internettet...

— o o —

Fællesskab

Hvis nogen tror, at det kun er veteran-MG'erne som samles i fællesskab, så kan de godt tro om igen. Der er i hvert fald mindst to lukkede Facebook-grupper for ejere/brugere af MG ZS EV. Der er mange teknik-nørder i de to fællesskaber, og nogen skriver sågar om at mødes fysisk! Jeg er naturligvis med i begge grupper, og undlader ikke enhver lejlighed til at reklamere for indmeldelse i en rigtig MG-klub!

Hvad skriver de så om i de lukkede Facebook-grupper? Problemer med opdatering af software m.v. Der er problemer med ladehastighed etc. Så er der en enkelt, som har påkørt et råvildt og må vente to måneder på reservedele fra Kina!

Der er dog også masser af hjælp at hente, hvis man som mig har et spørgsmål til kabinevarme eller mangel på samme (virker kun optimalt i Normal eller Sport mode – ikke i Eco-mode). Det er ikke noget, man kan læse sig til i instruktionsbogen. Der er i øvrigt et medlem i den ene gruppe, som bor i Nuuk og kører i MG elbil uden problemer – også i minus 20 gr. C, men der er selvfølgelig heller ikke så mange kilometer vej på Grønland.

Hånden på hjertet. Hvor mange af jer (og indtil for kort tid siden også mig) er medlem af en Facebook-gruppe eller sågar en bilklub for jeres hverdagsbil? Jeg er faktisk lidt imponeret over gruppemedlemmernes entusiasme. Der findes en tilsvarende Facebook-gruppe for MG EHS-modellen.

Jeg er ret konservativ og gammeldags på mange områder, også når det gælder biler. Udseendet betyder noget, og en MG ZS EV ligner en bil og ikke en dårlig børnetegning. Efterhånden er bilproducenterne kommet efter det, men i starten var elbiler godt nok grimme. Tænk på BMW's grimme lille elbil med så smalle hjul, at en MG TC fremstår på brede ditto. Tror designerne, at folk som vælger elbil, ikke kan lide biler og hellere vil køre i flyvende kufferter? 'En elbil skal skille sig ud og signalere fremtid!' Nej, tværtimod efter min mening. Den skal ligne en bil og bare køre på andet drivmiddel end fossibilerne.

Tekst og foto: Rikke U. Nissen



Runde instrumenter med rigtige visere – det ligner en rigtig bil og ikke et computerspil.

Hvorfor netop denne model?

Dernæst har MG ZS EV facon og udseende som en SUV/crossover, hvor man sidder lidt højt og har et pænt stort bagagerum. Den er faktisk decideret praktisk. Batterierne ligger under gulvet og optager dermed ikke plads i kabinen, og giver samtidig et lavt tyngdepunkt. ZS-modellen er oprindeligt en fossibil, så det er ret elegant gjort, at proppe de tunge batterier ind under vognbunden uden at det har ændret på bilens udseende.

Dertil kommer igen mit konservative og gammeldags syn på, hvordan ting skal se ud. Jeg vil have et instrumentbræt med to runde instrumenter foran – ikke en kæmpe iPad-ting i midten som på Tesla model 3. Det skal heller ikke ligne et computerspil i mit synsfelt. Den nye MG EHS ligner netop dette, og lur mig om ZS EV ikke får et tilsvarende instrumentpanel ved det kommende facelift.

Endelig er der værdi for pengene. Her er MG'en bare svær at komme udenom, hvis man kan nøjes med den begrænsede rækkevidde. 250.000 kr. for den komplette udstyrspakke. Læg dertil en attraktiv leasingpolitik/pris fra importørens side.

Apropos sidstnævnte. I Berlingske lørdag 10. april var der en sammenligning af 30 elbiler, og den billigste elbil man kan lease er p.t. en MG ZS EV Comfort (grundmodellen til kr. 220.000,-). Alle biler er sammenlignet med 15.000 km/år.

Her er de fem billigste leasing elbil – med mindstepris for tre års leasing:

1. MG ZS EV Comfort (263 km rækkevidde): Kr. 107.820
2. Fiat 500e Action (180 km rækkevidde): Kr. 109.294
3. Nissan Leaf Visia (270 km rækkevidde): Kr. 123.815
4. Seat Mii Electric (258 km rækkevidde): Kr. 124.000
5. Renault Zoe Go (393 km rækkevidde): Kr. 126.015

Den dyreste er Tesla Model X Long Range (580 km rækkevidde): Kr. 466.215

På nær Nissan Leaf er de øvrige elbiler i top 5 minibiler. MG'en er den eneste SUV/crossover, og kun den lille Renault har reelt bedre rækkevidde.

Held i uheld

Og så tilbage til overskriften. Mens dette skrives, har jeg brækket venstre ankel med mindst seks uger på krykker som konsekvens. Nedtur! Men, jeg kan stadig køre bil takket være mit skifte til 'Ellerten'. Der er som bekendt ingen kobling, og man bruger slet ikke venstre fod under kørsel i en elbil (medmindre man venstrefods-bremser som racerkørerne, men det gør jeg ikke).

Ydermere har MG'en adaptiv fartpilot, som selv tilpasser hastigheden til den forankørende. Den ideelle invalidevogn!

Jeg mangler bare det blå skilt i forruden, så jeg kan parkere på handicappladserne.

Dette er den sidste af mine indledende artikler om MG ZS EV. Jeg håber at have besvaret nogle af de spørgsmål, som 'ikke-elbilister, der overvejer en elbil' havde savnet svar på. Jeg vil ad hoc fortsætte mine skrivelser, indtil bilen skal returneres til leasingselskabet ultimo 2023. God MG sommer derude!



MG ZS EV Owners Group

En af de to danske Facebook grupper for MG ZS EV



Prøver en 175 kW lynlader ved Karlslunde rasteplass på Køge Bugt motorvejen.



MG Cyberster konceptbil

Fra MG Motors pressemateriale forlyder det.....



"MG viser de første billeder af MG Cyberster konceptbilen, der debuterede på Shanghai Auto Show den 21-28 april 2021. Den bemærkelsesværdige to-dørs sportsvogn genskaber MG-traditionen med en række antydninger fra den klassiske MGB Roadster.

Carl Gotham, Director of SAIC Design Advanced London sagde ved præsentationen: "MG Cyberster er en dristig erklæring, der rækker ind i MGs fremtid og samtidig berører mærkets arv, men vigtigere endnu bygger på MGs banebrydende teknologi og avancerede design. Sportsvogne er livsnerven i MGs dna, og Cyberster er et enormt spændende koncept for os",

Den spektakulære MG Cyberster integrerer mekanisk drivkraft og smart teknologi. Konceptbilen har en intelligent elektrisk arkitektur, der muliggør en rækkevidde på 800 kilometer og en acceleration fra 0-100 km/t inden for tre sekunder. Sportsvognen er også tiltænkt 5G interaktiv forbindelse for at skabe ubegrænsede muligheder for fremtidig mobilitet."



Billeder kan downloades her:

<https://news.mgmotor.eu/image-bank/mg-cyberster/>

KORT NYT

Double-Decker Luxury Camper Van



Står du og familien og savner plads i jeres campingvogn eller Camper van er her måske svaret ?

Det er det kinesiske mærke SAIC Motors, som vi kender fra de mange SUV MG modeller, som her har givet sine kinesiske forbrugere en mulighed for at få plads til familien. Det forlyder at trappen op til øverste etage skulle være særdeles stejl, så derfor er der også mulighed for at tage elevatoren derop !. Med alle etager foldet ud - opad og til siderne - får du hele 215 km² at brede dig på. Hertil får du tillige direkte adgang til en såkaldt walk-out altan

Det er da tydeligt, at kineserne nu endeligt er gået bort fra deres ét-barns familiepolitik.

Du kan erhverve hele herligheden for \$413.000

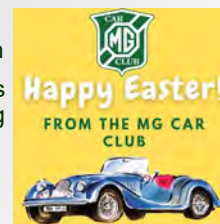
MG C C Newsletter

Vi kan anbefale at abonnere på moderklubbens nyhedsbrev, da der hver måned sendes både informative og ind imellem også ret morsomme beskeder om hændelser, arrangementer og andet, der falder den engelske redaktør ind.

Lars Thousig giver tillige fra tid til anden et kort referat af væsentlige artikler i Safety Fast, som vi bringer her i bladet.

Th: Påskehilsen fra moderklubben

Herunder: Et spændende fælles arrangement mellem Triumph og MG i UK



Th: Hvad med en 90 års jubilæumskeddeldragt?



Tv: Du står måske og mangler en "Fancy MGB V8". Hvori det fancy består fortaber sig lidt, men den er flot og en af de sidst byggede.



Det første klubmøde på Vestsjælland i umindelige tider løb endelig af stablen den 20. april 2021.

Gensynsglæden var selvfølgelig stor, og vejret tilsmilede os tilmed med en flot skyfri himmel.

De ældre MG'ere og nogle enkelte nyere MG'ere mødtes ved Englerup Auto, hvor Preben og hans far Egon har en hånd-

fuld flotte veteranlastbiler og tilsvarende antal personbiler stående.

Bo havde sørget for kage til alle, og grundet det indendørs forsamlingsloft sad vi ude og nød det fode vejr, hvor den medbragte kaffe hjalp til at holde os varme.

Sådan en smuk aften efter flere måneders MG stilstand kunne vi samle hele

25 personer, hvorved det udendørs max antal på 50 personer også fint blev overholdt.

En stor tak til Preben for at åbne portene for os denne flotte april-aften i et forår der ellers havde ladet vente på sig!



Et udsnit af deltagerne. Fotografen glemte at fotografere de fine lastbiler, men så var der nogle flotte nypudsede MG'er i stedet...





Igen i år havde vi mulighed for at låne lifte i Gør-Det-Selv værkstedet i Sydhavnen. Men på grund af Corona forsamlings restriktionerne var antallet af pladser begrænset til fem biler om formiddagen og fem om eftermiddagen.

Alt var udsolgt, men der kom et par afbud med corona bekymringer, grundet nærvær til et par af de tilmeldte, og en enkelt dukkede slet ikke op, måske

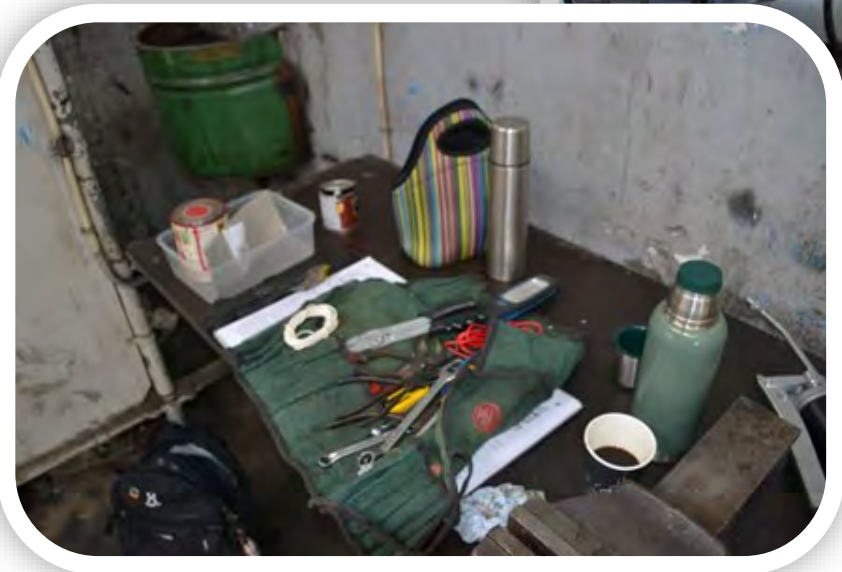
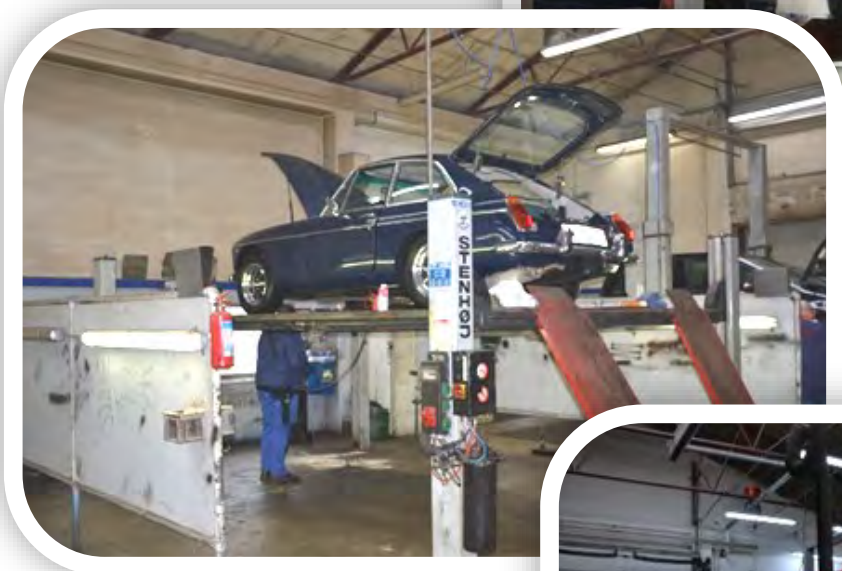
p.g.a. vejret. Det sneede nemlig omkring middag, hvilket er en dårlig kombination med en MG iklædt sommerdæk.

Vi havde nogle hyggelige arbejdstimer, hvor vi hjalp hinanden med at få opgaverne klaret. Mine opgaver var ret begrænsede, og handlede om at få justeret håndbremsen på fruens MGB GT.

Desværre opdagede jeg at den lækkede lidt olie fra overdrivet. Pakningen ved

dækslet skulle skiftes, og det er lettest når GT'en er oppe på en lift. Men nu kender bilen vejen ud til GDS værkstedet.

En fin dag, med stor tak til Erik, som har værkstedet. Om vi kan gøre det igen næste år er et spørgsmål om hvornår bygningen falder for endnu et nybyggeri i det centrale København.





Tirsdag den 6. april var klubmødet i Nærum ændret til en køretur fra Nærum til Buresø, da det ikke var muligt at gennemføre det oprindelige program.

Køreturen var planlagt til at ende hos 3B biler i Ballerup, for se en demonstration af vandpolering af bl.a. motordele samt få serveret kaffe.

I meget friskt vejr mødtes ni ekvipager i Nærum. De fleste i lukkede biler med kaleche eller fast tag, en enkel viking kørte åben.

Turen gik ad mindre veje gennem Hørsholm, Holte, Frederiksdal, Hareskoven, Værløse og Slagslunde til Buresø. For nogle af deltagerne var ruten nærmest en "Memory Lane" for dem. Hyggeligt.

Den medbragte kaffe blev indtaget ved de opstillede borde, hundene luftet og toilettet testet – det var pænt og rent. En hyggelig tur selv om det var koldt, men sæsonen blev åbnet.



Udveksling af MG erfaringer



Aftenkaffe ved Buresø



Start fra Nærum



Nørdehjørnet



Af Jan Glad

Elektronisk- vs standard tænding

Der er blevet talt meget om elektronisk tænding contra standard tænding på vores veteranbiler. Lad mig straks fastslå, at elektronisk tænding er det bedste, vel at mærke når det virker, og hertil er korrekt justeret.

De problemer der opleves kan skyldes, at der ikke må være for høj spænding, hvilket kan være et problem med en jævnstrømsdynamo, som afgiver en lidt svingende spænding på mellem 13,5 – 16 volt, hvis ellers alt er i orden. Med en vekselstrømsgenerator styres spændingen elektronisk på mellem 13,8-14,2 volt. Der kan også være lidt vanskeligheder med at stille tændingspunktet, fordi man skal bruge en tændingslampe. På mange BMC og andre biler begynder tændingsavanceringen allerede ved ca. 600 omdrejninger. Så hvis man i tomgang stiller tændingen ved 1000 omdrejninger kommer man meget nemt til at få stillet tændingen alt for lavt. Hvis det mislykkes er det ret vanskeligt at finde ud af om det er defekt eller der er tale om en anden fejl. Derfor vil jeg anbefale, at kører man med elektronisk tænding, er det en rigtig god idé, at medbringe et ekstra sæt af de gamle platiner og kondensator, da man herved sikrer at kunne komme hjem igen.

Kører man med en hel elektronisk strømfordeler er det en god idé, at tage den gamle fordeler med, blot som sikkerhed.

Nu skal det jo ikke lyde alt for besværligt, for som jeg sagde ovenfor, er det bedre med elektronisk tænding, hvor fordelene er følgende:

- Ingen vedligeholdelse da man kan bruge en kraftigere tændspole, hvis strømfordeleren er lidt slidt, da det ikke indvirker på tændingstidspunktet. Der er tale om et magnetfelt som styrer, og således ikke platiner, som bliver slidt på "knasten" og kontaktpunkterne, hvilket betyder et lavere / senere tændingstidspunkt.
- Hvis der er lidt slør i fordeleren, indvirker det også på tidspunktet, fordi platinerne kun åbner ca. 0,4 mm. Så der skal ikke meget til før at åbningen bliver større eller mindre. Når det elektroniske er monteret rigtigt, og tændingstidspunkt justeret, skal man ikke røre det mere.

Nu vil jeg så fortælle om hvordan man vedligeholder en "gammeldags" tænding, da jeg jo er lidt til det originale!



Strømfordeler



Forskellige typer platiner til samme strømfordeler

Nørdehjørnet

Fortsat....

Elektronisk- vs standard tænding

Man skal vælge platinen udført af fiber, og ikke plastik (de kan smelte, ved for høj varme). Så skal man passe på at fordeleren ikke er slidt (slør i aksel). Platinerne af fiber lægges ét døgn i olie. Her suger de olien til sig og bliver derfor ikke slidt på knasten. Man skal så sørge for, at kontaktpunkterne er rensset godt inden monteringen. Platinafstanden på en Lucas fordelers skal være 0,35 til 0,40 mm. Hvis man har en camvinkelmåler er det selvfølgelig det bedste. Det er vigtigt at komme lidt fedt på knasten som vist på billedet, ellers bliver knasten hurtigt slidt. Hvis alt det er lavet rigtigt, kan man nemt køre 20.000 km. med platinerne før de skal skiftes.

Jeg kontrollerer, platinerne hver år, (se billeder) ved at man måler spændingsfaldet over kontaktpunkterne, som ikke må overstige 0,3 volt. Det måler man ved at sætte tænding til, med platinener lukket. Mål mellem stel i fordelers og til ledning fra tændspole.

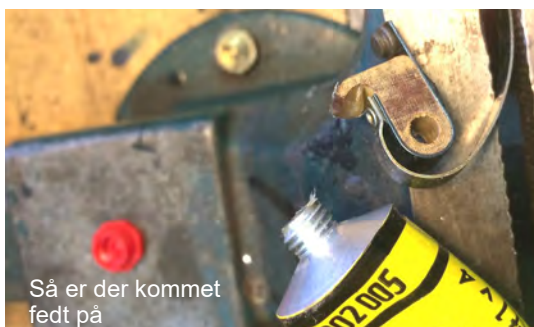
I strømfordeleren sidder der to svingklodser, som svinger ud når motoren kører. De bliver holdt på plads af to fjedre, som er nøje afstemt, og regulerer tændingstidspunkt ved lave omdrejninger, alt efter den pågældende motor. Derfor er det vigtigt at fordeleren passer til den aktuelle motor, da der oftest køres med omdrejninger under 3000 i vores gamle biler. Det kan give lidt problemer ved mere end ca. 3200 omdrejninger, hvorfor man kan stille sin motor med elektronisk tænding, på 32 gr. ved 3500 omdrejninger, og med slange / rør til vakuumregulator taget fra. Det passer på næsten alle motorer.

Vakuumregulatoren bliver kun brugt ved lille åbning af gasspjæld og stort vakuum i karburatoren. Dvs. med "let fod" ud ad lige landevej. (Ved lille belastning, højt vakuum og lille "fyldning" giver den højere tænding). Så snart man belaster motoren er vakuumregulatoren ude af drift, og det er svingklodserne alene der regulerer tændings tidspunkt. Derfor sidder vakuumudtaget på karburatoren lige over gasspjældet, hvor der er mest vakuum ved næsten lukket spjæld og stor sugning.

Har man derfor ikke vakuumregulator på sportsmotorer, som Cooper S m.fl., fordi det ville tage for lang tid at justere tændingen ned ved pludselig gasgivning, ville det kunne skade motoren. (= for høj tænding et øjeblik), På moderne motorer sker det elektronisk.

Man stiller tændingstidspunkt med platintænding, og med stående motor, og hertil en 12 v prøvelampe. Lampen forbindes til ledningen fra spole til fordelers og stel. Motoren drejes langsomt i 4 gear, og lige når lampen begynder at lyse skal tændingsmærkerne stå ud for hinanden.

God fornøjelse!



Så er der kommet fedt på



Målt efter 5.000 km



Målt efter 14.000 km



Målt efter 19.000 km, så nu er tid

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



MG mærket har indtil i dag haft 10 ejere:

- William Morris 1924-1935,
- Morris Motors 1935 – 1952,
- British motor Corporation (BMC) 1952 -1968,
- British Leyland Motor Corporation 1968 – 1975,
- Nationaliseret (Leyland cars, BL cars, Rover Group) 1975 – 1988
- British Aerospace 1988 – 1994,
- BMW 1994 – 2000,
- MG Rover 2000- 2004,
- Nanjing Automobile Corporation 2004 – 2005,
- Shanghai Automotive Industry Corp (SAIC) 2005
- – indtil nu.



Foto t.v.:

MG logoet lever stadig og er et godt brand.



Sådan opretter du dig som sponsor for klubben uden at det koster dig noget, **OK** betaler.

Start med at blive oprettet som OK kunde og modtag et OK benzin/dieselskort.

Ring til **OK** på tlf. 7010 2033.

Fortæl at du samtidig vil være sponsor for MG Car Club Danish Centre, hvorefter du så er både kunde og sponsor, uden at du betaler sponsorpenge, det klarer OK..

Alternativt kan du selv oprette dig på OKs hjemmeside og blive kunde, og her kan du ligeledes oprette dig som sponsor af klubben under **Min OK**.

OBS: Husk ved sponsorvalget at trykke på klubbens fulde navn så klubben i Jylland ikke får glæde af sponsorpengene.

Det nye smarte er en **OK** APP fra App Store, så behøver du ikke kortet når du tanker, og har samtidig oversigt over alle OK tanke i DK, med indbygget GPS som viser dig vej til tanken.

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

MGA turen

Lørdag den 14. august 2021 kl. 09.00

Mødested:

Levetoftevej 2, 4690 Haslev

(Henriks gård)

MGA turen

Turen i år er som tidligere en en-dagstur. Der lægges vægt på en skøn køretur i det vestsjællandske, kombineret med et besøg i Oplevelsescenteret Nyvang, der ligger ved Holbæk.

Kl. 09.00 bydes der på morgenmad, og hvor ruten samtidig præsenteres. Den går i år ad snoede veje til Oplevelsescenteret i Nyvang. Her indtager vi vores medbragte madpakke. Der er borde og stole, men tag det med alligevel.

Imens bilerne er opstillet i samlet paradeparkering har vi et par timer til at se alle de spændende seværdigheder Nyvang centeret er kendt for. Inden vi returnerer hjemad byder klubben på kaffe og lagkage i Madam Blå.

Da du selv medbringer madpakke tilbyder klubben følgende kvit og frit:

- Dejlig morgenmad på gården hos Henrik i Haslev
- En planlagt tur ad snoede veje til Holbæk
- Entré til Nyvang
- Kaffe og lagkage i Madam Blå

Tilmelding:

poul.olsen6@gmail.com

senest 14. juli 2021 .

Husk at meddele deltagerantal

Efter du er tilmeldt tilsendes lidt mere materiale om tider og steder.



Med venlig hilsen
Poul Henning Olsen
(mobil 6079 9011)
MGA register



APRIL MÅNEDS VINDER FOTO



Peter Glitten viser sin MGB foran Sorø sø og akademi. .

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: rikke-unissen@webspeed.dk

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

Klub week-end

Fredag den 27. - Søndag den 29. august 2021

Mødested:

- Endnu ikke endeligt fastlagt -

Følg med på www.mgklub.dk

Årets begivenhed i klubben

I år skal vi til Stevns, hvor Jan Carlsen og Peter Frimann sørger for, at vi kommer rundt på de små veje til områdets "smørhuller". De er lokalkendte og bor i området.

Program:

- Fredag 27. august: Ankomst og enkel aftenmad. Værelser er klar fra kl. 14.00.
- Lørdag 28. august: Morgenmad. Heldagstur på Stevns og opland med frokost i det grønne. Aftenarrangement: Velkomstdrink, 3-retters middag, fællessang, kaffe mv.
- Søndag 29. august: Morgenmad og tur med guidet besøg på det meget gamle Gjorslev Gods og park. Herfra til Stevns Klint hvor vi indtager frokosten i Traktørstedet Højerup. Her vil restauratør Karl Peter Andersen og hans MG B byde os indenfor. Gratis parkering ved klinten og kirken, som frit kan besøges efter frokosten



Her skal vi bo



Gjorslev gods som vi skal besøge



Frokost søndag på Traktørstedet Højerup ved Stevns Klint

Hvor skal vi bo?

På Hotel Klinten, Søndervej 8, 4673 Rødvig, hvor der er 50 værelser til rådighed, og vi har forhåndsreserveret dem alle. Hotellet har flot udsigt over bugten og Rødvig havn. Her får vi eget lokale til middagen, så du må godt medbringe lidt underholdning til at supplere MG sangene. Minna har lovet at skrive et nyt vers!

Det er desværre ikke muligt at medbringe hunde på hotellet.

Hvis du vil udvide opholdet koster det kr.850 for et dobbeltværelse inkl. morgenmad. Ring til hotellet på tf.: 56 50 68 00 og sig, at det er i forbindelse med MG arrangementet.

Der er meget spændende at se i området, eksempelvis Koldkrigsmuseum Stevnsfort, Stevns Fyr, Stevns Klint, Flagbanen, Boesdal Kalkbrud.

Priser

I prisen indgår to overnatninger, ovennævnte forplejning og entré er inklusiv. Drikkevarer er efter eget valg og betaling, dog ikke ved søndagens frokost som er inklusive en øl, en vand eller et glas vin.

- 2 personer i dobbeltværelse: kr. 2.940
- 1 person i enkeltværelse: kr. 1.870
- 1 person uden overnatning: kr. 970

Tilmelding:

Senest den 9. august

... og det foregår således:

Enten:

Mail til: medlemmgklub@gmail.com

Eller:

Ring til :Anlis Nissen 2241 5706

Her oplyser du følgende:

- Antal personer
- Deltagernes navne.
- Adresse
- E-mail adress
- Telefonnr., helst mobil
- Særlige forhold, eks allergi

Tilmelding er efter "først til mølle princippet", og der kan ikke bestilles særlige værelser.

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

Afbud:

Kan meddeles indtil den 12. august til:

medlemmgklub@gmail.com.

Herefter kan refusion ikke garanteres.

Spørgsmål??????

Ring til Lars Thousig på tf.: 24 27 41 83 eller

Mail: thousig@post11.tele.dk

På gensyn

Jan, Peter og Lars

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT

Pigetur

Lørdag den 12. juni 2021 kl. 10.00

Mødested:

Holbæk Sportsby,
Sports Allé 1, 4300 Holbæk

Pigetur

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

Undervejs på turen har vi – med forbehold for coronarestriktioner – planlagt et udendørs kunstbesøg i Steengalleriet, stop ved Sidinge Gårdbutik og afslutningsfrokost hos Tuse Næs Kunsthåndværk, som har en frokostcafé. Frokost er for gen regning, men klubben byder på kaffe og en morgenbolle ved startstedet.



Tilmelding:

moganissen@gmail.com

Husk angivelse af antal personer og dit telefonnummer, så vi kan kontakte dig ved eventuelle ændringer.

Tilmeldingsfrist er torsdag 10. juni.

Arrangør: Anlis og Rikke Nissen

Årets sommertur

Søndag den 4. juli 2021 kl. 10.00

Mødested:

Ringsted stations P-plads
Jernbanevej, 4100 Ringsted

Sommertur

På årets sommertur er klubben vært for turens frokost !

Tag din co-driver med på søndagsturen, hvor vi skal en tur ad de små veje gennem Skjoldungernes Land og Horns Herred.

Dagens program er:

- Kl. 10.00 mødes vi på P-pladsen ved Roskilde lufthavn. Hvis vejret er så dårligt, at du ikke vil udsætte din MG for det, så kom i den almindelige bil. Eller hvis du har MG maskinskade!
- I mindre grupper kører vi en tur ad små veje gennem Skjoldungernes land, som i dag er nationalpark, og fortsætter op gennem Hornsherred til slutdestinationen – en kro!
- Kl. 13.00 byder klubben på gratis frokost bestående af 3 stk. smørrebrød, kaffe og lagkage. Du både vælger og betaler dog selv for dine drikkevarer.



NATIONALPARK
SKJOLDUNGERNES LAND

Tilmelding:

Af hensyn til bestilling af mad er det nødvendigt med tilmelding senest den 15. juni til Anlis Nissen (helst på mail):

medlemmgklub@gmail.com

Tlf.: 22 41 57 06

Husk navn på deltagerne.

Afbestilling eller Udeblivelse:

Hvis du bliver nødt til at afbestille din deltagelse kontaktes Anlis senest mandag den 21. juni.

Hvis du er så forfærdelig at udebliver, må du selv til lommerne for betaling af den bestilte mad. Beløbet bedes du så efterfølgende at indbetale til klubben.

Har du spørgsmål om arrangementet ring eller mail til:

e-mail: thousig@post11.tele.dk, tel. 24 27 41 83

På gensyn

Lars Thousig





Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



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

25%
rabat ved indtegnning af flere biler eller motorcykler

Præmieeksempler



Motorcykel - BSA

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



Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000
Ansvar + kasko
743 kr.



Klassisk bil - MX-5

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



Veteranbil - Opel GT

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

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

Hvem er vi?



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

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

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

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

En del af
ThistedForsikring



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

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

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



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

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

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 MG KLUB MØDER

NÆRUM

Lørdag den 5. juni 2021 kl. 17.00

Mødested:

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

Store køredag - Grundlovsdag

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

Tag bord, stole samt madkurv med, klubben er vært med lidt rød- eller hvidvin.

Hvis man har lyst, og vejret er til det kan vi anbefale de gode muligheder for lidt vandring i de smukke omgivelser.

Tag gerne hunden med. Den skal blot have sin herre i snor !

Hilsen Claus Poulsen



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Søndag den 6. juni 2021 kl.10.00

Mødested:

Hvide Hus i Køge
Strandvejen 111, 4600 Køge

Køretur

OBS: Bemærk dato og ugedag !

Vi begynder med at deles op i hold på 5-6 biler, og kører her-efter ad Strandvejen over skønne Stevn.

Frokosten nydes et hyggeligt sted, hvorefter vi kører videre ad mindre veje med afslutning på Præstø Havn, hvor der er mulighed for at nyde en is for egen regning.

HUSK: Egen frokost, drikkevarer samt bord og stole.

MG hilsen Bent

PS: Hold øje med hjemmesiden, hvis der skulle komme corona restriktioner.



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 22. juni 2021 kl.17.00

Mødested:

Skælskør, på græsarealet ved havnen
Overfor Restaurant Solsikken
Havnevej 6, 4230 Skælskør

Køretur

.En af vore erfarne ruteplanlæggere Jens Peter Hermansen har lovet at lave en skøn køretur for os. Men, for at få kalenderen til at gå op, er datoen for vores klubmøde i juni rykket en uge til tirsdag den 22. juni.

Turen går ad små veje i Vestsjælland og ender ved Skælskørvej 9, 4180 Sorø, hvor vi spiser vores medbragte mad i haven, hvis vejret tillader det. Ellers i gildesalen!

Tilmelding:

Jens.p.hermansen@gmail.com eller tlf. 20 10 14 26

På gensyn

Jens Petter og Bo



KLUBMØDER I AUGUST

2021

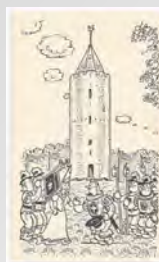
NÆRUM

Tirsdag den 3. august
kl.19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 10. august



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 17. august

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, side-stykker, yderst velholdt ældre renoveret MG, blyfri top, orig, motor/ gearboks, shorrock kompressor m. dryp-smøring, 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

Fælge til MGF/TF

4 stk. 15" originale fælge med dæk til MGF/TF.
Prisforlangende kr. 1.600.



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

SÆLGES

Dæk til MGF/TF

2 stk. 16" dæk til MGF/TF. Prisforlangende kr. 400.



J

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

MG TF-F 135 2005

Danmarks flotteste MG TF-F 135, årgang 2005, venstrestyret. Kun kørt fra 1.5-1.10. Kun kørt 49.756 km. I perfekt stand. Meget sjælden Oxford cream leather stue. Skal ses og prøves. Alle vitale dele og reparationer lavet inden for det sidste år. Special klar under-vogns- og hulrumsforsejling. Farve, muslingeblå metallic. Billeder kan mailles. Pris 125.000 kr.



Klaus Møller
Tlf.: 2178 7100
E-mail: moellerhoukjaer@privat.dk

Læderjakke

Læderjakke type B-3, Air Force, Jkt. U.S. Army style. Størrelse M. Kun brugt få gange. Især anvendelig til kølige afture med kalechen nede!
Pris: 1.500 kr. (halv pris!)



Ole Nielsen
Tlf.: 25347368 / 26201368.
E-mail: ole.n@nielsen.mail.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





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 Snekersten
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