



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

Maj 2020 - Nr.4

Livet begynder ved de 0 - 100!



MGF
25 års jubilæum

Fra salgsannonce i 1995



MGF - 25 års jubilæum

Vi fejrer jubilæet af den seneste MG sportsvogn med en artikel, der fører os gennem de 25 år med denne model, der i sine sidste år fik ændret navn til MGTf. Artiklen er den første af en række, som vi vil præsentere jer for i løbet af året. Kig ind på siderne 6-12.



MGB GT V8

Vi bringer en lille artikel fra Via Retro, og som roser bilen. Kig ind på side 14-16



Myter og skæve historier

Redaktøren
Owners
lemsblad
myterne og
historier i
Se ind på



for Rover
Clubs med-
kigger på
de skæve
bilbranchen.
side 18-19.



Gammel plettet høne

Har vi ikke snart hørt den historie? Jo, men vi fandt alligevel en lille sjov ting i nogle gemmer. Læs inde på side 13.

Tilrettede regler for klubmesterskabet

Sidste års diskussioner har nu udmøntet sig i et sæt nye regler for deltagelse i klubmesterskabet, og ikke mindst hvordan man finder frem til vinderne på baggrund af de enkelte løbs resultater. Læs mere på side 27





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



www.bonnie-grafik.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





Nyt fra bestyrelsen

Bestyrelsesmødet den 23. marts 2020 blev som så meget andet aflyst. Men det betyder ikke at vi ligger stille.

Det var en let, men beklagelig beslutning at aflyse klubmøderne i Nærum, Haslev og Vestsjælland i marts og april måned. Dog håber vi at MG Forårsklar i GDS værkstedet kan gennemføres den 26. april 2020. Her har vi mulighed for at holde de krævede 2 meters afstand til hinanden.

Kom maj du søde milde - en sang vi håber kan synges til den tid. Vi planlægger i skrivende stund (den 21. marts 2020), at det bliver muligt at gennemføre alle planlagte aktiviteter, især O-løb 1 og manøvreprøve 1, hvor det er muligt at holde fysisk afstand. Søndagsturen den 17. maj 2020 forberedes og kan forhåbentlig gennemføres.

På generalforsamlingen blev det besluttet at gentage sidste års succes med gratis frokost på sommerturen den 19. juli 2020. Der er bestilt bord og indgået aftale med kroejeren, så det bør være sikkert. Tilmelding kommer i bladet senere, men sæt "x" i kalenderen allerede nu..

Hold øje med klubbens hjemmeside, din e-mail samt Facebook i tiden der kommer, for det er her eventuelle ændringer og aflysninger vil blive annonceret.

Men, midt i alt det triste får du en stor positiv oplevelse, når du kører en tur i din MG, ud i forårets landskaber, både i skoven og langs de blomstrende sennepsmarker.

Kontingentbetaling

Anlis har sendt opkrævning af kontingent ud til jer alle. I kan gøre Anlis en meget stor tjeneste ved at tilmelde jer betalingen til Betalingsservice. Alle informationer om dette fremgår af det udsendte indbetalingskort, og det er meget let at finde ud af.

På den måde sparer vi unødige rykkere, som er besværlige og dyre, skulle jeg sige fra kasserer Wiggo.

Motorhistorisk Samråd

Dialogen med Motorstyrelsen og Skatteministeriet om originalitet trækker store veksler på de relativ få som er impliceret i arbejdet.

Derfor efterlyser formanden for MhS interesserede, som vil aflaste dem i arbejdet. Her tænkes især på juridisk kompetence, eller kompetence indenfor en statslig/offentlig styrelse.

Kontakt MhS Sekretariat på tlf.: 23 47 41 63 og hør nærmere.



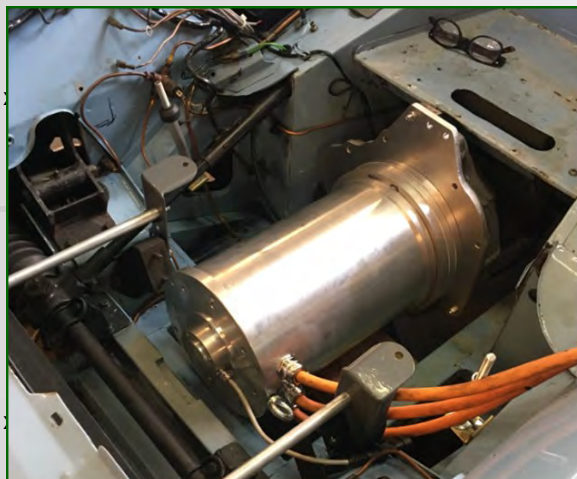
Vi ses derude !

Lars

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



MG workshop.nl har netop fremtidssikret en Midget med "Plug In" el-motor. Drivlinen incl kobling og gearkasse er uændret



Installation næsten klar. Bemærk at 12 v batteriet fortsat bruges til lygter mv. Varmeanlægget er væk.



Her kommer energien ind! 4. gear og kør!



Efterlysningen gav hurtigt svar. Her ser du Henning Sejersen køre Faxe Royal Rally med manøvreprøve på Værløse Flyveplads i 1975. Ja det kunne lade sig gøre dengang!



Medlemsblad for



MG CAR CLUB

Redaktionens mailadresse:

mgccredaktion@gmail.com

MG bladet udkommer:

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

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

Artikler og stof i bladet dækker ikke nødvendigvis MGCC Danish Centres meninger.

Redaktøren forbeholder sig ret til at redigere i tilsendt materiale.

Eftertryk kun tilladt med kildeangivelse og tilladelse fra redaktøren.

Deadline:

Den 25. i måneden.

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

Indlæg til MG bladet:

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

Arrangements invitationer:

Invitationer der ikke bærer præg af salgsannoncer eller reklamer optages i det omfang der er plads i bladet.

Annoncer:

Optages efter aftale:

- 1/1 side kr. 4.000,-
- 1/2 side kr. 2.000,-
- 1/4 side kr. 1.000,-
- Bagside kr. 5.300,-

Redaktionen er behjælpelig med eventuel opsætning.

Klubadresse og bankoplysninger:

Hyldestubben 8, 2730 Herlev

Email: thousig@post11.tele.dk

Bankkonto: 9309-4572876123

CVR nr.: 35502777

Oplag:

700 stk.

Tryk:

Privat

FORSIDE:



Billedet af denne MGF fra 1995 er taget fra reklamen forud for introduktionen af den nye MG.

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Med dette nummer af MG bladet indleder vi jubilæumsåret for MGF, som her i 2020 kan fejre sit 25 års jubilæum. Som første artikel tager vi jer med på en rejse, der begynder ved de spæde tegnede skitser til en ny MG model, over de mange modelvarianter det blev til i bilens levetid på 10 år plus nogle forkølede opfølgings tiltag årene efter, og frem til at høre, hvad prøvekørslerne medførte dengang i 1995.

I kommende numre af MG bladet fortsætter vi fejringen af MGF med artikler om hele forløbet fra idé til produktion, de mange farver den endte med at blive lakeret i, og ikke mindst de første prøvekørsler tilbage i 1995, skrevet af journalister på datidens bilblade.

Du kan også læse om en undervurderet MG model: MGB GT V8, som ViaRetros Claus Ebberfeld netop mener er en undervurderet bil. Det er der nok delte meninger om, men et sjovt partsindlæg synes det at være.

Vores gode samarbejde med Rover Owners Club har atter kastet en morsom lille artikel af sig, idet redaktør Poul Badura har samlet nogle "myter og skæve historier" fra bilbranchen. Du kommer helt sikkert også i tanke om yderligere historier efter du har læst artiklen.

Denne gang bringer vi også endnu en lille historie om datidens OEM leverandører, et emne som Bob Cobley løbende følger op på, samt finder de sjove historier frem til os, da vi måske nok kendte til disse OEM leverandører, men i mellemtiden har glemt dem.

Sidst må det siges, at vi netop står overfor en række spændende MG arrangementer her i foråret, men desværre kan det være den omsiggribende corona situation laver om på det. Kig ind på arrangements siderne bagerst i MG bladet.

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Det er sjovt at følge med i tidens bilmagasiner, som gennem i hvert fald de seneste år har skulle vende sig til en helt ny og nært forestående anderledes situation på bilmarkedet, idet el-bilerne nu kommer væltende ind på markedet.

Nok så de fleste bil journalister dette komme, men det har mere mig, at mange af dem synes, at have endog meget vanskeligt ved at vende sig til, at biler fremover skal vurderes på deres batteristørrelser, ladetider, ladestander løsninger, abonnementsløsninger og en mængde andre forhold, der intet har med en benzin- og diesel motor at gøre.

Eneste faste holdpunkt fra tiden, der nu går på hæld, er bilernes køreegenskaber og vurderinger af disse i forhold til forbrug - som så i fremtiden er el. El., der måske endda i fremtiden bliver produceret i bilens eget brint kraftværk?

Bilfabrikkerne sender fortsat fossile brændstoftbiler på gaden, hvilket tydeligt glæder mange bil journalister, som virker til at have lidt vanskeligt ved at vende sig til de nye tider. Nørdet omkring fremtidens biler, bliver pludselig på helt andre parametre, der kræver andre kompetencer, og måske en helt ny måde at anskue bilkørsel på.

Tænk bare på de selvkørende biler, der venter lige om hjørnet. Det bliver biler der teknologisk befinder sig på et helt andet niveau end en god gammeldags benzinmotor med en god gammelkendt V6 motor med kendte sliddele, olieskift o.s.v.

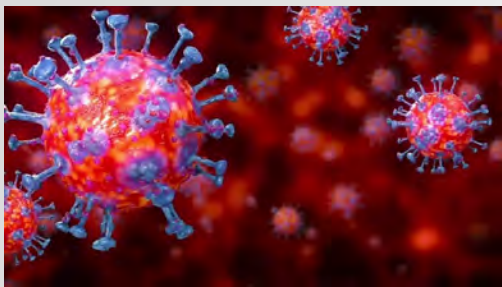
Det skal blive spændende at se profilen på fremtidens bil journalister, noget vores børn og børnebørn allerede er ved at forberede sig på, da de er helt trygge ved at leve i en on-line verden, hvor teknologien er styrende for vores adfærd, og herunder ikke mindst sådan noget almindeligt som: transport.

Hvordan mon fremtidens bil overhovedet kommer til at se ud?

Red.



Corona situationen



Hvad med alle vores MG arrangementer ?

Mens disse linier skrives er corona situationen verden over stadig meget kritisk, og det drøftes ivrigt rundt om, hvornår smitten topper, og hvordan vi skal komme tilbage til en verden, der overvejende minder om den vi levede i, inden "lukningen" tog til.

Vi håber at situationen, i læsende stund, nu er lettet så meget, at vi kan ses i lidt større grupper, og det er muligt at samles om vores MG arrangementer, da sommeren står lys og luftig for næsen af os.

Når du kigger ind på siderne bagerst i bladet, hvor indkaldelse til kommende arrangementer står anført, vil du se en lille besked nederst på en del af arrangementerne. Det er et forbehold overfor corona situationen, da vi i skrivende stund ikke ved om de kan gennemføres.

Så sørg for at følge med på vores hjemmeside for at se, om de arrangementer I ønsker at deltage i bliver gennemført.

Med håb om nogle dejlige sommerture !

Du har gættet det... !



Er du som jeg vild med ægte biljagter på film, kender du også ovenstående ikoniske billede fra den helt fantastiske film "Bullitt" med Steve McQueen bag rattet i sin Ford Mustang under biljagten i filmen.

Han blev kendt for selv at sidde bag rattet i sine film, ligesom han selv sad i raceren i filmen Le Mans fra 1966, ikke at forveksle med den nyeste Le Mans 66 film, som havde premiere i 2019.

Grunden til den fornyede interesse er, at den anden af de to Ford Mustang, der blev brugt i filmen Bullitt, er dukket op hos en privat person. Så nu er begge biler blevet kendt af offentligheden. Hvor når man de ses på en kommende auktion ?

Se lidt af biljagten på:

<https://www.youtube.com/watch?v=no7XR7s8Z7o>



Mere bioethanol I 95 oktan



Information kan læses som forfatteren har tænkt. Den kan også læses som en vis herre læser bibelen, eller man kan læse den som "fake news" (som en vis orange mand i USA foretrækker).

Vi bragte en artikel fra Thisted Forsikring i blad nr. 2 Marts 2020 om emnet "Pas på ! - En ny benzin kan skade din motor".

Vi har i den forbindelse modtaget flere henvendelser om de anbefalinger, der gives i artiklen. Hertil har vi modtaget synspunkter fra et medlem, der har læst en måske misvisende artikel i "Jaguaria" (Jaguar klubbens medlemsblad), samt hertil forskellige synspunkter der gør, at vi på redaktionen gerne vil understrege følgende:

Da der åbenbart er flere synspunkter på, hvad konsekvenserne er ved brug af den såkaldte E10 benzin på klassiske biler, vil vi henlede opmærksomheden på vores egen ekspert, Matthies Nissen, som har beskrevet emnet grundigt i blad nr.3 - April 2020.

Lær - og bliv klog !

Herefter håber vi at I alle vil nyde foråret og sommeren med korrekt benzin i tanken !

Ugens fund



Lamborghini Marzal Replika

Vi elsker at læse om de helt fantastiske fund, og ikke mindst påfund, der vælter ud af skribenterne på internet mediet ViaRetro. Vi kan kun anbefale at besøge dem jævnligt.

"Vidunderet" herover er en ægte replika og betegnes som "En skræk" af Claus Ebberfeld på ViaRetro. Faktisk er bilen herover en replika af Lamborghinis Marzal, som blev bygget i to eksemplarer.

Den var sat til salg på Gul&Gratis for kr. 19.500



Tekst Allan Christensen
Foto og kilder: se sidst i artikel



MGF

25 års jubilæum

"MGF var en tiltalende sportsvogn med centermotor, der viste ægte teknisk flair, da den blev præsenteret - og tak til brugen af VVC (Variable Valve Control) motoren og Hydragas affjedringen"

Keith Adams, Aronline

Der er allerede gået 25 år, siden vi så den nyeste sportsvogn bærende det ædle MG mærke på køleren, og vi nøler ikke med allerede nu, at udnævne den til en kommende klassiker. Det er uomtvistelig, at MGF og MGTF blev en succes i UK med mere end 117.000 producerede biler. Hjemmemarkedet i UK aftog langt det højeste antal biler, men den solgte også pænt i flere europæiske lande.

I Danmark gik salget dog lidt trægt, da den sammenlignet med dens direkte konkurrenter var for dyr. Det var specielt den populære Mazda MX5 og BMW Z3, der i højere grad tiltalte det danske publikum. Prisen på omkring kr. 400.000 i 1995 var en ganske høj pris for en bil, hvor man måske endnu ikke havde glemt den legendariske dårlige samle-kvalitet, der i årtier havde plaget den engelske bilindustri.

Men trods dette kører der fortsat mere end 100 MGF og MGTF rundt på de danske veje.

Vi har besluttet os for at fejre dette 25 års jubilæum på en helt særlig måde, idet vi har fået adgang til rigtig meget materiale om MGF og MGTF modellerne, og hertil har undertegnede en del erfaring som MGF ejer gennem 11 år.

Udover denne artikel vil vi i et kommende nummer af MG bladet bringe en artikel om historien bag tilblivelsen af MGF / MGTF, som Keith Adams fra Aronline har skrevet. Artiklen er bragt for nogle år siden, men vi synes, i anledning af 25 års jubilæet - og nytilkomne klubmedlemmer - at artiklen tåler gentagelse. Men herom i et senere nummer af MG bladet.

Vi vil i en kommende artikel også kigge nærmere på de mange farvemuligheder, der blev tilbudt MGF / MGTF købere.

I nærværende artikel vil vi kigge nærmere på nogle af de mange MGF / MGTF modeller, der kom på markedet i perioden 1995 - 2005. Herunder også nogle centrale specifikationer. Sidst ser vi på, hvad prøvekørslerne viste, dengang en MGF var helt ny. Endvidere kigger vi på,

hvilke erfaringer ejere af MGF / MGTF har haft gennem tiden.

Vi har også prøvet at finde frem til priser for køb af en MGF / MGTF, hvor specielt det engelske marked nærmest flyder i specielt de nyere årgange. Der er måske en tendens til, at de første årgange efterhånden ser ud til at være de mest interessante, også selvom de første eksemplarer i 1995 mildest talt kæmpede lidt med børnesygdomme. Et problem som de rent faktisk fik løst meget hurtigt, således at årgangene fra 1996 og frem er ganske fine, hvis ellers ikke de er blevet udsat for "Brian styling".

Som supplement til denne artikel kan henvises til et hav af hjemmesider for MGF / MGTF ejere, og ikke mindst hvor der kan købes reservedele. Specielt i England er dette marked meget stort, hvilket afspejler den succes MGF / MGTF havde - og har - i England.

God fornøjelse !

MGF opstår.

Vi har tidligere i 2016 bragt en grundig artikel om forhistorien og tilblivelsen af MGF, en historie vi tænker at bringe i et kommende nummer af MG bladet i anledning af jubilæet.

Da vi i nærværende artikel kigger mere generelt på modellerne MGF og MGTF, kommer vi ikke i dybden med forhistorien, men som en form for samlende indledning tager vi nogle nedslag i forhistorien til MGFs tilblivelse.

Som Keith Adams fra Aronline skrev i 2001:

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

Det var da lidt af en melding de burde kunne bruge hos MG Rover, selvom det ikke tydede på, at de fik udnyttet det godt nok. Det ejermæssige rod for MG var nok årsagen til, at der ikke blev gjort mere ved dette, samtidig med at BMW helt tydeligt ikke var begejstret for konkurrencen til deres egen BMW Z3 model.

Nå, det kigger vi på i næste kapitel.

Tilbage til tiden efter 1980, hvor den sidste MGB var rullet af samlebåndet i 1980, dog med en kort romance med den potente MGB RV8 bygget i 1992 - 1995.

Rover prøvede i start 80'erne at relancere nogle af deres mange sedan modeller under MG navnet, hvilket forbrugerne slet ikke kunne forholde sig til. For dem var en MG lig med en sportsvogn.

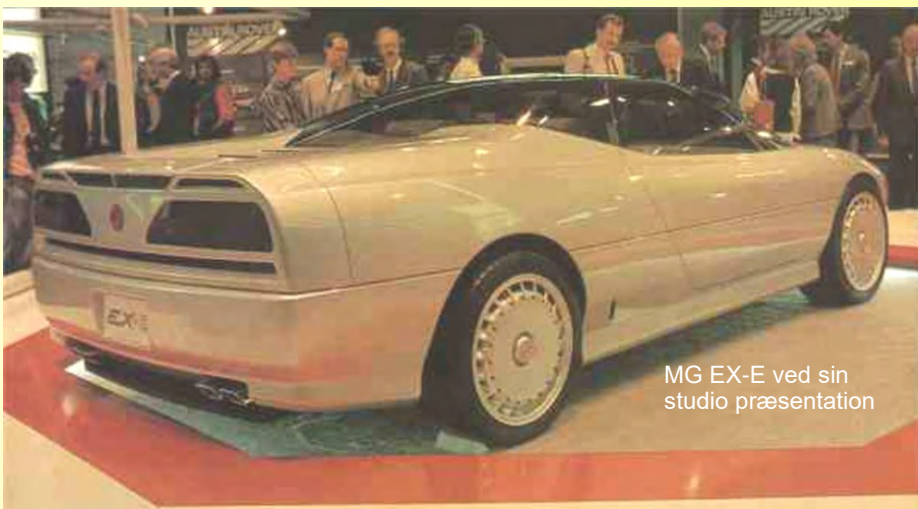
At Rover siden 1984 havde arbejdet med et projekt, der gerne skulle munde ud i en ny sportsvogn, var tilsyneladende en langstrakt proces ingen anede noget om, bortset fra Rover inderkredsen, og det endskønt offentligheden sukkede efter nyt om en forhåbentlig kommende MG sportsvogn.

For at vise initiativ omkring dette projekt ville de daværende ejere Austin Rover på et kommende Motor Show vise resultatet af deres arbejde. Grundlaget skulle være konceptet MG EXE-E, som blev vist på Frankfurt Motor Show i september 1985.

Der var mange kommentarer, også positive, men prototypen var langt fra færdig, og det stod hurtigt klart, at det ikke ville blive den, der skulle blive MGs nye sportsvogn.

I slutningen af 1989 begyndte der at komme skred i tingene, da Austin Rover virkede til, at det skulle være nu for en ny MG sportsvogn. Hertil var Mazda MX5 og Lotus Elan kommet på markedet, hvorfor der måtte ske noget.

Det MG F-16 projekt Austin Rover havde arbejdet med siden 1985 tog nu form, da man besluttede sig for at arbejde videre



MG EX-E ved sin studio præsentation



PR 3 projektet.

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

med tre scenarier: PR1, 2 og 3 projekterne. Der var udpeget tre selvstændige teams, som skulle fremkomme med hver deres bud på en ny MG, under hensyntagen til økonomi, design etc.

PR3 projektet ender med at vinde med deres projekt, der indeholder en centermotor løsning.

Det endelige projekt kommer på plads i maj 1991, hvorefter et udpeget team skal arbejde videre med udformningen af den endelige model, baseret på anbefalingerne fra PR3 projektet.

Endelig den 8. marts 1995 bliver MGF præsenteret for offentligheden. Og hvilken velkomst.

Modellen fik rigtig megen ros og blev fantastisk godt modtaget, og viste sig fra starten at blive solgt rigtig godt.

Få år efter lanceringen fulgte den smukke MGF Trophy med en 160 hk motor.

Læs hele historien i et kommende nummer af MG bladet.





MGF 1.8i - 1995



MGTF 160 Vintage Racing, okt. 2004

Modelvarianter.

Kigger vi på den samlede periode fra 1995 - 2011, hvor der blev produceret MGF / MGTF, kan der spottes i alt 37 varianter af disse modeller. Flere af varianterne er opstået grundet særlige bestillinger fra Frankrig, Schweiz og Luxembourg, og hertil medfører flere motorvarianter tilsvarende antal modelvarianter.

Vi kommer ikke til at gennemgå alle modelvarianter, da man kan læse nærmere om dem på internettet. Dog har vi samlet navnene på disse i en oversigt til højre

De bærende modelvarianter var selvfølgelig de to væsentligste: MGF og MGTF. At opkalde den nyeste model MGTF skabte i øvrigt nogen undren og ikke mindst forvirring, da der allerede tilbage i midten af 50'erne optrådte en MGTF. Der er tale om den sidste model i den meget populære T-type serie, startende med MGTA, som så dagens lys i 1936. Livet for T-typerne blev afsluttet med den - efter undertegnede mening - meget smukke MGTF, som kun blev produceret i en kort periode fra 1953 - 1955. Årsagen til dens korte produktionsliv skyldes flere ting, men nok primært fordi fabrikken allerede havde efterfølgeren parat, nemlig den dengang helt moderne og meget smukke MGA, som blev præsenteret i 1955.

Tilbage til MGF / MGTF modellerne anno 1995 - 2005.

Af de kendte 37 modelvarianter, er der selvfølgelig en lang række principielle ens modeller, hvor der blot er tale om motorvarianter, bemalingskendetegn og nogle mindre face lift i modellernes levetid.

Grundmodellen var en 1.8 liter motor på enten 120 hk eller en VVC model på 145 hk. Modellen med VVC motor blev i øvrigt forholdsvis populær i UK, mens den f.eks. i Danmark slet ikke solgte (efter undertegnede viden), hvilket nok mest skyldtes den forholdsvis dyre pris, sammenlignet med den ganske fornuftige MGF med 120 hk. I dag er det typisk modellerne med VVC motor, der er mest efterspurgt blandt MGF modellerne. Det kan om denne VVC motor siges, at den er identisk med motoren i en Lotus Elise. Der blev også markedsført en MGF med

1.6 motor på 110 hk, men kun i UK. Og sidst i perioden fik man et fingerpeg om kommende facelift på bl.a. motorer, da der blev præsenteret modellen: MGF Trophy 160 med 160 hk, hvilket gik igen på flere af de senere MGTF modeller.

For alle MGF / MGTF modeller gælder, at de havde en fantastisk center motor løsning, hvilket gav bilen en tæt på 50/50 fordeling af vægt for/bag.

Kigger vi på MGTF modellerne, blev de leveret med nogle opgraderede motorer på henholdsvis 115 / 135 / 160 hk, hvor specielt modellerne med 135 hk var efterspurgt, nok fordi man fik mest for pengene. Skulle man have noget med krudt i, blev flere MGTF modeller leveret også i 160 hk versioner. Der blev som en særlig service produceret afgrænsede varianter til f.eks. Frankrig (MGTF 160 Vintage Racing), Schweiz (MGTF Swiss Blue), til UK (MGTF Spark SE) og hertil blev der produceret mange afgrænsede varianter i forbindelse med særlige begivenheder såsom MG mærkets 80 års jubilæum i 2004 (MGTF LE 80th Anniversary).

Sidst forsøgte man sig også med Steptronic modeller, hvilket vidst ikke blev den store succes.

Af modeloversigten i denne artikel fremgår også en række special varianter af MGF / MGTF; da den blev - og fortsat bliver - anvendt i race opsætning.

De sidste krampetrækninger blev forsøgt i 2007 af de nye ejere: NAC MG, som producerede 500 stk. af modellen NAC MGTF LE500, som egentlig er en smuk variant, men kun samlet i Kina. Modellen havde alt hvad der kunne ønskes på udstyrslisten.



MGTF MY2007 (sep. 2008)

Modelvarianter:

MG Rover MGF (BMW frem til 2000):

- MGF 1.8i (or 1.8MPi)
- MGF VVC (or 1.8 VVC)
- MGF Abingdon (or Brooklands)
- MGF LE 75th Anniversary
- MY2000 MGF 1.8 (or 1.8MPi Mk2)
- MY2000 MGF VVC (or 1.8 VVC Mk2)
- MGF Steptronic/Stepspeed
- MGF SE
- MGF Silverstone LE
- MGF Trophy 160
- MGF 1.6
- MGF Freestyler

MG Rover TF (BMW fem til 2000):

- MGTF 115
- MGTF 135
- MGTF 160 [testreport](#)
- MGTF 120 Stepspeed
- MGTF Sprinter
- MGTF Elegance
- MGTF Cool Blue
- MGTF Sunstorm
- MGTF LE 80th Anniversary
- MGTF 160 Vintage Racing
- MGTF Spark SE
- MGTF MY 2005
- MGTF Oxford SE
- MGTF Swiss Blue

Specielle modeller:

- MGF Cup Car
- MG Supersports
- MGF MK3
- Extreme
- X-Power
- MGTF Queenie's Golden Jubilee
- MGTF 200 HPD
- MG GT Concept

NAC MG / MG Motor:

- Chinese MGTF
- NAC MG TF LE500
- LE 85th Anniversary

Producerede MGF / MGTF.



Der blev i alt produceret 118.847 fordelt på 77.212 stk. MGF og 41.635 stk. MGTF. Hertil blev der i perioden 2007 - 2011 produceret et mindre antal, bl.a. 500 stk. af MGTF LE500 i 2007, produceret af den på det tidspunkt nye kinesiske ejer, NAC, som så en mulighed i forsøget på, at genoplive MGTF på det kinesiske marked.

Samlet set er det nærmest umuligt at finde dokumentation for, hvor mange MGTF der reelt blev produceret i perioden 2007 - 2011, men antallet tipper til at være meget begrænset og måske endda noget under 1.000 stk.

I den periode var de nye kinesiske ejere ved at genopbygge fabrikken og ikke mindst i færd med at få genopbygget MG mærket i folks bevidsthed. I denne proces virkede det som om, der blev taget

mange initiativer på tværs af alle mulige enheder, hvorved der opstod sporadiske bud på nye faceliftede MGTF modeller. Og i denne proces blev der endda produceret en prototype på en MGTF Coupé, som dog ikke kom i produktion.

I årene 1995 - 2005 sås ikke mange indregistrerede MGF / MFTF på de danske veje, da bilen formentlig blev set som værende for dyr, sammenlignet med de direkte konkurrenter Mazda MX5 og BMW Z3, hvor specielt Mazda MX5 solgte godt - og faktisk gør det fortsat, selv i nyeste aftapning fra 2019.

Men efter produktionsstoppet af MGF / MGTF kunne man i årene fra 2010 og

frem se antallet af disse på danske veje øges. Årsagen var bl.a. at de var forholdsvis billige at importere fra specielt England, men også fra Tyskland. De engelske biler var ganske vidst højrestyrede, men det gjorde kun importen lidt billigere. I alt betyder det, at vi har en del højrestyrede MGF / MGTF kørende rundt i Danmark.

Ved en detaljeret opgørelse i januar 2019 var der indregistreret i alt 112 stk. MGF / MGTF i Danmark. (Se opgørelse i herunder).

Antal medlemmer i MGCC Danish Centre som har en MGF / MGTF fremgår af det andet skema herunder.



Forderling af indregistrerede MGF / MGTF i Danmark

Pr. januar 2019

Model	Variant	I alt	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
F	1.6	0											
F	1.8i	77	1	18	14	13	18	4	7	2			
F	VVC	3				1	1			1			
F	Aut.	2						1			1		
I alt		82	1	18	14	14	19	5	7	3	1	0	0
TF	115	3								2			1
TF	135	17								3	2	8	4
TF	160	0											
TF	NA	10									3	6	1
I alt		30	0	0	0	0	0	0	0	5	5	14	6
Total		112	1	18	14	14	19	5	7	8	6	14	6

Forderling af MGF / MGTF biler i MGCC DC

Pr. marts 2020

Model	Variant	I alt	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
F	1.6	0												
F	1.8i	16		4	3	1	1	1	3	2			1	
F	VVC	2			1		1							
F	Aut.	0												
I alt		18	0	4	4	1	2	1	3	2	0	0	1	0
TF	115	1											1	
TF	135	10								1		7	1	1
TF	160	0												
TF	NA	0												
I alt		11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	7	2	1
Total		29	0	4	4	1	2	1	3	3	0	7	3	1

Prøvekørsel.

Ved præsentationen af MGF tilbage i 1995 kom der kort efter flere anmeldelser af den nye ægte sportsvogn fra MG, anmeldelser der generelt var ganske positive, og ikke mindst fordi der i markedet var savnet en efterfølger for MGB. Og da den potente MGB RV8, der kom på markedet i 1993-1995, var en forholdsvis kostbar bil, skabte MGF glæde ved sit udseende, nytænkning, køreglæde og tilgængelige pris. (Dog undtaget i Danmark, hvor skatten på biler nærmest fjernede interessen for MGF).

Vi vil i kommende numre af MG bladet også fejre årets 25 års jubilæum for MGF med artikler fra 1995 indeholdende prøvekørsler og vurderinger af bilen. Hertil ser vi også på muligheden for at præsentere MGF i en sammenlignelig test med konkurrenterne BMW Z3 og Alfa Romeo Spider, alle biler i 400.000 kroners klassen. Tidens helt store sportsvogn succes var ellers den smukke Mercedes SLK, men da den ligger i en anden og dyrere prisklasse, indgår den ikke i testen.

Her i denne artikel vil vi blot inspirere og øge appetitten på de kommende artikler med prøvekørsler, ved at videregive nogle af datidens kommentarer fra testholdene:

- Aronline: "MGF kører sporsikkert og med uovertruffen komfort på alle slags veje. Så kompetent, at det lægger afstand til det temperament, en sportsvogn skal vise glimtvis."

- Bilnyt: "Den nye MGF er en topmoderne centermotor-sportsvogn med et stænk af engelsk tradition i linierne"

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

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

- To engelske MGF købere, Sue og John i Daventry: "Mange unge er vilde med bilen, fordi den med sin centermotor og avancerede konstruktion repræsenterer den nyeste teknik og samtidig er til at købe for penge. Jeg tror, MGF bliver populær, fordi bilen er den første 100 procent engelske sportsvogn i denne prisklasse i mange år"

- Bilen Motor & Sport: "Lidt afdæmpet form måske, men når vi oplever bilen i virkeligheden kan vi alligevel høre den råbe sportsvogn med slet ikke så spag stemme."

- Aronline: "Men så er MGF altså også en hjertebankende, brillant sportsvogn. Og sjov."

- Bilen Motor & Sport: "Her kører en af dagens artige overraskelser (MGF 1,8i VVC): I de hurtige sving - og her med op til 160 km/t - er den konsekvent overstyrede, velafbalanceret og tilgivende.. Anderledes er det dog mellem keglene....."

Glæd dig, der kommer meget mere fra den kant i kommende nummer af MG bladet.

Produktionstal:

- MGF mk I, 1995 - 1999
- MGF mk II, 1999 - 2001
⇒ **I alt producerede stk.: 77.212**
- MGTF mk I, 2002 - 2005
⇒ **I alt producerede stk.: 41.635**
- MGTF mk II, 2007 - 2011
⇒ **I alt producerede stk.: Ukendt**



Mig og min MGF / MGTF.

Undertegnede havde en MGF VVC fra 1998 gennem 11 år, og faktisk uden de store problemer. Bilen var skøn at køre i, man sad rigtig godt (hvis man er under 186 cm.) og den var hurtig. Vigtigt er dog, at huske tandrens udskiftningsintervaller, og ofte en lidt utæt sammenføjning ved kalechens hjørner. Ellers er det en skøn sportsvogn, og tilmed ret billig at anskaffe sig og at vedligeholde.

Tre MGF / MGTF ejere giver her deres oplevelse med deres bil:

Wiggo Madsen, MGTF 2002:

En dag i 2014, kort efter jeg fik bilen oplevede vi følgende sjove historie: Vi holdt opstillet på Køge havn, mens vi spiste frokost. Der var mange der gik og beundrede vores bil, her iblandt to halvstore drenge, der tilsyneladende vidste alt om biler.

Da de nåde til min TF kiggede de meget, for sådan en havde de aldrig set før. Jeg tilbød dem at fortælle lidt om bilen. De ville også gerne se motoren. Jeg lukkede næsen op og spurgte om de kunne finde den. Det kunne de selvfølgelig ikke, men var dog så kvikke at de mente den så måtte ligge bagi.

Jeg åbnede så bagklappen og mysteriet bredte sig for der var heller ingen motor! Efter lidt undren tog jeg dem med hen foran igen og viste dem batteriet. Jeg fortalte så, at den var eldrevet. De gik undrende videre. Det skal bemærkes, at det var før der rigtig var kommet elbiler frem herhjemme.

Merete Blaabjerg, MGF 1997:

Jeg har haft MG siden 1967, startende med den første, en MGA fra 1961. Jeg var 17 år, så den stod i en hal hos Glad-saxe Autocentrum indtil jeg fik kørekort ca. ½ år efter.

Siden har jeg haft tre forskellige MGB, og hertil min nuværende MGF, årgang 1997, som jeg købte i 1998. Den havde kun kørt omkring 10.000 km. da jeg fik den, og den har altid været min helårsbil i regn, sne og masser af solskin.

Selvom MGF betragtes som en moderne bil har jeg stadig den samme fornemmelse af duft og køreglæde, som jeg har haft i alle mine MG'er. Jeg glæder mig stadig og sidder tit og smiler når jeg kører afsted i solskinnet. Den kører jo godt.

Michael Madsen, MGTF 2004:

Har haft bilen i 6 1/2 år som hverdagsbil. Om vinteren med vinterdæk og hardtop.

Det skulle være en model Trophy Yellow (se denne artikels forside), som så endte med at blive min hustrus hverdagsbil. Som skolelærer vækker det en del opsigt når hun kommer kørende i den åbne bil til skolen.

En god bil med plads til fem indkøbsposer i bagagerummet, og så klarer den nemt 130 km/tm. på motorvej uden generende vind. Det kan godt blive varmt da motor og udstødning ligger lige ved siden af. Bilen er med dobbelt airbag, hvilket ellers er et særsyn i engelske modeller. Hertil er den med glasbagrude og vindstop. Computer og alarmsystemet kan gøre knuder.

Med mellemrum har vi måttet ud og slukke for hornet, der var gået igang af sig selv eller advarselslampe for motorstyring har været tændt på grund af sodet lambdasonde.

Bilens kvalitet er ikke på højde med Audi eller VW men køreglæden er stor.

Af en 15 år gammel bil klarer den sig godt, men sammenlignet med nye biler, er den rå og uden mange bekvemmeligheder en rigtig sportsvogn. At køre rundt på små snoede landeveje, ikke mindst i England har været en stor fornøjelse.

Sidste krampetrækninger.

Årene 1995 - 2005 var den officielle produktionsperiode for MGF / MGTF. Herefter sås nogle enkelte forsøg på at genoplive TF'eren i en let opdateret version fra 2007 - 2011, hvilket dog kun kastede ganske få biler af sig. Nogle af disse blev solgt på det kinesiske marked. De nye ejere forsøgte sig endda med en ny Coupé TF'er, som dog aldrig kom i produktion.

Salget gik ganske godt for MGF, men på trods af dette solgte de daværende BMW ejere sine aktiviteter til Rover koncernen, hvor mærkerne MG og Rover gik til et konsortium kaldet Phoenix for £10.

Historien vil vide, at BMW ikke var så

begeistrede for succesen med MGF i UK, da de helst havde set deres egen BMW Z3 blive solgt i UK, men den udkonkurrerede aldrig MGF.

Da MG Rover kollapsede i 2005 var fabrikken igen billigt til salg, hvorved det kinesiske selskab Nanjing Automobile smed £53 millioner på bordet for derefter at etablere selskabet NAC MG UK. Marts 2007 så de første kinesisk producerede MG'ere dagens lys, og herunder MGTF. Fra august samme år blev den opdaterede MGTF LE500 produceret i Longbridge.

Også i 2007 blev Nanjiang Automobile overtaget af SAIC Motor, som er ejet af den kinesiske stat og optræder på Top-

100 over Fortune 500 virksomheder i verden.

Tidligt i 2009 blev det selvstændige selskab MG Motor etableret under overordnede SAICs ejerskab. Fokus var nu skarpt rettet mod udvikling og produktion af en række nye MG modeller, modeller som faldt ind under "sedan" betegnelsen. (Se artikel i MG blad nr. 2 - 2020).

Disse ejerskift, efter kollapset i 2005, medførte nogle forkølede forsøg på at genoplive MGTF modellen, men uden held. Dog vil man i dag sagtens kunne finde flotte og velholdte MGTF'ere fra produktionsårene 2009 - 2011, hvor der blev produceret nogle stykker, som i dag kører rundt i UK.

MGF / MGTF specifikationer.

Da langt de fleste mere specifikke informationer om den enkelte model variant kan hentes ved opslag på f.eks. internettets Wikipedia sider, fokuseres der ikke specielt på disse informationer i denne artikel.

Af faktaboksen til højre fremgår de generelle kendetegn for MGF / MGTF modellerne. Tekniske specifikationer for de 37 model varianter er overordnet set forholdsvis identiske for mange af varianterne. Brug internettet for mere information her.

Generelt kan det anføres, at alle 37 modelvarianter havde træk på baghjulene, 5-trins gearkasse, ABS bremser, frontspoiler og den velfungerende K-Serie centermotor. Hertil havde MGF modellerne det velfungerende Hydragas affjedrings system, hvor MGTF modeller blev bestykket med de mere traditionelle spiralfjedre. Hertil fik en enkelt modelvariant endda installeret et Steptronic F1 gear.

For MGF præsterede K-Serie motoren henholdsvis 110, 120 eller 145 hk for modellen med Variable Valve Control (VVC) motor, og for MGTF præsterede den henholdsvis 115, 135 eller 160 hk VVC.

Gennem de 16 år MGF / MGTF modellen var i produktion (dog i meget mindre grad i årene 2007 - 2011) gennemgik den utallige opgraderinger af specielt interiør, men også ved en række mindre ændringer på eksteriør. MGTF modellen fik tillige et mere vridningsstabil chassis.

MGTF blev i øvrigt den første Roadster der fik 4 stjerner i en Euro NCAP crash-test.

I Danmark startede priserne ved kr. 330.000 for en 1.8i 120 hk model. VVC modellen løb op i mere end kr. 400.000, hvilket gjorde den mindre interessant, sammenlignet med prisen for en BMW Z3.



MGTF fik den 28.1.2003 fire NCAP stjerner ved crashtesten, det højeste en åben sportsvogn havde fået på det tidspunkt.

Specifikationer:

Fælles:

- K-Serie centermotor
- Multipoint indsprøjtning med katalysator
- 5 gear
- Baghjulstræk

MGF:

- 1589 cc. 110 hk / 6250 rpm
- 1796 cc. 120 hk / 5500 rpm
- 1796 cc VVC. 145 hk / 7000 rpm
- 1796 cc VVC. 157 hk / 7000 rpm

MGTF:

- 1589 cc. 114 hk / 6250 rpm
- 1796 cc. 120 Stepspeed. 118 hk / 5500 rpm
- 1796 cc. 134 hk / 6750 rpm
- 1796 cc VVC. 158 hk / 6900 rpm

For yderligere specifikationer:

<https://www.mg-cars.org.uk/MGF/mgfspec.html>

Farver.

Gennem de år MGF / MGTF blev produceret, kunne de 37 modelvarianter leveres i et utal af farver, og specielt MGF modellen kunne ses i rigtig mange farver, hvor dog mere end en 1/3 af de producerede MGF blev leveret i grønne farvevarianter: British Racing Green, Anthracite, Brooklands Green og Alumina Green.

Lidt under 1/5 blev leveret i røde farvevarianter: Flame Red, Nightfire Red og Solar Red.

I alt blev MGF i årene 1995 til 2001 leveret i 30 farvevarianter, baseret på enten Solid farve, Metallic farve eller Pearlescent farve, dog opdelt i perioder for de enkelte farvegrupper.

Farverne MGTF blev leveret i bestod af et noget anderledes farveudvalg, der tog udgangspunkt i 16 farvenuancer. Hertil skal lægges mange farvevarianter på MGTF modeller, som blev leveret efter særskilte aftaler.

Vi vil i en kommende artikel kigge nærmere på det orgie af farvemuligheder, som blev gjort tilgængeligt for det kræsnе køberpublikum, som så muligheder i MG fabrikens vilje til, at producere begrænsede serier af biler i særlige farvekombinationer.



Farven kendes ikke helt på denne MGF, men måske kaldes den "Cold Ice"?

Skal du have en MGF / MGTF ?

Markedet for brugte MGF / MGTF er ganske attraktivt, da der er mange biler til salg. Årsagerne til dette kan være mange, men da de ældste, og måske mest eftertragtede er 20-25 gamle, og de yngste kun har 9-10 år på bagen, har typiske klassiker priser endnu ikke sat sig på MGF / MGTF. Men det varer selvfølgelig ikke ved, så måske er det ved at være tid til at købe en (?)

I Danmark er der normalt 3-5 modeller at vælge imellem på Bilbasen, og hertil er der ganske ofte også en enkelt til salg på vores hjemmeside i MG klubben.

Priserne varierer en del, alt afhængig af stand, årgang og forhandler. Generelt vil man kunne finde pæne eksemplarer af MGF for kr.50 - 80.000, og MGTF for omkring 100.000. Men meget har betydning for prisen, så man skal se sig for, også fordi det ikke er nogen hemmelighed, at nogle prøver at sætte en urealistisk høj pris på bilen, hvor standardudstyr præsenteres som ekstra udstyr. På nettet kan man sagtens finde udstyret på de enkelte årgange.

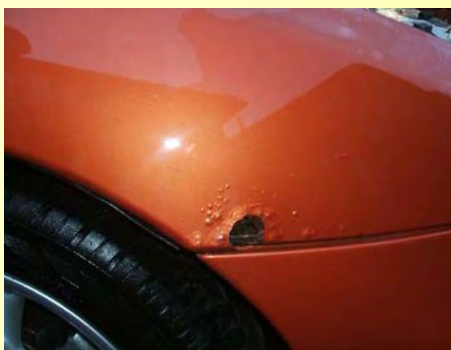
Er du indstillet på at skulle køre i en højrestyret MGF / MGTF, så er brugtbil markedet i England et slaraffenland. Her kan du for tiden købe MGF / MGTF til rene foræringspriser. Men husk den danske afgift, og ikke mindst kravene til originalitet. Se ind på Motorstyrelsens hjemmeside, og Motorhistorisk Samråd.

Har du adgang til Safety Fast vil du kunne finde rigtig mange MGF / MGTF sat til salg, og til priser helt ned til under £2.000.

Købsguide:

Inden du køber en MGF / MGTF så vær opmærksom på nogle anbefalinger:

- Modeller fra 2000 og frem havde forbedringer på byggekvalitet og pålidelighed. Dog var de tidligere modeller helt på højde med tidens europæiske biler.
- Fra slutningen af 2003 fik bilerne et forbedret kølesystem.
- Check utætheder ved kaleche og bagklap, da specielt tidligere modeller kunne have problemer, også med utætte stoplygter.
- Svag benzinelugt i kabinen kan forekomme på tidligere modeller, men det er ikke problematisk, kun lidt generende i lukket kabine.
- Sporing af dæk da slitage specielt på indersiden kan være stor.
- Skramlende eller blæsende støj kan stamme fra et slidt udstødningssystem, hvilket er lidt dyrt at anskaffe.
- Hovedpakning på tidligere modeller kan skabe problemer.



- Vinduer slutter ikke altid helt tæt på nogle ældre modeller, hvilket kan give vanddryp ind i kabinen.
- Gennemgå lakken for småskader, da den ikke altid er helt stabilt lakeret.
- Tandrem skal udskiftes jævnlgt, alt afhængig af kørselsbehov. Men det er meget vigtigt.
- Efterse sammenføjninger ved forskærme, bagskærme og ikke mindst forrude ramme, hvor rust kan samles.
- Kølevæsken skal vær klar grøn eller orange. Modsat er der risiko for hovedpaknings svigt.
- Er det nu en 1.6, 1.8i eller en 1.8i VVC ? - Check bilens VIN nummer, hvoraf alt omkring bilen fremgår. (Se MG blad nr. 3 - 2020).

Udover disse anbefalinger findes masser af detaljer man kan være opmærksom på, men overordnet set lyder det fra rigtig mange MGF / MGTF ejere, at deres bil kører fantastisk og hertil meget stabilt uden de store problemer. Man kan som sådan også opleve bilen som en moderne bil med de behageligheder der følger af dette.



Kilder (tekst og foto)::

- Keith Adams, Classic Car Weekly "MGF/TF Development History", 2001
- Rob Bell, "Bying af second hand MGF or TF"
- Project Phoenix: The Birth og the MGF by Ian Adcock (2006).
- Bil Magasinet, november 1995
- Bilnyt, april 1995
- Bilen Motor & Sport, (dato ukendt)
- Aronline, forår 1995
- www.mgklub.dk/bilmodeller
- Wikipedias
- Eget arkiv

Foto:

- Eget og klubbens arkiv
- Forside på artikel:
⇒ Michael Madsens MGTF 135 fra 2004. Højrestyret i farven Trophy Yellow. Følge fra MGF 2001, kaldet Hairpin i metallic mørkegrå lak

Fra koncept.....til konstruktion !



MGF / TF register:

Registeransvarlig: Michael Madsen
Mail: madsen@dreijer.io
Tlf.: 22 54 18 54

Gammel plettet hønse!!!



Tekst Ib Lyng, Almind
Foto fra Internet

Ja, hvad har en overskrift som denne med MG-klubben at gøre - mere end man sådan lige umiddelbart tror!

Skål

'Old Speckled Hen' er det rette navn, og dette dækker i dag over navnet på noget så simpelt som en øl - brygget af bryggeriet 'Morland' i Abingdon.

En stærk øl som egentlig ikke i vores ølkultur smager særlig eventyrligt godt, men alene det, at den er fra MG's ens hjemby Abingdon, lugter da lidt af fisk.

Den kan kun købes i halvliters flasker og på denne, altså flasken, står der 5,2%, hvad det så end betyder.

Det undrer mig stadig, hver gang jeg er i Abingdon, at de engelske myndigheder har tilladt, at 'MG Car Club' figurerer på de officielle vejskilte!

Årsag til navnet

Etiketten er ottekantet og på den bagerste etikette gives en forklaring på, at netop denne øl er opkaldt efter en usædvanlig 'vintage MG car' - og så begynder det naturligvis at blive interessant!!!!

Kimber

Joh, netop denne øl er opkaldt efter Cecil Kimbers egen bil, en MG K1 fra 1934, bygget med et helt specielt Corsica karosseri, og, af MG-fabrikken, brugt til utallige forsøg.

Disse forsøg faldt, ligesom det visuelle, naturligvis ikke altid lige heldige ud, hvorfor fabrikens arbejdere gav den øgenavnet 'Old Speckled Hen'.

Bilen eksisterer den dag i dag, og er for nylig blevet præsenteret for Jean Cook, Cecil Kimbers datter, der meget rosende fortæller om sin fars syn på 'Daddy's favourite car'.

'Hønen' ejes i dag af englænderen Peter Warne og er stadig god for over 100 mph.

Godt nok er den gammel, men det behøver absolut ikke at forveksles med, at den er plettet af sygdom.

Denne lille sjove artikel er fundet i Hans Hedegård og Dorte Johansens MG arkiv. Vi ved ikke hvornår artiklen er skrevet, men vi syntes lige den skulle have lov til at blive genoplivet.

Vi har tidligere bragt historien om Old Speckled Hen, hvor bl.a. Danske Øl-entusiaster viste stor interesse for artiklen, så mon ikke det går at gentage historien, om end den er lidt kortere i artiklen.

Som øl smager den typisk britisk: En smule tynd, måske endda lidt fad, med en let bitterhed, dog tilsat en friskhed og en let maltsmag. Den kan købes enkelte steder herhjemme, hvor undertegnede senest så den til salg for kr.30,- pr. flaske hos Holte vinlager i Hørsholm.

I øvrigt kan jeg oplyse om, at jeg har fået skænket denne øl på pub'er flere steder i England, og selv helt oppe ved den skotske grænse. Så hold jer ikke tilbage.

/ Red.

Ole spørger

Efter et besøg i Abingdon var min tanke den, at jeg naturligvis måtte ha' et par flasker med hjem, som Ole og jeg kunne dele i kælderen, men det er ikke sådan alle forretninger, der forhandler netop denne øl. De handler med deres eget bryggeri og ikke andre!

Efter fire forsøg lykkedes det at finde en butik, der havde fem af slagsen - de blev øjeblikkeligt købt.

Ved et senere besøg hos nogle engelske venner, Silvia og Barry, fortalte jeg om mit forehavende, og den gode mand, som Barry er, gjorde, at han næste dag mødte op med en hel kasse, som jeg skulle ha' med hjem til Danmark. Han kendte nemlig til et sted, hvor de kunne købes.

Betænksomhed eller.....

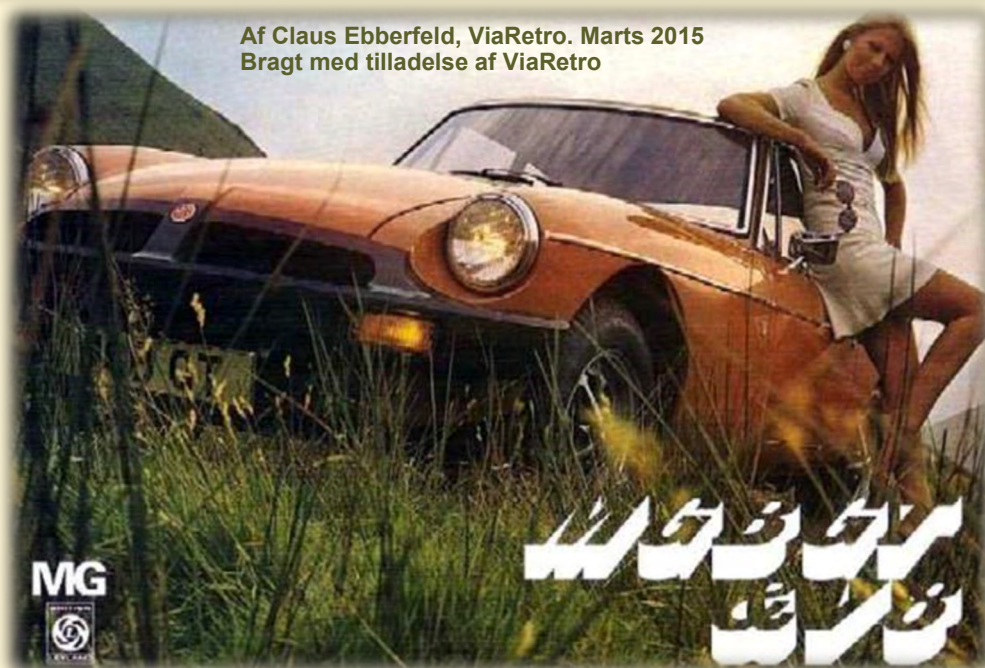
Han burde ha' tænkt, at vi var kørende i en MGA, hvor der i forvejen var bagage med til fjorten dages ferie inkl. telt og luftmadrasser mv. Det grinede han vældigt af (så han havde nok tænkt), for i sagens natur var der ikke plads - men tro det eller lad være.

Den dag vi kom hjem, stod der i kælderen en hel kasse 'Old Speckled Hen'. Det gør der ikke mere, for Ole har været på besøg!!!!



Undervurderet MG

MGB GT V8



Af Claus Ebberfeld, ViaRetro. Marts 2015
Bragt med tilladelse af ViaRetro

En af mine vinteropbevaringslejere fortalte i går, at han overvejede at sælge sin MG, en BGT V8 med chromkofangere. Og så var det jeg kom til at tænke på, om det mon ikke er en af de mest undervurderede MG'er?

Det er det med V8'eren, der gør det, selvfølgelig: B'eren som sådan lider i min verden en smule under, at den er så udbredt. Der blev som bekendt bygget over en halv million B'er, og bilen fejler selvfølgelig intet: I 1962 var den helt rigtigt set som afløseren for A, og i dag som klassiker er den nærmest endnu mere populær – blandt andet på grund af en selvforstærkende proces, når der (stadig) er så mange af dem, at en kæmpe industri sørger for righoldig forsyning med reservedele og viden. Jeg har aldrig selv seriøst overvejet en B, mest fordi jeg kender så mange andre, der har en.

En B kører ellers, som jeg synes en rigtig klassiker skal: Man mærker alt hvad der foregår, for en sportslig vogn sidder

man helt rigtigt og det hele ser aldeles godt ud.

Den er endda i roadsterform en vaskeægte sportsvogn af den oprindelige slags.

I virkeligheden har jeg nu altid bedst kunne lide GT'eren, hvor taglinien strammer gevaldigt op på helheden. Det er både flot og dynamisk og solidt design, og så vinder B'en med tag på en del på den konto, jeg godt kan lide at tillægge rigeligt med vægt: Den praktiske side. Med tag er den så ikke længere en sportsvogn, men en GT, og det er bestemt heller ikke et problem. Men det er den ekstra vægt lidt, og 1,8'eren i standardform har det ikke nemmere med taget på.

med stort besvær sænkede ned i C'eren fra 1967 (pragtfuldt billede af den er inkluderet på næste side – mest på grund af damen på hjelmen, for der er nu noget over damer på motorhjelme).

Maskinen havde 145 hestekræfter, men vejede som en lastvognsmotor og B'en mistede sin største force, de velafbalancerede køreegenskaber.

Året efter fusionerede MG og Rover, og så lå løsningen egentligt lige for: Rover havde Buicks V8 lige ved hånden – og selvom den med sine 3,5 liters slagvolumen var endnu større, så var den med sin aluminiumsblok meget lettere. Lettere end selv den firecylindrede støbejernsmotor. I hvert fald i rå stand uden tilbehør.



MGC

I 1969 viste den uafhængige tuner Ken Costello, at Roveren også kunne pakkes i motorrummet på en B, og at kombinationen forvandlede B'eren, der jo aldrig havde været *rigtigt* hurtig. MG var selv i forhandlinger med Costello, og selv *med* brug af hans erfaringer lykkedes det dem at trække deres fabriks-V8'er helt til 1973. Typisk British Leyland.

Men så var den der også, den optimale B: Motorpressen var enig, og der var masser af ros – *både* fart, komfort, køreegenskaber og lækker lyd. "The last word in sports motoring", skrev MG i en brochure. Og det var det jo også, men resten af verden havde ikke stået stille mens de sov i timen.

I annoncen herunder nævnte MG nogle konkurrenter, som deres nye model prismæssigt underbød, men præstationsmæssigt overgik. I talform, i hvert fald. Derudover kan man vel nok argumentere for, at de fire biler i virkeligheden er meget forskellige, og måske slet ikke direkte konkurrenter. Til gengæld er B GT V8's banemand slet ikke nævnt: Ford Capri 3000 kom i 1969 og var endnu billigere – og måske også endnu mere anvendelig med B'eren, og i hvert fald betydeligt mere komfortabel.

T.h.

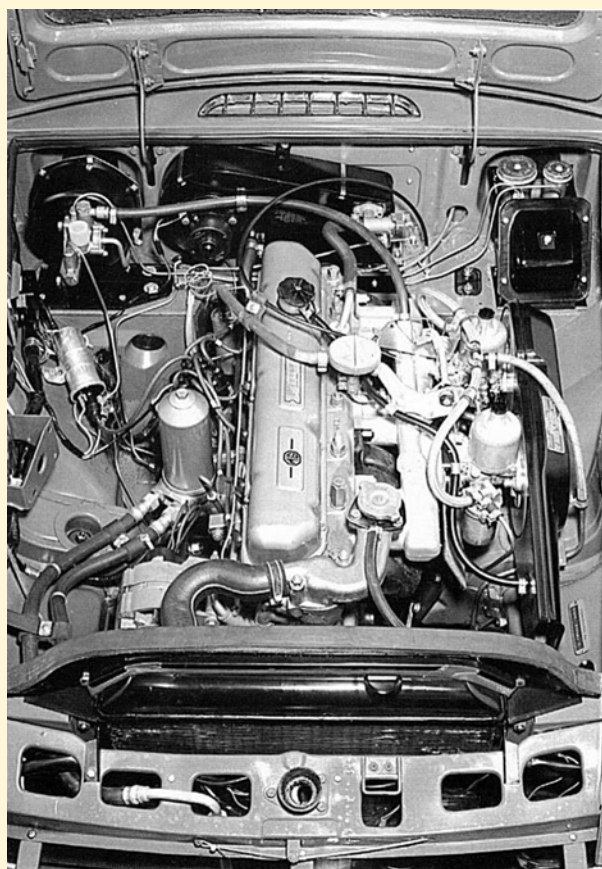
Den forkerte måde at give B'eren flere kræfter: 145 støbejernsheste.



Foto fra British Leyland Press

Nederst:

Den rigtige måde: 137 aluminiumsheste.





MGB SPORTS or GT?



I dag som klassiker synes jeg dog, at særligt én ting taler for MGB GT V8: Den er meget, meget mere sjælden end samtlige de ovennævnte. I de tre produktionsår fra 1973 (lige ind i oliekrisen, hvilket næppe heller har hjulpet dens sag) blev der kun bygget 2.500 stk. V8'ere. Og kun de første med chrom kofangere, i øvrigt.

Udover farten og alle de andre dyder, så mener jeg faktisk, at V8'eren er den eneste ægte sexede B'er: Reklamerne kørte ellers meget på det, komplet med det berømte "your mother wouldn't like it"-slogan, men det virkede nu lidt tamt med B'eren, som jeg faktisk tror de fleste mødre godt ville kunne lide. Derimod kan de godt tænkes at ville være lidt choke-

rede over V8'eren med dens bulder og kræfter.

Men ellers synes jeg GT V8'eren er besnærende i al sin enkelthed: Både en Datsun Z, en Alfa Romeo GTV og en Ford Capri har jo det der anstrøg af "se mig" over sig: Det er man behageligt fri for i en MGB GT. Og det med kritikken af, at V8'eren kun yder 137 heste? Pjat, det er rigeligt til den lette bil. Fem gear er der heller ikke, men fire med overdrive er ligeså lækkert at køre med. Det hele er, som amerikanerne ville sige, hvis de ellers kendte den, en rigtig "no bullshit"-car, og det er jo også befriende engang imellem.

Min lejer har en god vare i sin vinrøde V8 med stort stofsoltag, vil jeg mene.

ViaRETRO-bonusinformation:

V8 blev kun bygget som højrestyret. En eklatant bommert (mere) fra MG's side, da den med V8'eren ville have appelleret langt mere til amerikanerne.

*Fra Redaktionen:***Efterlysning**

I sidste nummer af MG bladet bragte vi en efterlysning af oplysninger om den MG TC (se foto), der bruges i en gammel dansk film fra 1954. Filmen blev vist på TV Charlie den 9.februar 2020, og hed: "I Kongens Klæ'r" med bl.a. Dirch Passer, Ove Sprogø og Kjeld Petersen. I filmen kører Louis Miehe-Renard som officer i hæren rundt i en MG TC (foto).

I vores iver for at bringe efterlysningen, samt krydre historien med lidt facts fra filmoptagelserne i 1954 fik vi blandet efterlysningens idémand bag, sammen med et andet medlem i klubben.

Idémand og filmkigger var selvfølgelig John Milland
Vi beklager, John !

**Spørgsmål:**

Er der mon en i klubben der kender denne TC, eller måske til dens eksistens?

Kontakt os gerne på redaktionen:

mgccredaktion@gmail.com

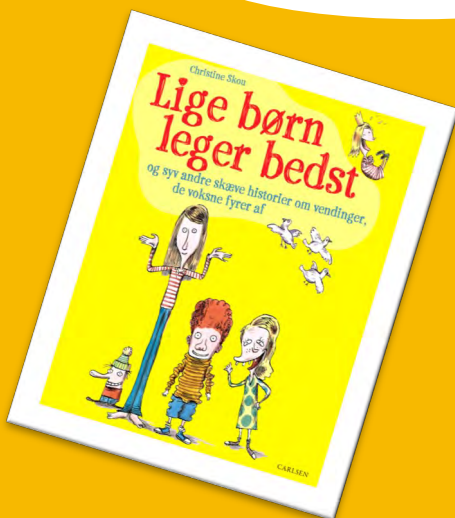
Vi beklager !

**Foråret står for døren****Piger og drenge !**

Foråret står for døren, så det er ikke kun bilen der skal rengøres !

Mutter venter på lidt hjælp med huset, inden du skal ud på landevejen med "kluden" nede !

Myter og skæve historier



Tekst hentet fra aronline, bearbejdet af Poul Badura, Rover Owners Club
Bragt med tilladelse af Poul Badura

INDLEDNING

I denne artikel, som Poul Badura fra Rover klubben tidligere spottede, kommer vi rundt omkring et af tidens mantraer: "Myter og skæve historier", eller måske kan man i disse tider med en mildest talt rablende amerikansk præsident blot benævne det "Fake News"

Vi kender alle f.eks. til myten: "Lige børn leger bedst". Vi kan også kalde sådanne udsagn for "fake news", som en vis herre i "Det hvide hus" kalder alt han ikke er enig i.

Men mon vi også kender til myter og skæve historier inden for bilindustrien?

Svindelen hos VW om de alt for positive tal for udledning af CO₂ på deres biler, kender vi allerede til, om end vi først troede det var en myte. Så den historie lader vi ligge.

Men læs selv i denne artikel om en række andre, og måske knapt så kendte, myter og skæve historier fra bilbranchen.

God læselyst / red.

— o o o —

I dag flourer fake news livligt på internettet, men fake news er ikke en ny opfindelse. Der er alle dage opstået rygter og myter, især blandt folk som ikke havde den fornødne viden osv.

Inden for det automobile felt har der f.eks. været historier som disse:

Jaguar XJ40:

Designet så Rover's V8 ikke passede i motorrummet.

Kort efter introduktionen af XJ40 cirkulerede der en historie om at man helt overlagt havde designet motorrummet i Jaguar-aren, så der ikke var plads til Rover's V8 motor. Det var i den mørke tid for BL (British Leyland), hvor mange konkurrerende mærker var samlet under samme tag.

Ideen var at sikre, at Jaguar forblev Jaguar og at BL-dele ikke kom til at 'forurene det ædle blod'. Det var en god historie, som aldrig blev benægtet af ledelsen, men i 2003 blev det afsløret (af Jim Randle), at ledelsen var blevet bekendtgjort med at V8'eren ikke passede, men det gjorde den vistnok alligevel. Formålet med den mere eller mindre hvide løgn var som nævnt: at Jaguar var en Jaguar.



Jaguar XJ (XJ40)

Jaguar Sovereign

Producent	Jaguar Cars
Også kaldet	Daimler
Produceret	Okt. 1986 - Okt. 1994



Vanden Plas Princess 4-litre R:

Deler motor med Rolls-Royce. Motoren var fra en militær lastvogn, ikke fra en bil.

Disse to udsagn er ganske udbredte, men under alle omstændigheder helt forkerte. For det første blev den første motor kaldet FB60 aldrig anvendt i nogen køretøjer overhovedet, hverken Rolls-Royce eller andre.

FB60 blev udviklet af Rolls-Royce i de sene 1950'ere som en fuld aluminiums-udgave af deres 6-cylindrede 4½ liters B60 støbejernsmotor med forskellige ændringer og raffinementer såsom hydrauliske ventilløftere og en reduktion af slaglængden uden at det gik ud over ydelsen. I en produktionsudgave ville FB60 levere 175 bhp, hvilket var en tredjedel mere end B60 motoren.

FB60 blev tilgængelig for BMC (British Motor Corporation) på grund af et afbrudt samarbejde med Rolls-Royce, hvor den ellers kunne være anvendt i modellerne Rolls-Royce Rangoon og Bentley Bengal. Senere var der planer om at motoren skulle have været anvendt i ADO24 Roadster (Austin-Healey 4000), men også dette projekt blev aflyst.

Den originale B60 motor fra tiden umiddelbart før 2. Verdenskrig var helt klart udviklet primært til militær brug som en del af Rolls-Royce's B-serie af modulære motorudvalg som B40 (4 cylindre og B80 (8 cylindre).

BMW overvejede genbrug af platformen fra E34-generationen: Serie 5 platformen brugt til Flagship. BMW introducerede deres E39 platform så alle værktøjer og produktionsenheder var teoretisk ledige til produktion af en modificeret BMW 5 Serie. Men projektet blev aflyst kort efter.

Vanden Plas Princess R



Vanden Plas Princess 4-litre R (1967)

Producent BMC
Produceret 1964-1968

Rover 75



Rover 75 Connoisseur SE

Producent Rover Group,
MG Rover
Også kaldet MG ZT, Brilliance B8
Produceret 1998-2005

Austin Allegro



Producent Austin (British Leyland)
Også kaldet Vanden Plas 1500 /
Vanden Plas 1.5 /
Vanden Plas 1.7 /
Innocenti Regent
Produceret 1973-1982



FB60 var ikke specifikt udviklet til militær anvendelse, men udviklet på basis af en Rolls-Royce motor som blev anvendt både i militære og civile køretøjer.

Og R står for Rolls-Royce og ikke for Royal, på trods af Princess navnet.

— o o o —

Rover 75:

En BMW i forklædning.

Rover 75 var det første udkomme af BMW/Rover alliancen og var et gigantisk fremskridt i forhold til Rover 800. Men mange mennesker troede at Rover 75 var bygget på chassiet fra BMW 3 eller 5 serien. Men det er på ingen måde korrekt.

Rover 75 er forhjulstrukket, men har alligevel en lang 'kardantunnel', hvis formål er at stive chassiset af mod vridninger. Der er ikke plads til et differentiale ved baghjulene uden en kraftig modifikation, som MG Rover/Prodrive dog udførte ved udviklingen af Rover V8/MG ZT V8.

Historien er afledt af et BMW koncept kaldet "Flagship" (Flagskibskøretøjer er et udtryk for det ypperste et bilmærke kan præstere / Rover red.) og som fremkom kort efter Rover 75 introduktionen.

MG ZT



MG ZT var Rover Groups / MG Rovers svar på en luksus model forklædt med et MG logo på køler og hæk

BMW E34



BMW E34 525i

Produceret 01/1988 - 02/1997

BMW 5 Series (E39)



Produceret 05/1995 - 05/2004

Allegro'en er nok en af de mest hånede bilmodeller, på grund af sin generelt dårlige kvalitet.

Aerodynamikken er for de fleste mærker bedst i retningen fra bagende og frem, men særlig hos Allegroen var det helt korrekt. Det blev bevist da en salgsafdeling måtte sige nej tak til en sponsoraftale med en dansk kører, som planlagde at deltage i et 'baglæns racer-løb' i Scheviningen i Holland, en type racerløb der var specielt populære i Holland i 1980'erne.

Man havde sågar baglæns racerløb med campingvogne spændt til forenden af bilerne! Løbene var oprindelig udviklet på basis af den Hollandske DAF der med sit remtræk kørte lige så hurtigt baglæns som forlæns. Hjulene faldt kun af Allegro'en i starten, fordi et par skødesløse mekanikere troede at hjulmonteringen var de samme som på Morris 1100 / Marina, som var af en anden slags, hvor overspænding af boltene var årsag til nogle få sager.

Bagruden hoppede rigtig nok ud når bilen blev løftet af en donkraft på en bestemt position så karosseriet øjensynligt vred sig. I panik mærkede konstruktørerne det forbudte område op med tape for at undgå miseren. Historien florerer den dag i dag.

OH MY GOD



Generalforsamlingen - På vrangen -



Tekst "Rasmus Modsæt". Foto fra Internet

*"Generalforsamling på en tidlig søndag eftermiddag ?
Det betyder vel så, at vi ikke når frokosten efter kirketid?"*



Om der var medlemmer, der ikke nåede frokosten inden årets generalforsamling, melder historien ikke noget konkret om, ej heller om der var blevet tid til nadveren i kirken.

Men ifølge sædvanligvis ædruelig kilde skulle der være fremmødt ca. 55 medlemmer af klubben til generalforsamlingen. Om de resterende ca. 600 medlemmer så var forhindret grundet søndagsfrokosten vides ikke med sikkerhed.

Men de yderst imponerende præmieborde, som stod opstillet tæt ved indgangen til lokalet, bød på bedste og festligste vis alle velkommen til denne årets store begivenhed i MG klubben, nemlig årets generalforsamling.

Store og forventningsfulde blikke blev sendt op mod de flotte præmier, samt de mange flasker sprudlende vin med minder om storhed og ære.

Straks deltagerne havde fået vristet hovedet væk fra præmiebordene, blev det flotte og overdådige kagebord bagerst i lokalet spottet. Der bredte sig et smil på alles læber, inden blikket blev rettet stift mod kagebordet, hvor flittige co-drivere havde haft travlt med at bage kager den årlige morgenstund - inden kirketid forstås !

Med kaffe og bugnende tallerkener af alskens lækre bagværk blev blikket vendt mod det åbne lokale for at finde sig en plads, og gerne i nærheden af gode bekendte blandt klubbens medlemmer.

Her blev man vidne til eftermiddagens første afbrydelse, da tanken om at finde en plads ved et af de mange 6-mands/-kvindes borde, blev flået i stykker. Der var næsten ingen 6-mands/-kvindes borde opstillet i lokalet, men derimod opstillet et langbord af bibelske dimensioner,

som så bestod af flere sammensatte 6-mands/-kvindes borde. Og hvordan sætter man sig så lige sammen her?

Var opstillingen af borde udtryk for bestyrelsens spind i forhold til valg af bestyrelsesmedlemmer, eller var det blot udtryk for almindelig dovenskab blandt arrangørerne af generalforsamlingen, der havde forårsaget dette rod ?

Vi kommer det nok ikke nærmere. Men efter nogen tid fandt alle trods dette en plads, og kunne herefter nyde de medbragte kager på tallerkenen, inden den gode formand oppe fra talerstolen hævdede stemmen for at skabe lidt opmærksomhed om dagens emne.

Da dirigenten til generalforsamlingen var blevet valgt med applaus oplevede vi dagens anden afbrydelse, idet formanden og dirigenten kom i klammeri om, hvem det nu var der skulle have ordet. Formanden måtte trække sig fra kampen og erkende, at dirigenten netop var valgt for at kunne styre ordet.

Uden yderligere klammerier, hverken blandt publikum, dirigenten eller formanden, skred generalforsamlingen frem, men kun indtil flere deltagere spottede kaffedamen med to friske kander kaffe, som blev sat ved kagebordet. Her kunne dirigenten ikke stoppe horderne, der omgående rejste sig for hastigt at bemægtige sig endnu en kop kaffe og få fyldt tallerkenen med friske forsyninger af de lækre kager.

Først efter en tid med mumlen, eller var det gumlen? - Det kan ikke helt fastslås, men dirigenten bad atter forsamlingen om at rette blikket op mod kateteret, da der nu skulle vælges medlemmer til bestyrelsen. Det gik nu ganske gelinde, trods det faktum, at det ene bestyrelsesmedlem, som var på valg, glimrede ved sit fravær, da han var på skiferie, og et andet bestyrelsesmedlem havde vigtigere ting at foretage sig (måske var det en frokost der havde trukket lidt ud ?).

Efter lidt navneflimmer og korte præsentationer faldt alt på plads omkring den nye bestyrelse, og heldigvis var formanden ikke på valg, for ham vil vi helst ikke af med, selvom han har truet med at det

snart bliver virkelighed.

Efter bestyrelsesvalget ville glæden ingen ende tage, og undertegnede så flere rejse sig for at udtrykke deres tilfredshed ved stående ovationer. Men her skete der noget underligt noget, idet flere af de stående nu ilede op mod kaffe- og kagebordet igen, da der var ankommet endnu en frisk forsyning kaffe. Og måske kunne man så samtidig liste endnu et par kager ned, inden afslutningen på generalforsamlingen nærmere sig.

Som et klubmedlem, der sad ved siden af mig, og synligt havde nydt smagen af de mange kager, viskede mig i øret:

"Det er lige godt utroligt så der hele tiden er forstyrrelser på denne generalforsamling, var ? - Og så er der et eller andet mellem formanden og dirigenten, hvem er det, der egentlig skal bestemme hvem der skal have ordet? - Er det ikke dirigenten, der bestemmer det?" konstaterede klubmedlemmet, som havde erfaringer fra et utal af generalforsamlinger, ja faktisk helt tilbage fra en tid, hvor generalforsamlinger var den rene fest.

Ikke at det ikke var hyggeligt i år, men at kalde det en fest var måske at overdrive. Til gengæld måtte man anerkende, at der virkelig var styr på tingene - selv på trods af afbrydelserne. Nå, ja, nu skulle det jo ikke udvikle sig til en kritik af de arbejdsomme co-drivere, der havde brugt det halve af natten og hele morgenen på, at få bagt det utal af kager der prydede bordene op ad endevæggen i lokalet.

Tilbage stod nu, at offentliggøre navnene på de medlemmer, der havde gjort sig fortjent til en pokal, lidt vin og en buket blomster.



Her opstod så dagens tredje afbrydelse, idet klubbens sekretær mente at både dirigenten og formanden stod i vejen, da hun skulle tage billeder af de udvalgte oppe ved ktalerstolen. Men dirigenten og formanden var ikke til sinds umiddelbart at flytte sig, idet de så ville have risikeret at stå et sted, hvor publikum ikke kunne få øje på dem, så det var udelukket.

Men efter en del palaver, og endnu en afbrydelse - dagens fjerde - blev alle enige om, i første omgang at frekventere kagebordet igen, da flere af de deltagende herrer, som i sandhedens interesse måtte siges, at tilhøre den ældre del af befolkningen, nu efter at have fået sig en morfar, trængte til en kold pilsner oven på alt det kagespiseri.

Med en kold pilsner inden for rækkevidde ville det også være nemmere at holde sig vågen til resten af præmieuddelingen, i håbet om, at der ikke kom for mange og lange takketaler.

Det sidste kunne klubbens redaktør selvfølgelig ikke holde sig fra, da han altid har alenlange forklaringer og beskrivelser af dit og dat, således også til denne generalforsamling, idet han havde fået overrakt en flaske vin, som redaktøren af det svenske MG blad rettelig skulle have haft, men som han nu ville dele med svenskeren i Stockholm - sagde han!

Efter afbrydelsen og redaktørens alt for lange tale, kunne generalforsamlingen atter vende tilbage til præmieoverrækkelsen, hvor alle var glade for de fotografer, der sørgede for at forevige præmie- og pokal vinderne for eftertiden. Samtidig havde dirigenten og formanden accepteret, at flytte sig en meter til venstre, bare i et par sekunder, så det blev nemmere at få et billede af præmie modtagerne uden at formanden stod og dansede foran fotografen.

Lige inden præmieoverrækkelsen udspandt der sig i øvrigt et drama bag det opstillede white board lærred (eller hvad sådan et monstrum nu kaldes?)

Formanden stod i et ganske kort øjeblik en smule gemt bag dette white board lærred, og her opdagede han en person, der stod ved døren på den anden side, på den side der førte ud til trappen ned til Sommers bilmuseum. Personen var en ældre herre, der stod og fægtede noget om at åbne døren, hvilket formanden ikke havde til sinds, da det ville medføre at white board lærredet væltede, så med fagter fik formanden den ældre herre til at forcere trapperne ned igen, hvilket fik nogle personer nedenfor trappen til at stå med ængstelige blikke op mod den slingrende herre, der klamrede sig til gelænderet. Men han kom vidst helskinnet ned.

Generalforsamlingen lakkede mod enden, og det samme måtte siges om deltagernes lyst til mere kage. Dog blev der et par steder lige gjort plads til en pilsner mere, men så var der også afgang til de

hjemlige kødgryder, hvis ellers ikke man havde opnået en følelse af forstoppelse ovenpå de mange og lækre kager.

Formanden takkede dirigenten for bestemt og kyndig styring af generalforsamlingen, inden han selv takkede af for dagen med en opfordring til, at kigge forbi bordet med de udstillede klubregalier, hvor specielt de udstillede Poloshirts med klublogo, og hertil endda mulighed for påsyning af eget navn, var en populær vare.

Min klubkammerat, som sad ved siden af mig, sad spændt og ventede på, om der nu ville udspille sig dagens femte afbrydelse, selvom generalforsamlingen nu var afsluttet, hvorfor han med et smil på læben viskede - hvorfor viskede han, alle sad jo og snakkede højt med hinanden: "Mon de nu bliver uenige om, hvem der skal præsentere disse poloshirts?"

Jeg rejste mig smilende og kastede et blik over mod kagebordet.

Da dette selv efter dagens 2-3 folkevandringer op mod det fortsat stod som om det næsten ikke var rørt, måtte man tænke, at det med kirketiden og søndagsfrokosten havde spillet en vis rolle, for ellers ville der vel være kommet en hel del flere mennesker, hvilket så ville have passet til mængden af lækre kager, som groft skønnet svarede til et deltagerantal på omkring 200 mennesker.

Men så blev der selvfølgelig også glæde ved de små kaffeborde derhjemme om aftenen, når resterne fra de riges bord kunne nydes efter en begivenhedsrig dag i Nærum til MG klubbens generalforsamling.



Det er ikke klubbens kagebord ved generalforsamlingen, men derimod kagebordet på Restaurant Kox i Brønderslev.



Her er formanden lige nød til at sikre sig formalia omkring, hvem der med rette kan hævde sin ret til at have ordet



Referenten sidder klar med kuglepennen (Fra en tidligere generalforsamling)

Faktaboks.

"Rasmus Modsath" er en person der som regel mener eller gør det modsatte af hvad andre mener eller gør. Men hvor kommer den betegnelse fra?

Betegnelsen kommer af figuren "Rasmus Modsath", der var en figur i Politikens satireklumme "At tænke sig" i 1930'erne. Figuren blev så populær at han gik over i almensproget som billede på en kontrær person, dvs. en person som næsten altid er af modsat opfattelse og uvillig til at samarbejde.

Kilde: Dansk Sprognævn

Denne lille artikel har ikke nødvendigvis noget med virkeligheden at gøre, men en vis inspiration har fundet sted. Tolkninger og påstande står udelukkende for redaktionens regning, og vi tager i så fald skraldet.



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

af **Matthies Nissen**
moganissen@youmail.dk



Sidste garageartikel handlede bl.a. om at undgå evt. skadevirkninger ved at tanke benzin med ethanol på de gamle biler. Jeg havde nogle forslag, men fik ikke klart fortalt hvad jeg selv vil gøre, men det kommer nu!

Hvad vil jeg selv gøre?

Inden MG'en startes i foråret vil jeg afmontere svømmerhusenes dæksler for at se, om der er vand (og snavs) i bunden af disse. Svømmerhuset kan lettest tømmes med en engangssprøjte (jeg har vist omtalt sprøjten tidligere på disse sider!).

Hvis der er vand i svømmerhusene, så vil jeg afmontere benzinslangen i motorrummet lige før karburatorerne og lade benzinpumpen pumpe benzin og evt. vand op i et rent syltetøjsglas. Det er værd at huske, at vandet altid befinder sig i bunden af tanken. Hvis der er meget vand i glasset, så er alternativet at tømme benzintanken og skylle den igen med karburatorsprit. Men hvis det skal gøres ordentligt, så skal tanken afmonteres.

Når jeg tanker, vil jeg vælge E5 benzin. Hvis jeg er på langtur/ferie og ikke har en tankstation i nærheden, der har E5 benzin, så vil jeg tanke E10 benzin. Det sker der ikke noget ved, bare benzinen bruges inden for en overskuelig fremtid (1 – 2 uger).

Om efteråret inden bilen sættes hen vil jeg til den sidste tankfuld E5 benzin tilsætte Ethomix (omtalt i sidste måneds garageartikel). Det er ikke sikkert at det gør den store forskel, men det skader ikke! Husk at køre det igennem systemet så den benzin der befinder sig i svømmerhusene også indeholder Ethomix.

Jeg er lidt i tvivl, om det er bedst at fylde tanken helt op eller at lade bilen stå med bare lidt tilbage i tanken. Sidstnævnte kan give mere kondens, men der er til gengæld mindre ethanol tilbage i tanken.

For eventuelt at modvirke kondens vil jeg som noget nyt afmontere tankdækslet og forsegle påfyldningsstudsene med en kraftig plasticpose eller lign. når bilerne igen efterlades i vintermørket.

Til allersidst vil jeg berolige jer andre og mig selv og erindre om at vi i de sidste par år har været tvunget til at køre med

E5 benzin, uden at jeg har oplevet de helt store gener eller skader. Jeg kan dog berette om én påviselig skade, ikke på en af MG'erne, men på min påhængsmotor!

En påviselig ethanol skade

Sidst på sejl sæsonen begyndte min påhængsmotor at gå i stå i tomgang for til sidst helt at svigte. Det var temmelig irriterende. Her i foråret tog jeg den hjem i garagen for at finde fejlen. Enten var fejlen i tændingssystemet, eller også var det i karburatoren, at den skulle findes. Førstnævnte var OK, hvorfor jeg skilte karburatoren ad. Det viste sig til min store overraskelse, at der var rigtig meget vand i svømmerhuset. Nu var fejlen fundet, men hvad var årsagen?



Her er hvad svømmerhuset indeholdt. Den grå hinde imellem benzin og vand er totaktsolie.



Påhængsmotorens benzinpumpe indeholdt rustvand fra de skruer, der holder de to rustfri pladeventiler på plads.

Benzinen på tanken var E5 tilsat ca. 1% totaktsolie. Til motorer, der kører jævnlige og tankes ofte, er det af mindre betydning at det er E5 benzin, men til påhængsmotorer, der som min kun kører sjældent og kortvarigt, er det et problem, idet den kun forbruger 2 - 5 liter benzin i løbet af sommeren. Man kunne håbe på, at tilsætning af totaktsolie i benzinen ville forhindre rustdannelse, men det gør den desværre ikke.

Jeg nævner dette, fordi min påhængsmotors 'kørselsmønster' desværre minder meget om det, som en del veteranbiler bliver udsat for, nemlig for lidt kørsel og for meget gammel benzin i tanken. Løsningen er nærliggende: Køb noget mere eller klods bilen op og tap al gammel benzin af tanken. Den gamle benzin skal afleveres på genbrugspladsen.

Vandudskilningsfilter

Jeg kan huske fra mine barndomsbesøg på landet, at de gamle benzindrevne Ferguson traktorer havde monteret et vandudskilningsfilter på benzinrøret lige før karburatoren. Filteret var magen til det som jeg har fundet på Moss' hjemmeside og som til min store overraskelse er standard på alle Jaguar biler årgang 1955-1973, bl.a. på E-typerne. Jeg har bestilt et filter hjem og vil afholde et forsøg sommeren over for at se om det har nogen effekt.



Vandudskilningsfilter til eftermontering. Glasset kan skrues af og tømmes for vand og snavs. (Moss)



Trykregulator m. vandudskilningsfilter. (Moss)

Hvis du allerede har monteret en trykregulator på benzintilførslen, så har du mulighed for at holde øje med evt. vand i benzinen, da regulatoren har et indbygget vandudskilningsfilter. Regulatoren er mere end dobbelt så dyr som det før omtalte filter, der kun koster ca. 300 kr. (se Matthies Garage nr. 42, 2017-03).

Lucas reservedele

Sidste gang skrev jeg lidt om, hvor omhyggelige Lucas var med at nummerere og datomærke deres produkter. De mange udgaver af strømfordelere og de tilhørende vakuumregulatorer må aftvinge en vis respekt for lødigheden af produkterne. Men det var også før end det for alvor gik ned ad bakke for britisk bilindustri.

Jeg fik ikke – primært af pladshensyn - gjort 'rent bord' sidste gang. Det vil jeg nu forsøge at råde bod på. Som jeg fortalte, så fik jeg tilsendt en gammel fordele, ikke den helt rigtige model, men dog én med tilnærmelsesvis samme data. Der var også meget andet som jeg kunne bruge fra den komplette fordele.



Originalt Lucas fordelerdæksel med 'side entry'.

Strømfordelerdækslet med 'side entry' (tændkablerne kommer ud af siden på dækslet). Det var i rigtig god stand og helt originalt. Et særligt kendetegn ved disse dæksler er, at der i kulstiften, som danner forbindelse med rotoren, er indbygget en radiostøjdæmpningsmodstand. Det betyder, at man bør undgå at montere et tændkabel med modstand mellem spole og fordelerdæksel.



Originale Lucas tændrørshætter med indbygget modstand. (Suppressor). (MGAguur)

Tilsvarende vedrørende tændrørskablerne hvis der anvendes de på fotoet viste tændrørshætter, idet de også har indbygget radiostøjdæmpning. I øvrigt er radiostøjdæmpningshætter mv. et levn fra fortiden. Der er i dag ingen krav om radiostøjdæmpning af tændingsanlæg, idet alle andre elektroniske komponenter, som vi omgiver os med, har indbygget deres eget radiostøjdæmpningsfilter.



To næsten ens rotorer, samt én der ikke fortjener at være i godt selskab!

Rotoren i den brugte fordele var også i meget fin stand, og den var af den rigtige kvalitet som bortset fra farven er identisk med de nye - uoriginale men meget fine - rotorer. Rotoren længst til venstre er af den dårlige type (original Lucas?), som man bør kassere.

Endelig sad der i fordeleren en kondensator, som ikke var i særlig god stand. En test afslørede manglende kapacitet og manglende evne til at holde på spændingen. Ikke overraskende, idet kondensatorer ældes med tiden, muligvis på grund af et liv i fugtige omgivelser.



Destruktiv adskillelse af vakuumregulatoren.

Behovet for en ny vakuumfordeler var årsag til, at jeg fik den fine brugte fordele. Den defekte vakuumregulator blev herefter dissekeret for at give ny viden om teknikken inde i selve vakuumdåsen.

Mærkning af Lucas strømfordeler

Ved du i øvrigt, hvad forskellen er på en Bosch fordele og en Lucas fordele? Bosch fordeleren drejer *med* uret set ovenfra. Lucas fordeleren drejer også *med* uret, men det skal ses nedenfra! Men den drejer *mod* uret set ovenfra!

Derfor angives det i det originale Lucas reservedelskatalog at strømfordeleren drejer 'clockwise', selv om vi logisk tænkende mennesker kan se at den drejer

'anti clockwise'! Det er fordi vi ikke er for kloge! Fordeleren skal selvfølgelig løftes op og fri af motorblokken og betragtes nedenfra, så passer pengene!



40897 is the service number for the 25D4 used in early MGB's, 163 is the date code for 1st week of 1963

Billedet taler vist for sig selv. (MGAguur)

Læg låg på!

Jeg har lige måttet udskifte akkumulatoren på Rikkens GT'er. En MGB er egentlig konstrueret til at have to 6 volts batterier monteret et i højre side og et i venstre side. Men over de to akkumulatorrum er der anbragt et låg med fem låseanordninger ('fastners'). På undersiden af låget er der monteret en tynd gummiliste. Som oftest er gummilisten gammel og stiv eller den mangler helt. Hvis man kører i en åben MGB er listen af mindre betydning, men hvis man sidder inde i den lukkede MGB GT, så er den af stor betydning. Under kørsel opstår der et undertryk under vognbunden, som vil kunne trække ildelugtende udstødningsgasser ind i kabinen.

Men det er nemt at rette op på. Man monterer blot en tynd selvklæbende skumgummiliste af samme type som dem man anvender til forsatsvinduer i et gammelt hus. Men den skal være tynd ellers får du problemer med at låse de irriterende låseskruer ('fastners') i dæklpladen.



Det store batteridæksel har 5 lukkeskruer (det her fra min samling har kun bevaret to!)

Som sagt så er både MGA og MGB født med to 6 volts akkumulatore. Men to 6 volt batterier er dyre ca. 2 x 1300 kr. hvorfor de fleste kun monterer en enkelt 12 volt akkumulator som rækker fint til vores sommerkørsel. Den akkumulator som jeg har monteret i den åbne MGB og i GT'eren er en Excell (EA472) til 700 kr. som passer som 'fod i huse' i batterikassen.

OEM leverandører

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



H. B. Sale Ltd, Birmingham

Serien med OEM-Leverandører til MG har denne gang fokus på H.B. Sale Ltd Birmingham, en af de mange små fabrikanter af metaldele såsom emblemer til veteran og klassiske MG typer fra 1924-1980.

Firmaet blev grundlagt i 1862 og producerede støbte og prægede metalembler i en mindre fabrik på Summer Lane i centrum af Birmingham. Efter 34 år var det finansielt muligt for firmaet at erhverve sit hovedkontor, en bygning på Constitution Hill 1-7, Birmingham, lokalt kendt som the "Red Palace" (se foto helt til højre på denne side).

Bygningen blev tegnet i 1895-96 og designet til at stå på en grund med en usædvanlig skarp vinkel, der hvor Hampton Street møder Constitution Hill. Tårnet er i indisk stil, tegnet som en hyldest til en af Victoriatidens helte Lord Frederick Roberts of Kandahar V.C. (1832-1914), som var født i Indien. Den røde murstens- og terrakottabygning er i dag fredet.

Der findes produkter fra Sale på enkelte af de MG typer, der ejes af MG klubbens medlemmer. Men hvor findes de på bilen?

Hvis bilens tidligere britiske ejere har været medlem af den hæderkronede Royal Automobile Club, har de med stolthed monteret et RAC emblem på bilen, eksempelvis på køleren. H.B. Sale, metalpræger og emaljeskilmager siden 1906, har fremstillet en del RAC emblemer, hvoraf nogle kan ses på danskejede MG typer importeret fra England. Herunder ses et flot eksempel monteret på klubmedlem Dennis Wieders MGTD fra 1951.



Her ses et pragtekseplar af et tidligt RAC emblem (ca. 1907) solgt til en samler på Bonhams Bilauktioner i 2014 for ca. kr. 30.000.



MAKERS
H.B. SALE LTD
B' HAM

Her endnu et par eksempler på udførte opgaver fra H.B. Sale i Birmingham. Det er Kon Edvard d. VII hoved der er præget i midten på emblemet t.v.

Det "royale" i RAC var bevilliget af den britiske konge Edward VII (1841 - 1910. Konge af Det Forenede Kongerige Storbritannien og Irland og kejser af Indien fra 1901 til 1910). Han var meget glad for luksusbiler som Daimler - et mærke, der ansås for at være et passende transportmiddel for hoffet. Han indvilligede i at blive udnævnt som protektor for klubben, og derfor er det Kong Edward VII's hoved, som er præget i midten af 1907-emblemet (se forrige side nederst).

Gamle og ægte RAC emblemer er et samlerobjekt, så hvis du ønsker at købe et til din MG (eller flere til kollektionen) så sørg for, at skiltet har et engelsk fabrikanternavn stemplet på bagsiden. Varebeskrivelsen burde inkludere ord som "genuine", "slightly used" eller "vintage", fordi der desværre findes mange reproduktioner på nettet. Prisen starter ved kr. 250 plus forsendelse.



H. B. Sale Ltd laver den dag i dag skilte til f.eks. ambassader



God jagt, Kirsten og Bob !

Kilder:

- Egne fotos,
- Foto af den flotte køler til MGTD X8411 er fra klubmedlem Dennis Wieder, "Grace's Guide to British Industrial History"
- H. B. Sale Ltds website, "Birmingham Metal Bashers"
- www.ebay.com



Af Lars Thousig

Marts 2020 highlights

Safety Fast

Den engelske klub udgav sit første eget klubblad i april 1959. Bladets navn var MG's slogan "Safety Fast", som siden 1929 havde været MG fabrikkens slogan og parole. Pris 1. shilling og 6 Pence.

MG fabrikken gav tilladelse til at klubben anvendte sloganet som MG var dedikeret til — Hastighed og Sikkerhed.

Inden udgivelsen havde klubben spalteplads i bl.a. bladet "The Sports Car" og bladet "New Outlook of Motoring", som dækkede alle Nuffield mærkerne og udgivet af BMC.

Chairmans News

Da Bill Silcock skrev sin leder var Corona en ukendt trussel mod MG arrangementer. I lederen skriver Bill selvfølgelig om de mange MG aktiviteter som skal løbe af stablen i løbet af foråret og forsommeren.

Især MG Live 13.-14. juni fremhæves, da arrangementet var aflyst sidste år på grund af renovering af Silverstone banen.

Seneste nyt den 25. marts er, at de prøver at flytte MG Live til efter sommerferien, men at flyttet et sådan stort arrangement til en anden stor racerbane til efter sommerferien er en næsten umulig sag. Det lykkedes ikke sidste år.

Vi må krydse fingre for at England kommer hurtigt over Corona, på trods af en lidt sen start på bekæmpelsen.

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

Holland fremtidssikrer MG Midget!

I bladet er der en meget spændende artikel om et MG værksted i Holland, som har sat strøm til en MG Midget.

Konceptet er næste "Plug and Play". Benzinmotoren erstattes af en elektromotor som sættes direkte på koblingen, og resten af drivlinjen anvendes uændret. Det er således muligt at skifte gear hvis man har lyst, eller blot bruge 4. gear.

Et batteri ligger i motorrummet sammen med den elektriske styring. Batteri nr. to ligger bagerst i stedet for benzintanken.

Bladets udsendte prøvekørte bilen, og var meget tilfreds efter lidt tilvænning. Den er hurtig i optrækket, også op ad bakke, og vejgreb samt beliggenhed er fin.

Knap så fin er prisen. Delene kostede ca 150.000 kr, men arbejds lønnen var begrænset, da der ikke skal foretages konstruktive ændringer eller svejses.

Du kan se mere på MGworkshop.nl

Den første MG til Basecamp Mt. Everest.

Dave Godwin fra Australien har kørt det meste af verden tyndt i sin MGA siden 2005. Bl.a. fra Sydamerikas sydspids til Canada. I artiklen beskriver han at fire MG'er er i gang med at planlægge en tur fra Australien gennem Thailand, Cambodia, Vietnam, Laos og Kina. Herfra videre til Tibet og over fem bjergpas +5.000 meter til Lhasa. 6 km fra Basecamp ved Rongpu kloster vil de fortsætte med en miljøvenlig bus til Basecamp. Så helt op når MG'en ikke, men næsten.

I kommende blade kan man følge med i deres noget anderledes MG tur.



MARTS MÅNEDS VINDER FOTO



Erik Lisbergs MGTC 1946 ved bredden af Mølleåen. Foto Erik Lisberg.

GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN.....

Send os billeder af din MG, en sjov MG situation eller andet, der har med din MG at gøre. Månedens foto præmieres med en flaske MG vin, som vil kunne afhentes under generalforsamlingen i marts 2021, og kun der.

Send dit foto til: rikke-unissen@webspeed.dk

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



Tilrettede reglementer for klubmesterskabet

Af Claus Poulsen & Rikke U. Nissen

Til den nye sæson 2020 har vi tilrettet reglementer for hhv. orienteringsløb, manøvreprøver og klubmesterskab. Opdaterede reglementer findes på:

<http://www.mgklub.dk/klubmesterskab/reglementer/>

Orienteringsløb

Med baggrund i erfaringerne fra 2019 sæsonen, hvor sekundetapen udgik, er kravene til antal rutekontroller og ruterelevante spørgsmål nu strammet. Der skal være flere af disse undervejs i løbet, så det er lettere at kære én vinder. Vi havde for mange vindere i hvert løb i 2019!

Der skal være mindst tre (og gerne flere) rutekontroller (bogstaver i vejsiden) og/eller ruterelevante spørgsmål pr. etape. For at sikre en vis sværhedsgrad bør det tilstræbes op til tre 'tomme' informationsfelter efter hinanden i tulipankøreordrer.

Der kan indlægges opgaver, disse er fuldstændigt lagt i hænderne på løbsledelsen og kan bestå af små sjove opgaver eller en førerprøve. Opgaverne er *ikke* tællende i løbsresultatet, men kan være udslagsgivende for uddeling af præmiekrus til top-3.

Eksempel på en opgave kan være som i sidste løb i 2019, at deltagerne mens begge fra mandskabet befinder sig i bilen, skal køre, hvad de tror er en omgang med hjulene. Den som kommer tættest på vinder f.eks. en flaske rødvin. Det er også vinderen af denne opgave, som ved lighed i placeringer i top-3 vinder præmiekruset.

Det er præciseret, hvordan distancer ved passage af rundkørsel angives.

Der er ikke længere krav om vognnummer på siden, idet vognen ikke skal identificeres på passage af hemmelig tidskontrol.

Ved afgang fra og ankomst til tidskontroller skal en repræsentant fra løbsledelsen udfylde kontrollkortet. Deltagerne udfylder selv resten med observerede bogstaver og svar på spørgsmål.

Det er uddybet, hvad det vil sige at komme 'inden for minuttet' – dvs. til tiden.

Over for løbsarrangørers indskærpes, at kortudsnit skal gengives i nøjagtig 1:50.000 og ikke bare, så det passer til en side i rutebogen. Det er vigtigt, at deltagerne kan måle sig frem til de præcise afstande mellem vejforløbene på kortet.

Manøvreprøver

Her er der kun én ændring. Dette er med baggrund i pointlighed, når årets vinder af Hastighedspokalen skal findes.

"I tilfælde af pointlighed ved årets slutning erklæres den, der først opfylder nedenstående krav i den nævnte rækkefølge, for vinder:

- Flest førstepladser i manøvreprøverne.
- Flest andenpladser i manøvreprøverne.
- Flest tredjepladser i manøvreprøverne etc."

Nyt: Er der efter ovennævnte metode stadig point- og placeringslighed, erklæres den kører med den laveste samlede tid i den seneste manøvreprøve (totaltid alle prøvens heats) som vinder."



Klubmesterskab

Pga. ændringen i manøvreprøver overfor, ændres klubmesterskabsreglementet tilsvarende.

Klubmesterskabskalender 2020

Såfremt situationen tillader det, ser kalenderen for 2020 således ud:

- Lørdag den 2. maj – orienteringsløb 1
- Søndag den 3. maj – manøvreprøve 1
- Søndag den 6. september – manøvreprøve 2
- Søndag den 13. september – orienteringsløb 2
- Lørdag den 10. oktober – natorienteringsløb

Vi håber at se rigtig mange til løbene i 2020.

På gensyn



INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Forårsmønstring på Garderhøjfortet

Søndag den 3. maj 2020 kl.13.00-16.00

Mødested:

Garderhøjfortet

Garderhøjfort 4

2820 Gentofte

DVKs Forårsmønstring

Vi mødes for at nyde vores smukke biler, som er linet op til gensidig glæde på fortets område.

Når medbragte madpakker er spist eller man har købt en pølse, præmierer vi tre køretøjer kl. 15:00 ved hovedindgangen til fortet.

Garderhøjfortet håber at se så mange som muligt, og giver rabat på billetten, hvis du har lyst til at se fortet indefra.



Lasse Harkjær,
Kim Polte,
Dorte Stadil



OBS:

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

MG Live!- på Silverstone

Lørdag den 13.- søndag den 14. juni 2020



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

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

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



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

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

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

For mere information, så kig ind på vores hjemmeside:

www.mgklub.dk

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Gavnø Classic

Søndag den 14. juni 2020 kl.13.00-16.00

Sted:

Gavnø Slot

Gavnø 2, 4700 Næstved

**Gavnø Classic Autojumble
& Concours de Charme**



Vil du vide mere:

www.gavnoe.dk/autojumble/

OBS:

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

MotorClassic på Travbanen

Søndag den 24. maj 2020 kl.09.00-15.00

Sted:

Charlottenlund Travbane

Travbanevej 10

2920 Charlottenlund

Årets tema er:

'Køretøjer fra den opstående sols land, Japan'

Tilmelding for gratis indkørsel på:

www.charlottenlundmotorclassic.dk



OBS:

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

Englændertræf

Fredag den 12. - Lørdag den 13.juni 2020

Indbydelse til Englændertræf i Løgumkloster:



Tilmelding senest den 28. maj 2020 via:

www.englaendertraef.dk

eller til

Anton Schulz, tlf.:29 99 37 89 eller

Ena Pedersen tlf.: 22 77 74 39

E-mail: ena@klostervine.dk

Du kan se meget mere på www.englaendertraef.dk

OBS:

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

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Søndagstur

Søndag den 17. maj 2020 kl. 10.00

Mødested:

Ringsted Station
Jernbanevej 1,
4100 Ringsted

Søndagstur

Turen går ad mindre veje lidt sydvest over.

Frokosten nydes et hyggeligt sted, hvorefter vi kører videre ad mindre veje med afslutning hos Henrik i Haslev, hvor klubben giver kaffe og kage.

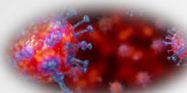
HUSK: Egen frokost og drikkevarer bedes medbragt samt bord og stole.

MG hilsen Bent



OBS:

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



Pigetur

Lørdag den 13. juni 2020 kl. 09.30

Mødested:

P-pladsen v/hjørnet af
Frederiksværkgade og Møntporten
Ved Fredensborg Slot i Hillerød

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

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

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

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

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



Økonomi:

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

Tilmelding til Linda på mail: linda@altecddata.dk

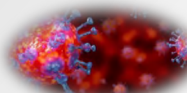
Bedste hilsner

Pernille og Linda



OBS:

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Orienteringsløb Lørdag den 2. maj 2020 kl. 09.30

Mødested:

Sigrunsvej 4
3400 Hillerød

(Den store p-plads ved Bauhaus og Burger King)

Årets først O-løb !

Vi mødes kl. 9.30 - første bil sendes afsted kl. 10.00.

Der vil være introduktion for nye deltagere og mulighed for spørgsmål.

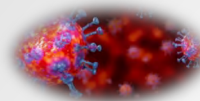
Turen går "rundt" om Arresø med enkelte afstikkere, otte tal, sløjfer og blindgyder.

Turen slutter på Vejby Strandvej 40b, 3210 Vejby.

Husk egen frokost og drikkevarer, skriveunderlag, præcist ur, kuglepen og lineal. Har du en triptæller i den smartphone, så brug gerne denne. Derudover er alle remedier tilladt, også GPS.

Tilmelding til jesper@zoie.dk

Jesper Eriksen



OBS:

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

Manøvreprøve

Søndag den 3. maj 2020. Ankomst: kl. 08.30 - 09.00

Mødested:

SMS, Sjællands Motorsport Stadion
Tjørnehøj Allé
4230 Skælskør

Årets første manøvreprøve

I løbet af dagen gennemføres flere prøver med rigelig mulighed for at prøve bil og fører af.

Prøverne forventes at kunne gennemkøres 2-4 gange.

Alle tider ved gennemkørslerne tæller med til det endelige resultat.

Der gives ikke starttilladelse til biler med prøveplader. Deltagelse kræver gyldigt førerbevis.

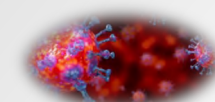
Tilmelding:

Senest torsdag den 23. april 2020 til Kurt :

Mail: kurtj.larsen@mail.tele.dk

Læs hele invitationen på:

mgklub.dk under O-løb og manøvreprøver



OBS:

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

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

MG klub week-end på Als

Fredag den 21. august - søndag den 23. august 2020

Sted:

Hotel Scandic, Sønderborg
Ellegårdsvej 27, 6400 Sønderborg



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

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

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

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

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

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

Medbring eventuelt bord og stole.

Tilmelding:

Enten mail til:

medlemmgklub@gmail.com

Eller ring til:

Anlis Nissen 2241 5706

Her oplyser du om følgende:

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

Sidste frist for tilmelding er den 1. juni 2020

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

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

Priser:

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

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

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

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

Deltagerprisen dækker (afhængig af antal dage):

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

Afbestilling:

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

Vi glæder os til at se jer.



På arrangørernes vegne
Claus Poulsen og Jesper Eriksen

Kære MG medlem:

Sæsonen for udendørsarrangementer for klassiske biler står for døren, og vi vil meget gerne bringe en oversigt over spændende arrangementer øst for Storebælt.

SÅ:

Giv os et praj på redaktionen, hvis du har kendskab til f.eks. ugentlige klassiker arrangementer eller sparke-dæk aftener i vores klubområde !

Mail: mgccredaktion@gmail.com



Renovering af din klassiske bil

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

Vi tilbyder:

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

Kontakt os for et godt tilbud



Email: cuwilak@cuwilak.dk

Telefon: 46 15 31 99

Adresse: Notgangen 5C, 2690 Karlslunde

F. TOLSTRUP & CO. v/ Henrik Jensen

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



Vi har mere end 25 års erfaring med at vedligeholde og servicere ældre engelske biler som de klassiske "DOMI-mærker": MG, Austin, Morris, Rover mv.

- Service og vedligehold.
- Rep. og justering af karburatorer og tænding.
- Kølesystem, vandpumpe, termostat.
- Kobling, drivaksler mv.
- Bremser, fejlsøgning og reparation.
- Styretøj og undervogn.
- Affjedring, bærearmer, styrekugler.
- Lys, lygter, justeringer.

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

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



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

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

Meguiars professionelle produkter anvendes og er sparringspartner ved vanskelige opgaver.

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

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 5. maj 2020 kl. 18.15

Mødested:

Autohallen v/ Ib Rasmussen
Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg

Forårets MG

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

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

Ib's bedre halvdel, Cira, har udvidet sin butik samme sted med tidstypisk udstyr, tøj mv. Du kan også købe olie mv.

Du kan enten køre direkte til Autohallen, og være fremme kl. 19.00, eller deltage i fælleskørsel fra Sommers Bilmuseum, Nærum Hovedgade 3, Nærum.

Vi kører præcis kl. 18.15 ad Strandvejen til Grønholt via Nivå.

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

På gensyn
Cira, Ib og Lars

OBS:

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

VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 19. maj 2020 kl. 18.00

Mødested:

Peter Jensens Autoværksted
Bygaden 12, 4370 St. Merløse

Årets MG

Traditionen tro henlægger vi vores møde i maj til Peter i St. Merløse, hvor vi skal have en hyggelig aften.

Vi skal også finde den MG (og dens ejer), som skal have æren af Årets MG på Vestsjælland.

Tilmelding - af hensyn til forplejning - til Jeroen på:

Tlf. 20 20 48 01

eller

Mail: ghosthouse@outlook.com

På gensyn
Jeroen



OBS:

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

SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 12. maj 2020 kl. 19.00

Mødested:

Henrik i Haslev
Levetoftevej 2, 4690 Haslev

Forårets MG

Årets MG på Sydsjælland, Lolland og Falster afholdes hos Henrik.

Vi mødes med vores nypudsede klenodier.

Klubben giver kaffe og kage.

MG hilsen Bent



OBS:

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

KOMMENDE KLUBMØDER

Juni 2020

NÆRUM

Tirsdag den 2. juni 2020
kl. 19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 9. juni 2020
kl. 19.00



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 16. juni 2020
kl. 19.00

HUSK:

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



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



British Sportscars

Hejreskovvej 26A - 3490 Kvistgård - Tlf + 45 40 72 31 35 - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk

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

SÆLGES

MG TF 115 årgang 2005

1.6 I Rover K motor. 80.000 miles. Gråmetallic. Fin stand, kører som den skal. Sidst synet aug. 2018. Nye dæk bag, div. udstyr og reservedele medfølger. Pæn kaleche, org. hardtop kan tilkøbes. Højrestyret. Pris kr. 81.000. Billeder kan mailles. Stel nr. 639770. En af de sidste "rigtige" MG TF.



Pernille Nyrup
Tlf.: 2987 0767

E-mail: nyrup@nypost.dk

SÆLGES

2 stk. hardtop

1 stk. sort hardtop til 4.000 kr. og 1 stk. sølvgrå metallic (Cool Blue) hardtop til 4.500 kr. (er der nogen, der vil have en sølvgrå MG TF 135, ryger den med for en beskeden pris😊) Begge hardtoppe passer til såvel MGF, som til MG TF 135 & MG TF 160.

Flemming Rønholt Hansen
Tlf.: 2162 3012

E-mail: f.roenholt@gmail.com

MGB topstykke

Renoveret blyfrit med store ventiler og nye udstødsventiler og ventilstyr. Pris kr. 3.000,-.

Bent og Alice Jensen
Tlf.: 2465 1681

E-mail: alicebent24@youmail.dk

MG TA årgang 1936

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

Niels Meyer
Tlf.: 3232 5256

E-mail: n.meyer@mail.dk

MGF / TF / Z registret



Vær med til at skabe aktivitet i MGF/TF/Z registret

Som ny formand for F/TF og Z registret er jeg igang med at prøve på at skabe lidt aktivitet i gruppen.

For at få en idé om, hvad vi kunne lave, har jeg sendt en mail til de forskellige i gruppen ud fra medlemslisten, hvor jeg efterspørger ideer til aktiviteter.

Jeg forestiller mig, at det er både dækspark, teknisk hjælp og køreture, der har interesse.

En SMS-liste kunne bruges til at spørge andre i gruppen, om man skulle mødes og køre ture sammen eller lignende. Den kunne også bruges til teknisk hjælp lige her og nu.

Hvis du gerne vil være med på en sådan liste, så send dit telefonnummer til mig.

Mail-gruppen kan for eksempel bruges til at komme med ideer til aktiviteter og tilbud om hjælp til dem eller andet.

Hvis du ikke har modtaget min mail eller ikke ønsker at blive kontaktet på mail/SMS fra registret, så kontakt mig på mail eller telefon.



Michael Madsen
madsen@dreijer.io
Tlf. 2254 1854



Veteranforsikring
Danmark

Vi sætter pris på originalerne



Præmieeksempler

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

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

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

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

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

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

Hvem er vi?



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

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

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

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



En del af

ThistedForsikring

M.P. Autolakering

Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B
3490 Kvistgård
Tlf. 49138309



www.mp-autolakering.dk

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



BESTYRELSE



FORMAND

Lars Thousig

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



NÆSTFORMAND

Rikke U. Nissen

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



BESTYRELSESMEDLEM

Jesper Dan Eriksen

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



BESTYRELSESMEDLEM

Bent Hedegaard

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



BESTYRELSESMEDLEM

Torben Olsen

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



BESTYRELSESMEDLEM

Claus T. Poulsen

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

KASSERER



Wiggo Madsen

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

HJEMMESIDEN

WEBMASTER:

Rikke U. Nissen

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

KØB & SALG:

Anlis Nissen

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

DASU

LICENSBESTILLING:

Anlis Nissen

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

MG REGISTRE



MG T-Typer

Peter Clausen,

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



MGA

Poul Olsen,

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



MGB / MGC / MGB GT / MGB V8

Jens Clausen,

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



SPRIDGET

Dirch Glad,

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



MG F / TF / MG Z-Typer

Michael Madsen,

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



MG Magnette og MGY

Matthies Nissen,

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

BLAD & MEDLEMMER

REDAKTØR:

Allan Christensen

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

INDLÆG TIL BLADET:

Sendes til:

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

MEDLEMSREGISTRERING:

Anlis Nissen

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

OBS:

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

ANNONCER, TRYKNING OG DISTRIBUTION:

Peter Clausen

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

LM AUTO KØB-SALG-SERVICE

Lars Madsen
Langemosevej 7
4100 Ringsted

Telefon: 23745101
CVR: 28437951



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



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk



Peter Mogensen
Reparation, service, restaurering,
reservedele



❖ 30 års erfaring med
reparation af MG.

❖ Salg af reservedele.
Nye og brugte fra
Danmarks største
lager.

❖ Her kan du også få
gode råd, vejledning
og en MG snak

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

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



Autohallen
v/Ib 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

Grønholtvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one

