



MG CAR CLUB

Danish Centre

Medlemsblad for
MGCC Danish Centre

September 2020 - Nr.7



To yngre modeller:
Rikke U. Nissen og MG ZS EV

Rift om den nye MG ZS EV

Efter redaktionens prøvekørsel af den netop præsenterede nye MG ZS EV i slutningen af maj, kom der skred i prøveturene, da både formanden og næstformanden nu også har prøvet kræfter med den nye MG el bil. Indtrykkene var generelt positive om end bilens kinesiske ophav kunne skabe grund til overvejelser.

MGF 25 år



Inde på side 6-13 fortsætter vi fejringen af MGF jubilæet i år. Denne gang med en test af MGF op mod to konkurrenter.

MG HS



Læs Safety Fast artiklen som Torben har oversat på side 14-16. Det er en test af en ny MG HS som er benzin / diesel drevet

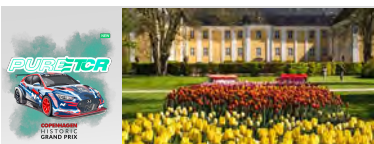
Rally anekdoter



Jan Glad åbner for sin "Memory Lane" kasse, som indeholder historier fra et langt rally liv. Kig ind på siderne 17-19.

ARRANGEMENTER

Nu må vi igen mødes lidt flere end under Coronaen, dog under hensyntagen til de fortsat gældende afstands- og afspringsregler. HUSK DET !!!
Fra side 26 til 34 finder du indbydelser til nogle spændende arrangementer





BONNEVIE



Your Classic British Sports Car Supply Specialist

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

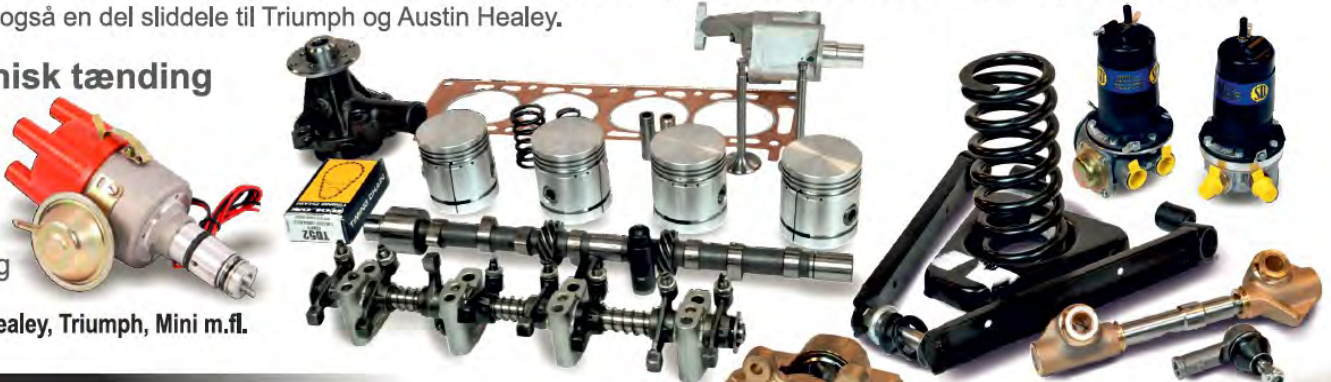
BONNEVIE tilbyder også hurtig levering af motordele til Triumph, Austin Healey og Jaguar.

Vi ligger altid inde med et stort lager af reservedele, og vores logistik gør det muligt at sende samme dag som du bestiller. Lagerfører også en del sliddele til Triumph og Austin Healey.

Elektronisk tænding fra CSI

Moderne teknologi i klassisk indpakning

Fås til MG, Healey, Triumph, Mini m.fl.



Det perfekte olieprogram til oldtimer- og vintage køretøjer
Vi har det



Alt i trådhjul

BONNEVIE MG IMPORT

MG DELE - STØRST I DK



BONNEVIE MG IMPORT · Hundtoftevej 1 · DK-5750 Ringe · Tlf.: +45 62 27 28 48



www.bonnevie.dk

21 24 28 48

mg@bonnevie.dk



www.form-grafik.dk



Nyt fra bestyrelsen

Den 25. juni holdt bestyrelsen et ekstra bestyrelsesmøde, med det primære formål at følge op på Corona-situationen, og vores planlagte aktiviteter.

Heldigvis kunne vi konstatere at mindre aktiviteter kan gennemføres, herunder et nyt initiativ fra MGF/TF/Z registeret med en dækspark aften. Tilslutningen var stor og viser at de nyere MG'er trives i klubben. Hvornår ser vi den første elektriske MG i klubben?

Aktiviteterne i august, september og oktober kan fastholdes, hvoraf nogle er "overført" fra nedlukningsperioden i 1. halvår.

Kalenderkaos vil nogle påstå er opstået, når forskellige arrangører flytter dato til september og oktober, eksempelvis Gavnø og Copenhagen Historic Grand Prix. Der er enkelte "dobbelbookninger" hvor du må vælge hvilken aktivitet der skal nyde fremme.

Antallet af lørdage og søndage er som bekendt begrænset, hvilket betyder MG aktiviteter flere weekender i træk. Hårdt eller herligt, hvis man vil deltage i det hele, afhængig af øjnende der ser.

"Værst" er sammenfaldet med Copenhagen Historic Grand Prix den 9.-11. oktober (se note nederst). Men med lidt planlægning tager du til Grand Prix lørdag, deltager i nat-orienteringsløbet lørdag aften og møder søndag kl. 10.00 i Roskilde til 90 års fødselsdagsarrangementet. Se invitationerne bagerst i bladet.

Økonomi

Indtægten fra kontingent følger budgettet og på udgiftsiden dominerer omkostningerne til klubbladet, som heldigvis er blevet udsendt som planlagt i hele perioden. På årsbasis forventes Corona ikke at påvirke økonomien og slutresultatet væsentligt.

Spring

Nu til noget lidt andet. Jeg har skiftet styrekuglerne på min MGA. Ikke det store problem at få de gamle af og nye på. Udfordringen er nu sporingen, d.v.s. sikre at forhjulene står korrekt. Forkert placering giver stort dækslid og ringere køreegenskab. Jeg ved at man kan gøre det selv med snor, jernstænger mv., men det er svært/umuligt uden drejehjuler under forhjulene. Derfor har Quickpoint (tidl. Quickpot) løst opgaven for mig.

Her kan MG biler nu blive sporet i Rødovre (Islevdalvej) for kr.500 mod normalt kr.795. Medbring seneste klubblad som bevis for dit medlemskab og værkstedshåndbogen med specifikationerne.

Note:

Copenhagen Historic Grand Prix:

Vi har behov for assistance på vores MG stand specielt om søndagen. Meld dig til Torben Olesen på tlf.: 20 22 00 61 eller mail: torbenolesen55@gmail.com

Vi ses derude på sommervejene

Lars

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



Den 18. august mødes de to MG klubber med Nellemann koncernen i Fredericia, for at undersøge mulighederne for samarbejde fremover til glæde for alle parter.



Tak til Michael og Gorm for at arrangere første arrangement for de moderne MG'er. Flot tilslutning!



Sommeren er ikke slut endnu. Du kan stadig nå at tage på tur med din MG. Her camperer Ulla og Michael på Lolland. Se mere på klubbens Facebookside.



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:



Rikke måtte også lige have en prøvetur i den nye MG ZS EV efter at den havde fået så positiv en modtagelse af redaktionen..

REDAKTØRENS HJØRNE

Kære læser !

Vi håber I har nydt sommeren i selskab med MG'en. Specielt anden halvdel af juni gav masser af muligheder for at køre med kalechen nede. At så juli blev en lidt for typisk dansk sommermåned må vi leve med, og det gør vi jo med glæde i vores dejlige land.

Udviklingen på Corona situationen må vise, hvordan efteråret ser ud med hensyn til arrangementer. I skrivende stund ser det ud til, at alle arrangementer kan gennemføres, selv et udsat Copenhagen Historic Grand Prix bliver nu gennemført.

MG bladet afspejler denne gang den fortsatte fejring af MGF modellens 25 års jubilæum, hvor vi denne gang bringer en spændende artikel fra Bil Magasinet, hvor de i 1996 satte en MGF op mod to af tidens konkurrenter: BMW Z3 og Alfa Romeo Spider.

På den helt moderne MG front bringer vi en artikel fra Safety Fast, som har kigget på den nye MG HS, en SUV model der ligner den netop i Danmark introducerede MG ZS EV, dog med den forskel, at der her er tale om en benzin-/diesel drevet bil. Om MG HS kommer til Danmark ved vi endnu ikke.

Som tidligere annonceret har vi fået overtalt Jan Glad til, at fortælle om sine meritter indenfor rally sporten. I denne første artikel fortæller han om de første år, og giver samtidig et overblik over hans flotte resultater gennem en lang rally karriere. Han fortsætter også sine nørderier, som denne gang handler om hans MGA's drillerier.

Lars har været i gemmerne og fundet et gammelt eksemplar af "Bil Årbogen" fra 1955. Her præsenteres et udsnit af dette års spændende bilyheder.

I dette MG blad introducerer vi også "Matthies Boganmeldelser".

God læselyst

TANKER OM BILVERDENEN

Læser man tidens bil magasiner er det tydeligt, at der hersker stor usikkerhed om, hvilken bil man næste gang skal vælge til hverdagsbrug - og her taler vi om køb af ny bil.

Alle er nok klar over, at en nær fremtid tilsiger, at den næste bil skal være elektrisk eller i hvert fald hybrid. Men hvad er så "nær fremtid" ?

Regeringens mål om en 70% reduktion af drivhusgasser senest i 2030 tilsiger, at den fremtid er temmelig tæt på.

Man kan derfor opleve den øgede fokus, der udvises i diverse bil magasiner, på eldrevne biler, og ikke mindst mulighederne for, at få bilen ladet op, hvilket måske viser sig at være et meget større problem i Danmark, rent kapacitetsmæssigt.

Men bortset fra dette problem, som nok ikke er helt lille, og som kræver nogle tunge politiske beslutninger om etablering af en dækkende infrastruktur for ladestander, præges tiden af usikkerheden omkring, hvad en el-bil er, set i forhold til en benzin-/diesel bil.

Biltest der angiveligt skal vise forskellen på disse biler med forskellige drivmidler, ender oftest ud med en ikke-stillingtagen, da man efter min overbevisning prøver at sammenligne æbler med bananer. Jeg har ikke løsningen lige nu, men det burde være soleklart, at f.eks. driftsomkostninger må være meget forskellige, og måske til fordel for el bilerne. Hertil kendes ikke langtidsvirkningerne på en el bil med hensyn til slid og "sygdomme", som benzin- og diesel biler måske ikke har. Det kan måske også være omvendt?

Der er således efter min mening mange åbne spørgsmål, som jeg ikke helt synes bil magasinerne tager hul på. Måske er det også fordi hele billedet af bilverdenen vil blive ændret, med værksteder der ikke behøver nær så mange mekanikere, men derimod computer folk og batteri ingeniører. Det skal da blive spændende at se, hvad fremtiden bringer på den front.

Red.



Classic Car House



Klassiske biler i det gamle landbrugsmuseum i Kgs. Lyngby fra 2022.

Visionen med et Classic Car House er at samle aktiviteter, der er forbundet med klassiske biler under ét tag og skabe et samlingspunkt, som appellerer bredt. Målet er at begejstre, oplyse, underholde og ikke mindst samle ældre såvel som yngre. Her udviskes alle skel, da det er bilerne, der er i centrum, og ikke hvem man er, og hvad man beskæftiger sig med



Interdan Holding A/S afslører detaljer om planerne for grunden beliggende Kongevejen 79-85A i Kgs. Lyngby.

“Det har længe været en drøm for os at skabe et sted, som er for alle med interesse i klassiske biler – uanset alder, køn, økonomisk formåen og baggrund. Det er vores ambition, at Classic Car House skal være et publikumsorienteret, levende oplevelsesunivers og samlingspunkt for alle med passion for klassiske biler og vores fælles kulturarv relateret hertil. Det er ligeledes vores ønske at opføre café samt mulighed for afholdelse af diverse arrangementer som f.eks. konferencer, produktlanceringer og fejring af familiebegivenheder som fødselsdage, bryllupper etc. i unikke rammer.”

— Anders Bruun, Bestyrelsesformand for Interdan Holding

Classic Car House vil indeholde museum med klassiske biler i det gamle Landbrugsmuseum. Ambitionen er desuden at etablere en klub for klassiske bilentusiaster med relevante arrangementer og mulighed for at få opbevaret og repareret sin klassiske bil i fantastiske rammer. Der vil også være faciliteter til mærkeklubber for klassiske biler. Caféen – **Willys Diner** - vil være åben for alle og vil ligge i det gamle Virumgård for enden af lindealléen. Eventlokalerne – **Caroline Amalie**, navngivet efter den vej, hvor Ragnhild og K.W. Bruun i 1937 byggede deres hus i Kgs. Lyngby – vil ligge på 1. sal af det gamle Landbrugsmuseum, og her vil der være mulighed for at holde arrangementer mm. Vær den første til at modtage oplysninger, når vi kan løfte sløret for yderligere

— Se ind på www.classiccarhouse.dk

KORT NYT

Max. 180 km / tm. !!!



Kilde: www.menduserjoikkesygd.dk

Det er nok ikke en hastighed vi så tit når op på i vores MG'ere, og slet ikke i Danmark, nej for pokker - tænk på kørekortet, bøden, helbredet og alle de andre trafikanter ?

Trods dette skulle det ifølge FDMs blad Motor være ganske vidst, at Volvo i alle deres kommende modeller har sat sådan en fartbegrænser i deres biler. Det er endda muligt at få udleveret en særlig nøgle, så max. hastigheden kan sættes endnu lavere.

Undtaget for denne fartbegrænser er selvfølgelig politibiler - forstås !

Gad vide om fartbegrænseren også skal være isat Volvos rally- og baneracere (?)

Herfra skal lyde ros til Volvo, der altid har sat sikkerheden i deres biler højt.



Kilde: www.fdm.dk

Tegning t.h.: FDM

Storm P.



“Nu skal der holdes et foredrag om “Mennesket og Maskinen.”
”Ja - det skal holdes pr. Maskine, og jeg sender en Maskine hen at høre det – da jeg selv har for travlt med min Maskine.”

Alle i en vis alder holder af Storm P's fantastiske tegninger visende bl.a. hans opfindelser, og hertil hans sjove historier om livet i Danmark. Da ophavsrettighederne til hans tegninger på flere punkter er udløbet i 2019, må vi nu bringe dele af hans produktion.

MG klubben har aftalt med Storm P museet, at vi fra tid til anden vil bringe en af hans tegninger, også fordi han var en stor bilfan. Angiveligt skulle Storm P. have haft en ven i Nordsjælland som kørte MG.

Kig ind på: www.stormp.dk

Sports sommer



MGF 1.8i VVC

Alfa Romeo Spider
2.0 Twin Spark



BMW Z3 1.8i



Tre nye åbne sportsvogne giver begrebet "Sports-sommer" ny mening. Vi valgte at tage det hele lidt fra oven, da vi arrangerede et stævne med Alfa Spider som den mest etablerede succes. Rover udfordrer med den teknisk anderledes MGF, mens BMW stiller med en velkørende Z3 til en overraskende pris.

"Vil du have en tur", spurgte Susanne og smilede.

Efter at have iagttaget den lille trepersoners Hughes 300 helikopter i luften, håbede jeg, hun ville spørge, og selv om jeg havde gelé i knæene, slog jeg til med det samme. Få minutter senere var jeg en passion rigere. Jeg har formentlig hverken mod, viljestyrke eller økonomi til at blive helikopterpilot, men jeg har fået en ny drøm at hygge mig med i stille stunder. Susanne jonglerede roligt, men fast den lille bille-lignende rotorsag, som var den en firehjulstruktet Morris Mascot på en jordbane.

De tre åbne sportsvogne, som var årsagen til Susannes og helikopterens tilstedeværelse, stod lamme på landingsbanen. I 300 fods højde lignede de døende - våde - mus, som de stod dér med kalechen trukket op om A-stolperne på grund

af en irriterende, let finregn. Dagens opgave med test af de tre åbne roadstere blev faktisk lidt ligegyldig. I hvert fald til vi kom ned på jorden igen. For mens jeg stod og sundede mig over luftakrobatikken, fik Susanne sig en tur i vor BMW Z3. Da hun returnerede, stillede hun iført samme salige smil, som hun netop havde givet mig i helikopteren.

Det var dér, jeg forstod, at fornemmelsen af fart, vind, motor og natur i en åben sportsvogn er helt i særklasse, selv om den ikke umiddelbart kan sammenlignes med en trepersoners Hughes 300 uden døre.

Det forfærdelige, men uundgåelige spørgsmål er selvfølgelig, om man kan leve og dø med smarte, åbne sportsvogne til hverdag? Det kan vi omgående svare ja til. Med MX-5 i spidsen er de moderne sportsvogne blevet helårsan-

vendelige, hvis man i øvrigt rent praktisk kan indrette sig med et køretøj, som kun kan rumme to personer og begrænset bagage.

Vi stiller i denne ombæring med tre forslag omkring 400.000 kroner. Alfa Spider har allerede scoret stor anerkendelse,



27-årige Susanne Lastein er landets eneste civile kvindelige helikopterpilot

Tekst Lars Wodchow Larsen og Mikkel Thomsager. Foto Lars Wodchow Larsen og Arne K.D.Hansen Fra Bil Magasinet, juli 1996. Bragt med tilladelse.

Bearbejdelse i 2020: Anlis Nissen og Allan Christensen



men til 379.997 kroner for en 2,0 TS får den nu konkurrence fra uventet kant: BMW stiller med sin nye Z3 i basis-trim til 369.991 kroner. Heroverfor står den spændende engelske fornyer af roadster-konceptet, MGF, som i denne sammenhæng kan tillade sig at stille med topversionen 1,8i VVC til præcis 400.000 kroner.

KØREEGENSKABER

Pas på MGF. Centermotoren lægger op til spas og ballade, men grænsen er hårfin. For meget spas kan godt ende med at give ballade.

Som med den lille tre-personers helikopter er det ikke magt og væld, der gør en god sportsvogn. En vis pondus er at foretrække, som vi vender tilbage til. Men grundlæggende er en åben sportsvogn ikke en racervogn. Det er karrossen ganske enkelt ikke stiv nok til at være.

Rover har med den nye MGF forstået vigtigheden af en god balance, og klaskens nye dreng har derfor valgt at stille med noget, som ingen andre har. Den tværvendte centermotor giver pr. definition en god vægtfordeling, som man klart fornemmer i styringen af bilen. Den er direkte og neutral - vel at mærke så længe, man behandler bilen ordentligt.

Hvis man så meget som overvejer at slippe speederen på det forkerte sted, ændrer bilen derimod omgående karakter. Den godmodige, direkte og let læselige styring bliver på millisekunder over-

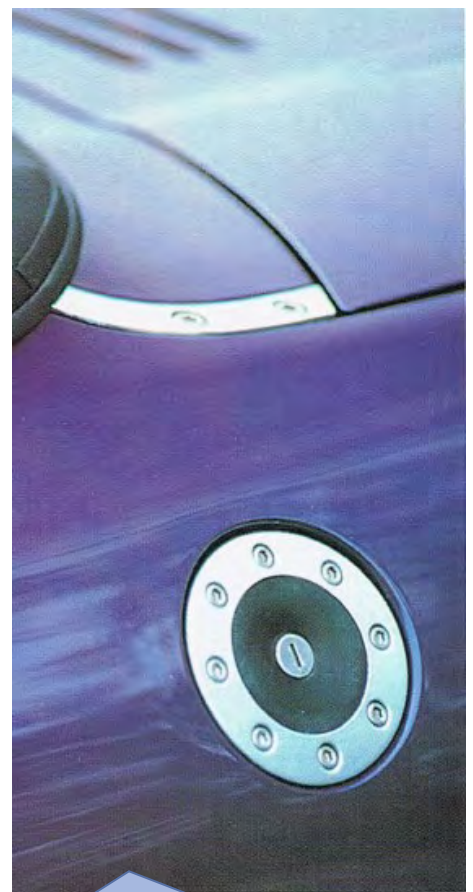
styrende, og så skal man pludselig være hurtigere på rattet, end bilister er flest. Situationen kan reddes, men kommende MGF-ejere gør klogt i at gøre sig bekendt med de specielle egenskaber, før de udfordrer bilen på offentlig vej - og i glat føre er disse tendenser ikke særligt behagelige.

Det sidste har dog ikke så meget med motoren som med baghjulstrækket at gøre. Også BMW Z3 har baghjulstræk og minder med hensyn til køreegenskaber om MGF, men kun i halv dosis, hvilket alt andet lige gør tyskeren lettere at have med at gøre.

Z3's klassiske opbygning med langsliggende motor og baghjulstræk opfordrer til bred kørsel. Bagvognen reagerer omgående på speederslip i utide, men derfra udvikler situationen sig ikke hurtigere, end at man kan nå at korrigere med rat eller speeder.

Det kan man - som i MGF - have megen morskab af. Den "lille" motor på 115 hk er dog lige i underkanten i denne sammenhæng. Sæderne er forholdsvis fastpolstrede, hvilket koster lidt på komfort-

Pas på MGF. Centermotoren lægger op til spas og ballade, men grænsen er hårfin.



MGF har mange fine detaljer såsom benzindækslet, der desværre er upraktisk. Det kan nemlig kun vende én vej, hvis det skal falde i plan med skærmen.

siden, men i øvrigt er undervognen ikke specielt stram, og retningsstabiliteten er fornem. Her må MGF derimod lide med én af centermotorvognens bagsider.

Retningsstabiliteten er ikke dårlig, men den kan ikke måle sig med Z3 og slet ikke med Alfa Spider. Komforten er god, takket være hydragas-affjedringen, hvor for- og baghjul er hydraulisk forbundne, så baghjulene "advares" om de ujævnheder, som forhjulene har passeret.

Spider bygger på platformen fra Fiat Tipo. Men Alfa'en har - i lighed med Coupé Fiat, men uden sammenligning i øvrigt - fået sit eget baghjulsophæng, som giver forhjulstrækkeren helt nyt liv. Spider er meget forudsigelig i sine reaktioner, også i paniksituationer, hvilket gør den sikker. Alligevel er italieneren alt andet end kedelig, og i sving kan den styres både med pedaler og rat. Og så er bilen meget komfortabel uden at virke blød.

Servostyringen er dog for langsom, og rattet har en tendens til at "dø" omkring midterstillingen ved hurtig svingning fra side til side. Det gør, at den tunge bil kommer til at virke endnu mere tung.

MOTOR

En åben roadster er ikke en racervogn, men en sportsvogn. Det er faktisk ubehageligt at køre hurtigt med taget nede ved højere hastigheder. Dansk motorvejsfart går an, men lange stræk med topfart gennem Tyskland er kun for særligt hårdføre personer. Derimod er det vigtigt, at motoren virker villig og har et godt afsæt, samtidig med at den er homogen.

Sådan en motor er Alfas to-liters Twin Spark-motor. Vi har sagt det før, og gentager det gerne. Den nye 16-ventilede Alfa-maskine med to tændrør pr. cylinder er formentlig verdens bedste to-liters sugemotor, og den har ikke tabt sin glød af, at taget er skåret af karrosseriet.

I den billige version af Z3 må man nøjes med den otte-ventilede og helt konventionelle motor fra BMW 318i. I sig selv er den en forholdsvis simpel, men velfungerende motor med en fin gangkultur og en jævn effektudvikling. Men med dine 115 hk rangerer den i bunden af, hvad en sportsvogn har brug for.

Det er faktisk ikke fordi, vor Z3 er langsom. Bundtrækket er solidt, hvilket giver tilstrækkeligt overskud i forhold til almindelige biler. Men netop i forhold til de fine roadster-køreegenskaber savner man det overskud, som følger med den ikke skæmmende dyrere Z3 1,9 med den 16-ventilede 318iS-motor. Heller ikke her bliver effektudviklingen nogen sinde vild eller ubehersket. Men her har man det overskud, som giver den charmerende Z3 krop og sjæl.

Vild er derimod Rovers nye 1,8-liters motor med trinløst variable knastakslar. 1,8-liters motoren kommer fra Rovers K-



K-motoren er en ilter sag, som kræver o/min for at præstere noget. Trods centermotoren har MGF det største bagagerum.



MGF har klart den mest intime kabine. Sædet sidder lidt for højt, og rattet lidt for lavt. I øvrigt er bilen godt indrettet og giver masser af fornemmelse for klassisk sportsvogn



MGF har typiske centermotor egenskaber med god balance og lumske svingegenskaber



Alfa-kabinen er den mest rummelige, her er plads bag sæderne og i "hattehylden". Betjeningen er lige efter Fiat-bogen, men finish og kvalitet skuffer

serie og kaldes lagkage-motoren, fordi topstykke, motorblok og bundkar - alt i letmetal - holdes sammen af gennemgående bolte.

Denne avancerede konstruktion gør motoren let, kompakt og stiv. Systemet kendes fra Rover 100, 200 og 400, hvor motorerne findes som 1,1-, 1,4- og 1,6-liters versioner med to og fire ventiler. I MGF er der for første gang tale om en 1,8-liters udgave, her i to versioner med samme slagvolumen:

En 120 hestes med almindelig 16-ventilet topstykke (335.000 kroner), og så VVC-udgaven på 145 hk (400.000 kroner), som får sine ekstra kræfter fra et avanceret, trinløst variabelt knastaksel-system. K-motoren er grundlæggende en omdrejningsvillig, køreglad sag, som faktisk klarer MGF-opgaven uden hokuspokus-ventilerne.

VVC-systemet gør effektudviklingen hid-sig. Det føles som om, der ikke sker noget før 5.000 o/min, hvorefter motoren fortsætter til 7.500 o/min. Man skal være flittig med gearstangen for at holde omdrejningstælleren deroppe hele tiden.

Lyden af den hurtigt roterende motor er uovertruffen, men i forhold til det arbejde, den præsterer, kunne vi godt nøjes med den lille version.



BMW Z3 har den mest gennemførte førerstilling med ubesværet adgang til alle greb og kontakter. Man sidder temmelig lavt, hvilket giver kabinen en vis rummelighed. Her er mange gode aflæggerum, men pladsen skæmmes af et lidt for stort og klodset rat.

Den nye Alfa-motor er formentlig verdens bedste og taber ikke gløden ved at få taget skåret af.



KABINE

Kendetegnende for den nye generation af roadstere er, at producenterne har udviklet dem som nichemodeller helt fra bunden. Under huden gemmer der sig kendte komponenter, hentet fra eksisterende modeller. Men bilerne fremstår helt som deres egne, og i designet er der først og fremmest taget hensyn til det æstetiske udtryk. Praktiske detaljer som rummelighed og bagageplads er helt tydeligt kommet i anden række.

Selv om en roadster kun skal rumme to personer, så har ingen af de tre i vor test plads til mere end 210 liter i bagagerummet, og i kabinen er pladsforholdene alt andet end ødsle.

Værst står det til med MGF, hvis dyre VVC-version her skal slås med modeller, som den lige knapt kan måle sig med i størrelse. En sammenligning med Mazda MX-5 eller Fiat Barchetta havde måske været mere på sin plads. Kabinen er trang, og førerstillingen er ikke optimal. Man sidder forholdsvis højt, men rattet sidder langt nede, og kalechebøjlerne sidder ubehageligt tæt på hovedet.

I Z3 er førerstillingen god og afslappet. Z3 er den eneste, der har højdejusterbart sæde (endda elbetjent). Men alligevel sidder man lavt, hvorfor der omvendt er højt til loftet. Z3 har mange gode aflægge-rum. Pladsen er udnyttet godt, og man har ikke den samme tætte fornemmelse som i MGF.

I betragtning af, at Alfa Spider er 26 cm længere end Z3 og 38 cm længere end MGF, er pladsen dårligt udnyttet, og Spider'en har med sølle 110 liter det suverænt mindste bagagerum - angiveligt på grund af det specielle baghjulsophæng. Til gengæld er Alfa'en klart den



Pludselig tabte vores Spider strømmen, men heldigvis kunne den gedigne BMW levere kraft nok til at vække Alfa'en til live....

rummeligste i kabinen. Bilen virker mere luftig, ikke mindst fordi der er lidt plads bag sæderne og god plads over "hattehylde" i modsætning til de to konkurrenter.

Kalechebiler virker mere støjende end andre biler. Vindstøjen er fremherskende, så snart man passerer 60 km/t, og herefter afhænger støjbilledet 100 procent af, hvor veltilpasset kalechen er. Her gav MGF og Alfa Spider det bedste indtryk, men MGF har til gengæld en forholdsvis støjende motor. Z3-kalechen trængte tydeligvis til justering omkring forruderammen, hvorfra der kom en kraftig susen.

Problemet med Alfa er ikke længere materialerne, men derimod italienernes sjuskeri



Alfa-designet efr et mesterværk. Elegant og indtagende i alle detaljer



Desværre oplevede vi en del af de gamle Alfa-skavanker med dårlig finish bag det tillokkende ydre.



Old school- BMW: En let tå på speederen , og så bare rundt i kurven.

I forhold til det øvrige BMW-program er Z3 faktisk overraskende billig.

KAROSSERI

Hvis det kniber lidt med pladsen i siderne i de små roadster-kabiner, så kan man jo til gengæld få højt til loftet ved at pakke det væk. Det gøres forholdsvis let i alle tre.

Mest bekvem er Z3-kalechen med fast plasticbagrude. Kalechen kan lægges ned fra førersædet. Vil man - som anbefalet - have dækket over, må man dog stige ud af bilen for at gøre det, men også dækket monteres let med fire trykknapper.

I MGF skal bagruden lynes ned, før man kan lægge kalechen ned, men begge dele gøres fra førersædet. Til gengæld er det medfølgende kalechedækket temmelig genstridigt at arbejde med. Løsningen på det problem bliver næsten altid, at man ikke bruger det.

Mest besværlig er faktisk Alfa Spider. I sin stræben efter den elegante løsning er Spider'en blevet udstyret med et fast dækket, som helt skjuler kalechen. Det ser rasende godt ud. Med kalechen nede antager Spider'en næsten Speedster-karakter. Men det betyder, at man skal ud af bilen for lægge kalechen ned.

En åben bil har pr. definition et lille bagagerum. Men af en eller anden grund skal det også helst være svært at komme ned i. Bagagerummet i MGF kan kun åbnes med nøgle. I Spider'en kan det gøres med nøgle eller via en kontakt i det aflåselige handskerum, men dette system

virker kun, når bilen er slukket. Kun Z3 har en helt almindelig og befriende enkel trykknop (under bagklappen), som er tilsluttet bilens centrallås. Sådan bør det være.

MGF's finish og ikke mindst materialekvalitet var en overraskende positiv oplevelse, selv om Rover et par steder har valgt de lidt billigere løsninger. Billigt virker det ikke ligefrem i BMW Z3, men plastic kvaliteten i kabinen er ikke så overbevisende som i BMW's europæisk producerede personbiler.

Hos Alfa måtte vi desværre notere gamle Alfa-skavanker som løse kontakter, flagrende ledninger, kontrollamper, der lyste i utide, og dørlåse, der gik trægt. Det er

ikke længere materialerne, der er problemet, men derimod italienernes sjuskeri.

SIKKERHED OG MILJØ

Sikkerhedsmæssigt kommer man ikke uden om, at en åben bil er mindre sikker end en bil med fast tag. Man sidder ganske enkelt mere ubeskyttet, og uafhængige crashtest af åbne biler har vist, at forrudens ramme trods forstærkning ikke magter det samme som en bil med fast tag. Det betyder selvsagt meget i forhold til den passive sikkerhed og dermed den samlede vurdering. Omvendt kan man jo sige, at en åben bil er langt mere sikker end en motorcykel. På samme måde er den aktive sikkerhed lidt ringere for en bil med blødt tag.



Z3 er ubetinget køn- nest med kalechen nede.

Bortset herfra stiller Spider med hele sikkerhedspakken, som det efterhånden er tilfældet i hele Alfa-programmet. Standard er to airbags, ABS-bremser, seleforstrammere, højt monteret tredje stoplys og startspærre.

MGF følger Alfa til dørs. Den mangler en tredje stoplygte, men bilen har til gengæld en alarm, der også fungerer med kalechen nede. Z3 mangler som Spider en alarm.

I forhold til økologi og miljø bevæger de tre biler sig på næsten samme niveau. Alle plastdele er genanvendelige, de større plastdele er mærkede, lakken er vandbaseret, og bilerne er både produceret og fungerer uden brug af CFC-gasser.

TOTALØKONOMI

Kan man sige, at en to-personers bil til 400.000 kroner er et godt køb? Næppe. Omvendt kan man ikke kritisere, at nichebiler i specialkarrosserier som disse tre løber op i 400.000 kroner. Generelt er der ingen tvivl om, at det efterhånden store udvalg af små roadstere har skærpet konkurrencen til gavn for priserne. Et par konkurrenter underbyder MGF, Z3 og Alfa Spider. Ophavs bilen Mazda MX-5 startede oprindeligt på 260.000 kroner, men koster i dag 325.000 kroner med ABS, airbags osv., og den underbydes af Fiats lille charmetrold Barchetta til 315.000 kroner.

I forhold til det øvrige BMW-program er Z3 overraskende billig, men i forhold til konkurrenterne savner den motorkraft. Her er der faktisk meget at vinde ved at vælge 1,9-liters modellen med den dejlige iS-motor til 413.000 kroner. Omvendt er det svært at se, hvorfor en MGF VVC skal være hele 65.000 kroner dyrere end den almindelige 1,8i, som er et langt bedre tilbud - også i forhold til de billigere konkurrenter som Fiat Barchetta og Mazda MX-5. Hos Alfa Spider er prisen mere forudsigelig og knapt så iøjnefaldende, ligesom reservedelene er forholdsvis dyre. Her får man til gengæld motorkraft og stil for alle pengene.

Afskrivningsmæssigt vil Z3 kunne læne sig op ad BMW's enestående brugtimage. Vor ekspert slår fast, at brugte cabriolet- og roadster-modeller generelt holder prisen lige så godt som tilsvarende biler med fast tag. I tilfældet Z3 forudsiger vi, at afskrivningen vil følge en 3-serie model til de samme penge.

I Alfas tilfælde er der ingen tvivl om, at Spider'en er den Alfa Romeo, der holder prisen bedst, hvorfor også den bevæger sig nær toppen for prisklassen. Men både med Z3 og Alfa Spider gælder det, at vi har fat i de billigste varianter. Det har vi ikke med MGF. VVC underbydes af en basis-model, som ligner topmodellen for 65.000 kroner mindre - det koster på afskrivningen af den dyre version.

UDSTYR

	MGF 1,8i VVC	BMW Z3 1,8	ALFA ROMEO SPIDER 2,0 TWIN SPARK
Aircondition	27.000 kr.	29.002 kr.	29.996 kr.
Centrallås/fjernbetjent	✓/✓ med alarm	✓/9.892 1)	✓/6.000 1)
Elbetjent kaleche	Fås ikke	Fås senere (ultimo 96)	49.000 kr.
Elsideruder	✓	7.913 kr.	✓
Elsidespejle/med varme	Fås ikke/✓	✓/3.161 kr. 2)	✓/✓
Hard top	15.000 kr.	Fås senere (ultimo 96)	Fås ikke (køb en GTV)
Højdejust.førersæde/rat	Fås ikke	✓(el)/Fås ikke	Fås ikke / ✓(4-vejs)
Kassetteradio/højtaltale stk.	Blaupunkt (RDS) 2 højt.	Blaupunkt (RDS) 4 højt.	Ingen/4 højt
Metallak	4.998 kr.	8.781 kr.	4.998 kr.
Tågeforlygter	Fås til eftermontering	4.348 kr.	✓
Varme i forstole	Fås til eftermontering	7.246 kr.	Fås ikke

1) Med fjernbetjening følger alarm 2) Med varme i sidespejle følger opvarmede sprinklerdysere og spejle i vogntarve

POINT

Point gives på en skala fra 1 (mindst) til 10 (højest)

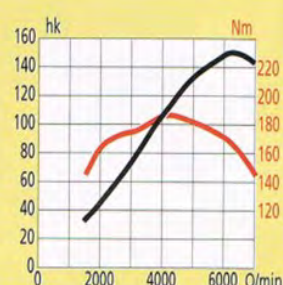
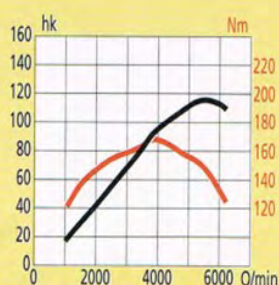
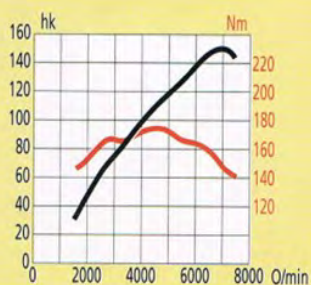
	MGF 1,8i VVC	BMW Z3 1,8	ALFA ROMEO SPIDER 2,0 TS
KARROSSERI			
Adgangsforhold	2	2	2
Bagagerum	2	2	1
Finish/kvalitet	6	6	4
Udstyr	6	5	5
I alt	16	15	12
KABINE			
Rummelighed	1	2	2
Førerplads	4	6	5
Bagsæde	0	0	0
Støj	3	3	3
I alt	8	11	10
KØREEGENSKABER			
Komfort	5	4	5
Retningsstabilitet	5	6	7
Svingegenskaber	7	7	7
Bremser	7	6	6
I alt	24	23	25
MOTOR			
Smidighed	5	6	6
Effekt/respons	7	5	7
Transmission	6	6	6
Gangkultur/motorstøj	7	6	8
I alt	25	23	27
SIKKERHED OG MILJØ			
Aktiv sikkerhed	2	2	3
Passiv sikkerhed	3	3	3
Genanvendelse og økologi	5	6	5
Brændstoføkonomi	5	4	4
I alt	15	15	15
TOTALØKONOMI			
Bil/pris	3	4	4
Afskrivning	5	7	6
Service/drift	5	5	6
Reservedelspriser	3	4	3
I alt	16	20	19
TOTAL	104	107	108



DE KOLDE FACTS

	MGF 1,8i VVC	BMW Z3 1,8i	Alfa Romeo Spider 2,0 T. Spark
PRIS	400.000 kr.	369.991 kr.	379.997 kr.
OPBYGNING	2-personers, 2-dørs åben roadster med tværliggende centermotor, baghjulstræk	2-personers, 2-dørs åben roadster med langsliggende frontmotor, baghjulstræk	2-personers, 2-dørs åben roadster med tværliggende frontmotor, forhjulstræk
MOTOR	R4 med 2 overliggende knastaksler og 4 ventiler pr. cylinder. Trinløs variabel ind-sugning og udblæsning	R4 med 1 overliggende knastaksel, 2 ventiler pr. cylinder	R4 med 2 overliggende knastaksel og 4 ventiler pr. cylinder og variabel ind-sugning og balanceaksler
Effekt	145 hk ved 7.000 o/min	115 hk ved 5.500 o/min	150 hk ved 6.200 o/min
Drejningsmoment	174 Nm ved 4.500 o/min	168 Nm ved 3.900 o/min	186 Nm ved 4.000 o/min
Slagvolumen	1.796 cm ³	1.796 cm ³	1.970 cm ³
Kompression	10,5:1	9,7:1	10,0:1
DÆK OG FÆLGE	Goodyear Eagle Touring NCT3 på alufælg For: 185/55 VR15 Bag: 205/50 VR15	Michelin Energy MXV3A 205/60 HR15 på stålfælg	Yokohama A510 205/50 VR16 alufælg
BREMSER	Ventilerede skiver for, skiver bag ABS standard	Skiver for og bag ABS standard	Ventilerede skiver for, skiver bag ABS standard
HJULOPHÆNG			
For	Dobbelte triangler med skruefjedre og	McPherson	McPherson, krængningsstabilisator
Bag	hydragasaffjedring hele vejen rundt. Krængningsstabilisator for og bag	Skråstillede svingarme Krængningsstabilisator for og bag	Langsgående svingarme, krængnings-stabilisator
MÅL OG VÆGT			
Egenvægt, nyttelast (typeg.)	1.060 kg, 275 kg	1.100 kg, 300 kg	1.370 kg, 260 kg
L/B/H	391/163/127 cm	403/169/129 cm	429/178/132 cm
Akselafstand	238 cm	245 cm	254 cm
Bagagevolumen (VDA)	210 liter	180 liter	110 liter
Rummelighed (Autograph)	Ikke oplyst	Ikke oplyst	Ikke oplyst
FORBRUG (ECE)			
90 km/t	19,6 km/l	17,2 km/l	16,1 km/l
120 km/t	15,9 km/l	13,0 km/l	12,8 km/l
Bykørsel	10,8 km/l	10,6 km/l	9,6 km/l
STØJMÅLING			
Stående 3.000 o/min	62 dB(A)	59 dB(A)	64 dB(A)
Konstant 80 km/t	68 dB(A)	71 dB(A)	68 dB(A)
Fuld acceleration	82 dB(A)	77 dB(A)	79 dB(A)
SPEEDOMETERFEJLVISNING			
Bilen viste 80/100, vi kørte:	75,0/92,5 km/t	75,8/96,9 km/t	73,8/93,3 km/t
PRÆSTATIONER	Testbil havde kørt 1.200 km	Testbil havde kørt 5.200 km	Testbil havde kørt 22.200 km
0-60 km/t	2)	4,37 sek.	2) sek.
0-80 km/t	2)	6,72 sek.	2) sek.
0-100 km/t	2) 7,3 sek. opgivet	10,21 sek. (10,5 sek. opgivet)	2) sek. (8,4 sek. opgivet)
0-120 km/t	2)	14,28 sek.	2) sek.
Topfart (opgivet)	209 km/t	194 km/t	210 km/t
Bremselængde 100-0 km/t	42 meter (med ABS)	42 meter (med ABS)	40 meter (med ABS)
SERVICE (ekskl. materialer)			
Reservedelsindeks*	156	131	180
1. Serviceeftersyn	Rover har ingen faste priser eller km-tal	12.000-15.000 km: 300 kr. 1)	20.000 km: 110 kr.
2. Serviceeftersyn	på service af MGF. De anbefales ved 5.000	27.000-30.000 km: 900 kr.	40.000 km: 260 kr.
3. Serviceeftersyn	km, 20.000 km, 40.000 km osv.	42.000-45.000 km: 300 kr.	60.000 km: 110 kr.
VÆRDITAB			
Efter tre år/50.000 km	Ca. 120.000 kr.	Ca. 90.000 kr.	Ca. 100.000 kr.

EFFEKT- OG MOMENTDIAGRAM



*) 100 er gennemsnit af de ti mest solgte biler den seneste måned 1) BMW har ikke faste serviceintervaller. Bilen meddeler, hvornår den skal til service. 2) Accelerationsmålingerne måtte udgå af tekniske årsager

MGF 1,8i VVC

MGF er en spændende fornyelse af roadsterklassen. Den nyder godt af centermotor-sportsvognens grundlæggende fordele i form af god balance og vægtfordeling, men må også lide med bivirkninger som middelmådig retningsstabilitet og overstadige svingegenskaber.

Bilen er lille og snæver, men praktisk i daglig brug. VVC-motoren er teknisk spændende og sjov at lege med, men den er næppe 65.000 kroner bedre end den billigere basis-model, som økonomisk set er et bedre valg. Desværre betød en teknisk fejl sidst i testen, at vi ikke kunne foretage alle målinger på MGF'en.

BMW Z3 1,8

Z3 holder sig til de klassiske og kendte **VORES VALG** roadster-begreber med langsliggende frontmotor og baghjulstræk, som BMW om nogen magter. Det gør bilen let at lege med og nem at få sjov ud af. Samtidig er Z3 charmerende, praktisk og omgængelig i det daglige, hvilket i sidste ende blev afgørende for testholdets vurdering.

I modsætning til MGF er den lille motor dog i underkanten, og i betragtning af, at de ekstra hk kan købes for rimelige penge, er den store 1,9-model med iS-motoren faktisk at foretrække.

Alfa Spider 2,0 Twin Spark

Alfa Spider er samlet af en stribe komponenter, som har bevist deres værd i andre sammenhænge. Motoren vil blomstre i en hvilken som helst bil, og undervognen præsterer det bedste, man kan forestille sig fra en forhjulstrækker.

Desværre skæmmer en lang række detaljer helhedsindtrykket. Løse ledninger, advarselslamper, der blinker tilfældigt, strøm, der pludselig forsvinder, og en motor, der pludselig ikke vil trække, vidner om en middelmådig finish og kvalitet, som vi troede, for længst var afgået ved Alfa-døden.

Af ovennævnte årsager har det desværre heller ikke været muligt for os at foretage målinger på Spider'en.



En højere standard ...for MG



Tekst Adam Sloman, Safety Fast, nov. 2019
Foto MG Motors UK
Oversættelse Torben Olesen

MG HS er en særdeles vigtig model for MG motors. SUV sektoren vokser i øjeblikket i et marked, hvor det kan være vanskeligt at sælge visse biltyper.

Med fare for at drage min konklusion inden den egentlige test af bilen, vil jeg påstå, at MG HS er den hidtil bedste bil fra MG Motors.

Bilen blev introduceret i Kina sidst i 2018 som efterfølger for MG's første SUV, model GS, som blev introduceret i Kina tilbage i 2015 og i sommeren 2016 i England.

Designet følger samme design som MG6 (som kun blev kun solgt i Kina), ZS, ZS EV og den faceliftede MG3, med stor kølergrill og iøjnefaldende MG logo. HS er en smule længere end GS (74mm) men 25mm smallere. Det er en smuk bil at se på med detaljer, der leder tankerne i retning af Mazda CX5 og Mercedes GLC.

Mere for pengene.

Som de øvrige modeller fra MG, kan MG HS leveres i tre udstyrsvarianter, Explore, Excite og Exclusive. De engelske priser starter ved £17.995 for Explore modellen. Excite udbydes til £20.495 og endelig Exclusive til £22.995. Alle med manuelt gear. Vil man have automatgear, koster dette yderligere £1.500.

Alle modeller har nøglefri betjening og leveres med start/stop knap, automatisk nedblænding og blændfrit bakspejl samt fartpilot. Explore leveres med 17" alufælge, hvorimod Excite og Exclusive leveres med 18" alufælge.

Excite og Explore leveres med sæder i kunstlæder, og vælger man automatgear medfølger adaptiv fartpilot, ligesom Exclusive med automatgear endvidere kommer med elektrisk betjent bagklap.

Testbilen i Farringdon-rød lak fremstår med en dyb metalglans selv i den regn, som begyndte da vi begav os afsted på vores test. Testbilen var monteret med dobbelte afgangsrør og 18" alufælge.

Interiør

Bag rattet konstaterede vi straks forbedringerne i interiørets kvalitet, sammenlignet med tidlige modeller, både i pasform og finish. Alle materialer er nu udført i blød plast, og som i model ZS er bilen monteret med læderrat. Sæderne i Exclusive modellen, som vi kører i, er i fuld-læder og alcantara trim, hvilket fulden-der billedet (hvordan kan det så være fuldlæder ? / Torben). Sædernes høje komfortable ryglæn gør sit til at øge den sporty fornemmelse i kabinen. Sæderne har sædevarme og er elektrisk justerbare. Sæder, gearstang og rat er syet med røde sting som øger bilens sporty look.

En 10" touch skærm dominerer instrumentbordet, og det hav af knapper, som fandtes i GS modellen, er her forsvundet

Nye MG fra SAIC

I sidste nummer af MG bladet fortalte vi om den første prøvetur i en helt ny SUV, el-dreven MG ZS EV, som netop er kommet til salg i Danmark.

Inden den el-drevne MG ZS EV så dagens lys præsenterede SAIC sine første rigtige MG SUV modeller i form af MG GS og MG HS, som indtil videre ikke markedsføres i Danmark.

Siden SAIC overtog MG mærket har de sendt flere modeller på det internationale marked, hvor vi dog ikke har set dem i Danmrak. Her er der tale om sedan og hatchback modeller såsom MG3 og MG6. På det oversøiske marked har SAIC sendt en række MG modeller på markedet under navnet ROEWE.

Eneste sportsvogn der har set dagens lys fra SAIC bærende på MG logoet er den fantastisk smukke MG E-Motion fra 2017, som også er 100% el-dreven. Vi kan da håbe på at se den på det danske marked (?).

Vi kan da også håbe på at se flere MG modeller på det danske marked, og i det hele taget at kunne komme til at se MG modeller i den støbning de er født til, nemlig som ægte sportsvogne.

Mon SAIC tør det, med deres erfaringer fra det kinesiske marked ?

De burde da have økonomien til sådanne eksperimenter, da de sender omkring 7 millioner biler på gaden årligt.





og erstattet af en enkelt række med syv knapper, som MG kalder piano tangenter. Disse kontrollerer temperatur, radio samt el bagrude og defroster. Desværre kræver nogle funktioner, at man anvender skærmen, og det kan være lidt besværligt under kørslen, men generelt er betjeningen simpel og intuitiv. Man bliver hurtigt fortrolig med både DAB radioen og navigationen. Systemet understøtter ligeledes Bluetooth for såvel telefon som streaming af musik og Apple Carplay/Android Auto.

Systemet fuldendes af yderligere en skærm placeret mellem instrumenterne foran føreren. Denne viser hastighedsbegrænsninger, trafikadvarsel, benzinniveau og temperatur. Selve instrumentbrættet er beklædt med læder og der er flere farver at vælge imellem til belysning af såvel instrumentbræt som dørbeklædning. Har bilen automatgear, kan Sport mode vælges – så skifter belysningen til rød.

Exterieur

Noget som skiller sig ud, er Exclusive modellens panoramatag, som MG kalder Skyroof. Dette giver en fornemmelse af masser af plads, samtidig med det giver masser af lys i kabinen. Desværre tillod vejret under vores test kun at åbne taget få minutter, men på en solrig og varm sommerdag vil det uden tvivl komme til sin ret.

Sikkerhed og præstationer

MG HS er den første benzindrevne MG, som kan leveres med en vifte af sikkerhedsudstyr, som bl.a. omfatter automatisk nødbremse, adaptiv fartpilot, baneassistans, intelligent hastighedsbegrænsning, automatisk nedblænding, baksensor, blindvinkel alarm og advarsel for åbne døre.

I motorrummet ligger den 1,5 liter turboladede SGE motor, som tidligere var anvendt i MG GS, hvor den ydede 161 hk med et moment på 249 Nm. Der er tydeligvis sket en udvikling siden motoren lå i GS modellen, for kraftoverførslen føles langt blødere i den nye MG HS.

Der kan vælges mellem seks manuelle gear eller syv gears DCT automatgear. Ved introduktionen findes der kun et motorvalg, 1,5 liter turbo, men flere motortyper er på vej. Bilen er forhjulstrukket, og må trække op til 1.750 kg, hvilket er mere end f.eks. Nissan Qashqai. Vi testede kun bilen med manuelt gear, og her var gearskiftet let og præcist, og du bliver hurtigt fortrolig med bilen.

Affjedringen er velafstemt og afbøder fint vejens ujævnheder. Der er en god føling med styringen og bilen er i sit es på en snoet landevej. Så det store spørgsmål er: skal du købe en?

Vil jeg købe den ?

Som MG ZS (benzin drevne model før den el-drevne MG ZS EV / red.) tidligere gjorde, er MG HS med til at sætte spørgsmålstegn ved udsagnet om, at bilens målgruppe kun går efter en billig bil med en lang garanti. Bilen er en direkte konkurrent til Nissan Qashqai, Skoda Kodiaq og Peugeot 5008 (ahh, er det ikke Peugeot 3008 der menes ? / red.), og hvis prisen er afgørende, bør du måske i stedet gå efter Dacia Duster.

MG HS er et oplagt alternativ til førstnævnte biler. Og den er fyldt med alt det nyeste sikkerhedsudstyr på markedet, hertil er den godt skruet sammen samt en fornøjelse at køre i.

For mig vil MG HS være et interessant tilbud, og sammenlignet med MG6 og MG GS, er det fascinerende at se forbedringerne i den nye model. MG HS repræsenterer på mange måder endnu et skridt fremad. Alle nye MG modeller har hidtil hævet barren for mærket og bragt bilerne tættere og tættere på Europas mere etablerede bilmærker. Med MG HS har MG motors fremstillet en bil, som kan konkurrere med klassens rivaler, og hertil endda til en lavere pris og med en længere garanti. Whats not to like?





Rally anekdoter

Af Jan Glad
Bearbejdelse Allan Christensen



Rally anekdoter fra et langt "Rallyliv".

Vi kan med stor glæde fortælle, at Jan Glad fra tid til anden vil berige os med nogle sjove og spændende anekdoter fra sit lange liv, som en af vores fremmeste rallykørere gennem tiden.

I denne, den første artikel, fortæller Jan om de første år som rallykører i begyndelsen af 60'erne, om de biler han kørte i, og hvordan livet som rallykører kunne forme sig i et Danmark, hvor sponsorer ikke hang på træerne, men hvor vilje og dygtighed kunne gøre en kæmpe forskel.

Hans mange Danmarksmesterskaber vidner også om en kører, der kunne køre stærkt, og ikke var bange når det virkelig gik sidelæns på specialprøverne.

Sidst har Jan samlet lidt om sine meritter gennem tiden.

God læselyst.

Det hele begyndte med.....

..... at jeg kørte som observatør i et orienteringsløb som 16 årig. Årsagen var den, at min barber (det hed det dengang) lige havde købt en ny Opel Rekord, og som han sagde:

"Du har jo været spejder, så kan du vel se det hele på et kort."

Siden, hvor jeg nu var blevet 17 år, købte jeg en Fiat 500 -1946 model. Men da jeg endnu ikke havde kørekort, måtte jeg have en kammerat med til at køre bilen når jeg ville deltage i orienteringsløb.

Endelig oprandt den store dag, hvor jeg fyldte 18 år, og vigtigst - fik kørekort. Nu kunne jeg endelig få lov til selv at styre bilen, og min kammerat måtte nu slå sig til tåls med at finde vej.

Efter Fiat erfaringerne med et sprit nyt kørekort i lommen, skiftede jeg til Renault 4CV. Her gav det mig de første resultater idet vi det år blev kåret som klubmestre i Korsør Slagelse Motorklubs begynderklasse. Herefter fulgte succesen med et Sjællandsmesterskab i juniorklassen - det var stort.

Med disse erfaringer og ikke mindst stolte resultater stod det klart, at jeg måtte prøve kræfter med et ægte rally.

Jan Glad deltager også i historisk rally med sin MGA mk II fra 1961



Mit første rally

Jeg havde i 1963 lige etableret mig som selvstændig Autoelektriker i Kalundborg, og samme år fik jeg min debut som rallykører. Det var det rally, der gik under navnet "Gønge Rally", som jeg skulle have min første start i, og hvor jeg så skulle prøve kræfter med denne sport. Løbet blev afviklet i Kalundborg, så jeg var da på en form for hjemmebane.

Der var jo lige det med at køre rigtig hurtigt ! På hastighedsprøverne ! - Ja, det glædede jeg mig faktisk til, det skulle da blive spændende at opleve !

Forinden havde jeg iøvrigt fået en del erfaring fra orienteringsløb, og hertil en næsten helt ny Morris Mascot 850, så

den skulle da afprøves i et rigtigt rally. Minien havde hele 38 hk, hvilket krævede at jeg fik skruet lidt på den, så den kunne blive lidt hurtigere.

Jeg monterede strammere ventilfjedre, hvorved den kunne gå 6500 rpm, hvilket var vildt dengang. Jeg var bare ikke kløgere dengang, for der skete jo det, at strammere fjedre, også er sværere at trykke sammen, med krafttab til følge. Så nu havde motoren vel kun ca. 34 hk. Men den kunne tage omdrejninger! - Den var bare længere om at komme op i fart.

Jeg kunne heller ikke forstå, at de der Volvo Amazon 122 S'er, kørte hurtigere end mig ! - Men jeg blev heldigvis kløgere med tiden. Det vender jeg tilbage til ved en senere lejlighed....



Artiklens forside:

Fra datidens aviser: "Jan og Peer Glad har været fuldstændig uovervindelige i deres Cooper S gruppe 2, hvor de end ikke behøvede at stille op i sidste afdeling for at være sikre på mesterskabet".

Jan Glad i sin Cooper S



Jan og Peer Glad, Team Austin Maxi i Mini-Rally 1970

Foto: Torben Glyum



Maj 2020.
Jan på sin BMW R65 fra 1983.



Jans rally historie følger vi i kommende numre MG bladet.



Fra mit første rally i 1963. Her min Morris Mascot med alt udstyret til orienteringsløb og rally. Man lavede alt selv !



Læg mærke til uret (vækkeur) som skulle kunne plomberes, kortlampen og en gammel sengelampe !



Foto Bil Magasinet

Min første bil, Fiat Topolino på 500 ccm, 12 hk, 4 gear og en topfart - ned af bakke og med rykvind - 100 km/t.

Min livshistorie - kort:

Navn: Jan Glad

Født: Den 11. november 1941 i Slagelse.

Skolegang: Ruds-Vedby skole i 7 år (hver dag).

Uddannelse: I lære som Autoelektriker i Slagelse, hvortil man cyklede i begyndelsen (kun 18 km. hver vej) .

I Kongens Klæ'r: Den Kongelige Livgarde, marts 1961.

Erhvervskarriere: Startede som selvstændig Autoelektriker i Kalundborg i 1963, hvor jeg havde forretningen indtil 2006. Ydelser var indenfor: autoelektro og hertil bilistbutik, først med Lucas Service, og fra 1974 Bosch Serviceværksted samt "irmscher"-importør sammen med Rallycentret i Næstved (AG Import). Herefter solgte jeg forretningen og gik på pension.

Rallytitler:

Seks Danmarksmesterskaber i rally, samt nogle 2. pladser.

Første DM titel: 1971 i Cooper S 1275 Gr.II.

Anden DM titel: 1973 i Opel Ascona A 1,9S

Tredje DM titel: 1974 i Opel Commodore GS/E

Fjerde DM titel: 1975 i Opel Ascona A 1,9S

Femte DM titel: 1978 i Opel Kadett GT/E 2,0

Sjette DM titel: 1982 i Opel Manta i200.

Rallykarriere: Startede som co-driver i Orienteringsløb i 1957 - 16 år gammel. Her kørte jeg mange manøvreprøver, og endelig mit første rally 1964 i en Morris Mascot. Det blev herefter til en Morris Marina 1100 frem til 1968, hvor jeg købte en brugt Morris Cooper S 1966 model, som var tidens vinderbil.

Mine meritter må have betydet, at jeg en dag blev ringet op af Austin Importøren, som ville have mig til at køre rally for dem, og sådan blev det. Emblemer på bilen blev udskiftet på bilen, og så var det pludselig blevet en Austin Cooper S 1275, samtidig med jeg blev rallykører i "Team Austin mini", og så skal jeg ellers love for, at det herefter kørte deruda'.

I 1972 blev Austin importøren solgt til DOMI, som var Morris importør, hvorefter det var slut med "Team Austin mini". Det var ellers nogle gode år.

I 1973 fik jeg en aftale med GM Danmark om at køre Opel. Her fulgte så 15 år med rally i følgende Opel biler: Ascona A, Commodore GS/E, Kadett GT/E 1,9 og 2,0, Ascona B og endelig som afslutning i 1982 en Manta i200. Herefter var det slut med rally karrieren, da jeg var blevet teamchef for "Opel Team Danmark" i perioden 1982 - 1987.

Efter rallykarrieren: I dag går tiden med min dejlige MGA Mk.II 1961, min BMW R65 motorcykel, lille båd og to hverdagsbiler. Hertil selvfølgelig også arbejde i fruens have.

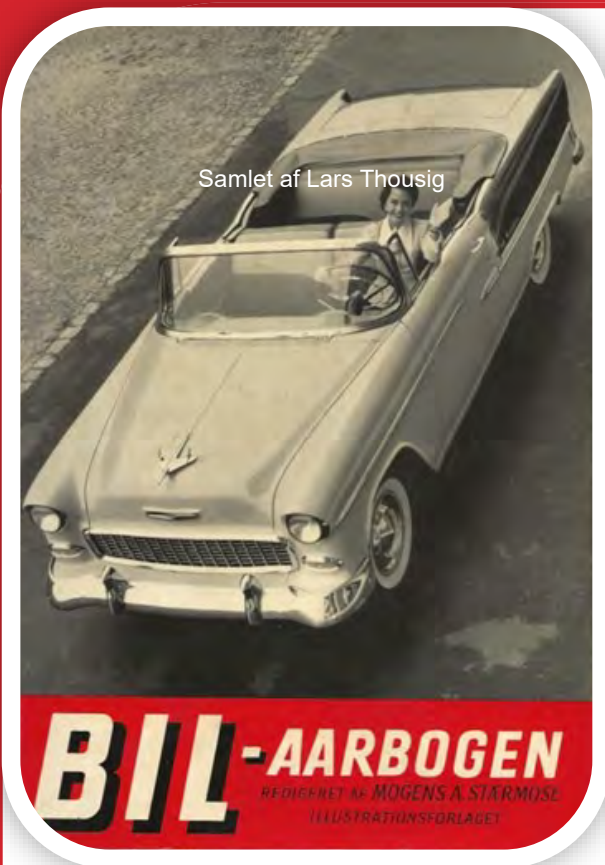
Ind imellem justere jeg lidt MG karburatorer, fordi jeg var en af de første i Danmark, der fik et rullefelt til motorjusteringer. Det skete i 1976, hvor jeg på den måde lærte meget om tænding karburatorer m.m. Resten lærte jeg i de mange år med rally rundt om i hele Europa .

Det var så "sangen fra de varme lande".

Jan

Kåret som 1966 Sjællandsmester i junior-klassen i orienteringsløb. Bilen var en Morris 1100 Marina, som jeg kørte nogle få rally i.





Samlet af Lars Thousig



Af Lars Thousig

Vi er nu kommet til 1955 hvor der er to priser i prislisen. Lav pris med "lille købstilladelse" og en højere med Dollarpræmie. Begge excl lev. Omkostninger. Så markedet er ikke frit endnu 10 år efter krigen!

Under overskriften: Automobilmarkedet 1955 skriver Mogens A. Stærmose "at medens USA er fuldstændig suveræn som Verdens største bilproducent, kæmper England en stadig hårdere kamp for at bevare andenpladsen".

Videre kan man læse en lille analyse af motortyperne. I USA er V8 dominerende og det handle rom HK. Benzinspris er ligegyldig. Englænderne er og bliver konservative, hvor alle betydende mærker har cylindrene placeret på række. Jowett med boksermotor er afgået ved døden.

Om MG skriver han at M.G. Sport har altid været en hurtiggående vogn med fine køreegenskaber, beregnet for sportsinteresserede bilentusiaster. Den nye M.G er udstyret med en B.M.C. serie B motor, den samme som ligger i MG Magnette, Morris Oxford og Austin Cambridge. Hos M.G. er motoren udstyret med 2 karburatorer, yder 68HK og en topfart på omkring 160 km/t.

Vi fortsætter serien om gennemgang af tidens populære biler tilbage i tiden. Vi tager afsæt i datidens populære "BIL-ÅRBOGEN", som denne gang omhandler populære biler i 1955. Eksempler på bilpriser i 1955 herunder:

DANSKE PRISER PÅ AUTOMOBILER 1955

Bilmodel	Lille købstilladelse excl. lev. omk.	Dollar præmie excl. lev. omk.
MG A Sport. Uden varme	Kr. 18.240	Kr. 24.901
Morris de luxe , 2 dørs saloon	Kr. 11.120	Kr. 15.695
VW folkevogn 113 luxus	Kr. 10.885	Kr. 15.240
Ford Taunus 15 M	Kr. 14.070	Kr. 19.946
Fiat 600	Kr. 9.175	Kr. 12.966
Skoda 1200 sedan	Kr. 11.560	Kr. 15.590



To nyheder fra Nuffield. Den nye MG som blev præsenteret i september, adskiller sig i udseende radikalt fra sin forgænger, der næsten uændret har været fremme siden 1932. Morris har igen sendt en 6-cyl. Serie på markedet under navnet Isis.



Årets bilsensation. Aldrig har en nyhed inden for bilverdenen vakt en interesse som den nye Citroen gjorde det på udstillingen i Paris i år. Den særprægede vogn, der beskrives her en 4 cyl. 2 liter motor på 75 hk.



Goggomobile: Den lille buttede Goggomobile fra Dingolfing i Bayern kan nu leveres med 2 forskellige motorer, enten 250 cc eller 300cc. Begge er 2-cyl. Totakmotorer anbragt i hækken med hhv. 14 og 15 hk. (billedet indikerer at hele familien med bagage kan finde plads i en Goggomobil)



Ford Taunus 15 M (den med globus); De tyske Ford-fabrikker har i år suppleret deres serie 12 M med en 1 ½ liter serie kaldet 15 M på 60 hk. Samtidig har vognen fået en større bagrude og rummeligt bagagerum.



Fiat påmange måder: Nyheder fra Fiat vækker altid interesse, og da fabrikken i år atter præsenterede en lille model. Fiat 600 med 21 hk fik Italien igen en plads på småvognsmarkedet.



Skoda 400: De Tjekkiske Skodafabrikker har sendt en ny serie på markedet. Den hedder 400 og er forsynet med den 4 cyl. 1089 cc motor på 40 hk. – Af hensyn til de ringe østeuropæiske veje er den som de fleste østvogne omhyggeligt affjedret, idet den har uafhængig affjedring på alle 4 hjul.



En skræddersyet Alfa Romea: "Superleggera" i Milano har bygget denne dejlige Cabriolet Alfa Romeo's serie 1900 S med 90 hk. En rigtig drømmebil.



Car of The Future: Fremtidsbiler, drømmebiler og eksperimentbiler kalder de amerikanske fabrikker disse vogne, som ikke er i produktion, men som prætenderer at angive stilmæssige og tekniske fremtidslinie. General Motors var den første producent, der præsenterede fremtidsvogne, og fik så stor publikumssukces på ideen, at de øvrige store fabrikker fulgte efter. Her ses en Lincoln Futura med 330 hk.



Lørdag den 13. juni mødtes 13 kvinder til dette års første fælles MG-køretur. Efter tre måneders nedlukning (som selvfølgelig startede samtidig med køresæsonen) var Pigeturen åbningsarrangement.

Nogen vil i disse ligestillingstider mene, at det er diskriminerende, at mændene ikke må være med. Og det er også rigtigt. Pointen med pigeturen er, at det er co-driveren som skal bag rattet. Da co-driverne desværre i langt de fleste tilfælde er kvinden i huset, så er det nærliggende at kalde det pigeturen.

Hvem deltager så?

Ja, her er klubben ikke lykkedes godt nok. De fleste deltagende kvinder har såmænd deres egen MG. Alle deltagere var på nær én bil fra Nordsjælland. Vi skal bredere ud og have flere med.

Der er rygter om, at nogen mandlige medlemmer ikke låner deres MG ud til ægtefællen? Forhåbentlig er dette ikke sandt. Det er ret enkelt: Vil du have opbakning til din MG hobby, så skal du involvere hele familien, så din elskede MG bliver et familieprojekt og ikke noget som kun du må og kan røre ved og sidde bag rattet i. Der kommer også en dag, hvor du ikke kan sidde bag rattet mere. Vil det så ikke være rart, hvis dine børn tog over og gav dig en tur på passagersædet?

Nå, det var et sidespring. Det skal handle om årets pigetur. Vi mødtes ved Frederiksborg slot i Hillerød til en bid brød og kaffe. En enkelt deltager fandt ikke



Fra starten ved Frederiksborg Slot i Hillerød

mødestedet, men blev spottet af gruppen kort efter start og 'indfanget'.

Turen gik i lunt vejr ad de små veje via Frederikssund til Jægerspris Slot, hvor vi fik en guidet omvisning indenfor. Flere deltagere købte herefter bogen om Grevinde Danner med hjem. Kongens borgerlige hustru var en spændende kvinde, som efter hans død oprettede børnehjem i forbindelse med Jægerspris Slot.

Vi fandt bilerne igen og kørte til Gerlev, hvor der var reserveret bord til frokost. Efter kaffen tog vi afsked og kørte hver til sit i solskinet. Pernille og Linda havde arrangeret turen, men kunne ikke selv deltage, så en tak til dem for en veltillægt tur.

Som skrevet ovenfor var deltagerne primært fra postnummer 2xxx og 3xxx. Næste års pigetur arrangeres af undertegnede og bliver forlagt til det østlige Odsherred med start fra Holbæk. Jeg håber at vi kan trække pigerne/co-driverne vestpå, og at også Vestsjælland bakker op og deltager. Datoen bliver lørdag den 12. juni 2021, og der bliver både kunst, kultur og et godt spisested.

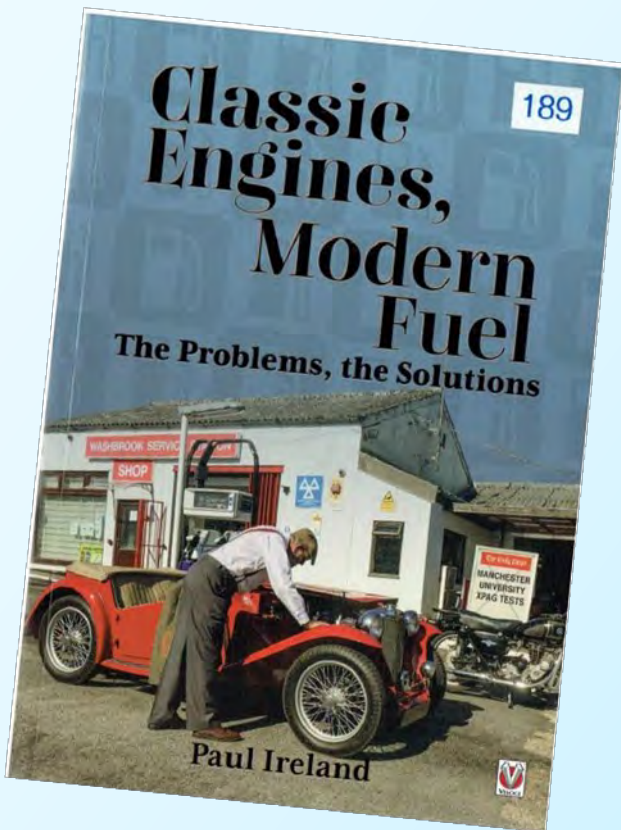
Så vidt vides var der ikke en eneste teknisk defekt undervejs, så kom bare med næste gang.



Omvisning på Jægerspris Slot

Matthies'

BOGANMELDelse



Classic Engines, Modern Fuel

Bedømmelse



Der har haft mulighed for at læse det engelske klubbblad 'Safety Fast' vil vide, at der har været en række artikler under overskriften 'Classic Engines, Modern Fuel'. Formålet med artikelserien: ... to inform enthusiasts about the complex inner workings of spark ignition engine, and why modern petrol causes the problems it does.

Så er banen kridtet op, man skal nok være lidt 'nørdet' for at finde glæde ved at studere disse artikler. Jeg må indrømme, at jeg da jeg fik 'Safety Fast' i hånden, skøjtede jeg lidt let hen over de pågældende sider. Men nu er de udkommet samlet i bogform, og det har øget min interesse.

Artiklerne/bogen er skrevet af Paul Ireland som selv har en MG TC 1948. Paul Ireland har en PhD i 'Experimental Nuclear Physics' og han regnes for 'the black sheep of the family' idet begge hans sønner og hans far er 'rigtige' ingeniører!

Paul havde i mange år besvær med at få sin TC til at køre ordentligt. Han indså at han var nødt til at begynde helt fra bunden for at finde løsninger, der kunne afhjælpe problemerne. Heldigvis havde Paul gode forbindelser til Manchester

University. 'The Department of Mechanical, Aerospace and Civil Engineering' indvilligede i at lave 'a student project to investigate these problems'. Til formålet blev der indkøbt en XPAG motor (MG T-type), som blev anbragt i en prøvestand.

Resultaterne er som sagt nu udgivet i bogform. Bogen bærer tydeligt præg af at være sammensat af rækken af artikler publiceret i 'Safety Fast'. Der er mange gentagelser og henvisninger til foregående kapitler/artikler, men det gør faktisk ikke noget idet gentagelser fremmer forståelsen, i hvert fald når der er tale om en bog på engelsk om et svært tilgængeligt emne.

Emnet er interessant og meget relevant og resultaterne er almen gældende for alle motorer med karburator. Jeg har omtalt dele af forsøgene i 'Matthies Garage' – bl.a. afsnittet om ethanolholdig benzin, men dette emne udgør kun en meget lille del af mange andre problemer med moderne benzin. Den resterende del af bogen er mindst lige så interessant og konklusionerne er ofte overraskende. Kort sagt: Jeg er blevet meget klogere!

Bogen kan virkelig anbefales, hvis man har interesse for emnet. Man behøver

ikke at nærlæse den fra A til Z. Men to afsnit/kapitler må påkalde sig særlig opmærksomhed. Det må meget anbefales at læse sidste kapitel 'Conclusion' samt et appendix: 'Tuning SU carburetors'. I dette appendix gives nyttige anvisninger på hvad man særligt bør rette sin opmærksomhed mod, når man justerer SU karburatorer. En del var ny viden for mig og jeg har aldrig set/læst om disse anvisninger andetsteds.

Fin bog i god kvalitet med gode tydelige fotos og grafer, samt et godt stikordsregister. 152 sider. Kan varmt anbefales, lån den i klubbens bibliotek (bog nr. 189) eller - endnu bedre - køb den, pris inkl. forsendelse: GPB 17,29. (ISBN 978-1-787115-90-3) hos Book Depository.

PS: Jeg kommer til Nærum den 6. oktober, hvor jeg vil gennemgå bogens konklusioner. Herunder fortælle om Paul Irelands forslag til justering af SU karburatorerne.





Nyhedsbrev juli 2020

Af hhv formand Steen Rode-Møller og sekretariatsleder Johnny B. Rasmussen

Møde i Motorstyrelsen fører til møde i Færdselsstyrelsen

Den 26. maj havde Motorstyrelsen indkaldt til det halvårlige møde i Motorkontaktudvalget. Udvalget er en bred sammensætning af relevante repræsentanter fra de allerfleste aktører i motorbranchen, der iblandt Motorhistorisk Samråd. Normalt samles vi i Motorstyrelsens hovedkvarter i Aalborg, men grundet coronakrisen blev mødet denne gang afviklet via computere, hvor de enkelte mødedeltagere kunne melde ind i et chatroom hvis de havde noget på hjerte. (Man skulle bare huske at kontrollere, at mikrofonen var slået till!).

Denne gang var der ikke så meget, der havde direkte berøring med de gamle køretøjer, men der var to personer med fra Færdselsstyrelsen i Ribe, nemlig Kristina Mortensen og Jesper Høgh Bach, som gjorde det specielt interessant for os. Kristina Mortensen er tovholder for "Typegodkendelsesforordningen" og Jesper Høgh Bach var med i sin egenskab af at være vicedirektør i Færdselsstyrelsen.

Jens Otto Størup benyttede lejligheden til at takke for godt samarbejde til alle involverede og understregede at hans nye stilling som direktør for DGI på ingen måde var et fravalg af Motorstyrelsen, men tværtimod et tilvalg til noget, der stod hans hjerte og private interesser meget nær.

Efter mødet fik jeg mulighed for at spørge Jesper Høgh Bach om vi kunne arrangere et møde med Færdselsstyrelsen, idet vi i MhS havde en del emner, vi meget gerne ville drøfte med dem.

Dagen efter kom et svar tilbage på mail, hvor vicedirektøren bad om de emner vi gerne ville diskutere. Så ville han finde de rette fagfolk, så vi kunne få en grundig drøftelse. Vi sendte et antal spørgsmål, hvoraf nogle kan ses herunder. Vi havde opdelt spørgsmålene i tre kategorier:

Spørgsmål om Typegodkendelseforordningen

Spørgsmålene var meget fokuseret på hvilken indvirkning de nye Tekniske Tjenester vil få på historiske køretøjer

Spørgsmål om Færdselsstyrelsen kontra Motorstyrelsen

Spørgsmålene i denne kategori drejede sig primært om de forskelligheder der er i de to tjenester hvad angår definitioner på originale historiske køretøjer.

Generelle spørgsmål

Om Færdselsstyrelsens dokumenterede

erfaringer med hensyn til ulykker med veterankøretøjer, evt. en etablering af et brancheudvalg som Motorstyrelsens Motorkontaktudvalg og om synshaller for historiske køretøjer.

Vicedirektøren gav udtryk for, at han gerne ville arrangere et møde allerede i juni måned, så i nyhedsbrevet for august kan vi forhåbentlig berette om nyt fra Færdselsstyrelsen.



Bestanden af tyske veterankøretøjer er vokset betragteligt de seneste 10 år. Der er faktisk kommet næsten 3 gange så mange til, som for 10 år siden, viser de nyeste statistikker.

Er der noget der statistikker dig?

Når man ser ud over det danske køretøjslandskab, kan det godt se ud som om der ganske langt imellem os med veterankøretøjer. Frygt dog ikke at fremtiden bliver ensom, vi gør jo bare ikke særligt meget væsen af os, men vi er her og vi ved hvem der er ven og hvem der er knapt så meget ven.

De gode venskaber omkring veterankøretøjerne, bredder sig også ud over landets grænser, og fra dem har vi på det seneste modtaget en del statistisk materiale der er værd at kigge ind i med veteranbrillerne på.

Stor stigning i antal tyske veterankøretøjer

ADAC har scannet den tyske bilpark for de såkaldte H-registrerede køretøjer. H står for historisk, og er altså det der svarer til den danske "Registreret til veterankørsel". De seneste 10 år har man der set næsten en tredobling af antal veterankøretøjer fra 210.000 i 2010 til 595.000 registreret i 2020. Det tal skal ses i sammenligning med at der er over 65 mio. køretøjer registreret i Tyskland i dag.

De danske tal er ikke de nyeste, men da de senest blev opdateret, var der 109.000 køretøjer ældre end 30 år, ud af godt 2,5 mio. registrerede køretøjer i alt. De mest populære tyske veterankøretøjer er i gruppen mellem 30 og 34 år gamle, men skarpt efterfulgt af de også populære årsmodeller 1960 – 1970, der er

veteranmotorcykler i Tyskland blot 2,7% af de samlede veterankøretøjer, hvor vi i Danmark har en 50-50 fordeling af veterانبiler og veteranmotorcykler.

Det samme som Sverige, men bagud på point

ACEA (European Automobile Manufacturers Association) har frigivet en statistik over den europæiske vognpark (både nye biler og veteraner), der også er interessant læsning. Vi kan blandt andet se at vi i Danmark har 449 personbiler per 1.000 indbyggere, hvilket er en del mindre end gennemsnittet i EU, men det samme som hvis man tæller Rusland og Tyrkiet med. Vi er ikke langt bagud i forhold til Sverige, som har 481 personbiler per 1.000 indbyggere. Men der ved vi jo, at de i vores broderland har mange flere registrerede veterankøretøjer end vi har her i landet, altså er "veteran-tætheden" en del højere i Sverige, end her til lands.

Derudover fortæller ACEA os også, at motorkøretøjer årligt generer 428 milliarder euro i skatter i EU samlet, og har en nettoeksportværdi 84,4 milliarder euro i EU årligt.

Mon ikke en Corona undersøgelse fra UK, viser det samme som i DK?

Vores britiske søsterorganisation, Federation of British Historic Vehicle Clubs (FBHVC), har set på noget helt andet. Hvilken indflydelse har COVID-19 haft på afviklingen af arrangementerne i England, og på klublivet der generelt? Vi tænker at de engelske resultater nok i et vist omfang kan overføres til danske forhold 1:1.

Blandt andet kan vi læse at ca. 50% af de engelske klubber rammes økonomisk, hvilket kommer af at omkring 40% af klubberne oplever tilbagegang i medlemstallet, og at 69% har aflyst deres årlige arrangementer.

FBHVC's undersøgelse kaster dog også lys over de mange gode tiltag man i stedet har fundet plads til, herunder flere nyhedsbreve, online Zoom-møder, podcasts og særlige tiltag for at holde ældre medlemmer opdateret.

Fremtiden synes dog også for englænderne at se lysere ud, hvor 50% planlægger at afholde alle aflyste 2020 arrangementer i 2021, og faktisk satser 61% af klubberne på at der stadig vil kunne afholdes events i år.

I Motorhistorisk Samråd er vi rigtig glæde for vores udenlandske venskaber der bringer os de fine statistikker her. Dem kan vi lære meget af, blandt andet at vi ikke er alene om det hele.

Nørdehjørnet



Af Jan Glad

MGA drillede i Cornwall, England

I det smukke sydvestlige England, nærmere bestemt i Cornwall, løb Egon Svanholt og Jan Glad ind i problemer med MGA'en. De måtte i gang med reparation på stedet, hvorefter den kørte videre - til stor undren for de to herre !

Pludselig mens vi sad og nød det smukke Cornwall, ihukommende at der på de kanter køres i venstre side, måtte MGA'en pludselig strække våben. Dette kunne åbenbart ske i landet, der gennem historien ellers har erfaringer med at kæmpe til sidste mand. Men MGA'en ville altså ikke mere, dette trods landets glørværdige historie.

Vi havde kørt langt så motoren var derfor blevet varm. Ved start efter pause kunne den så ikke starte, hvilket ikke er helt unormalt. Det viste sig at være en defekt tændspole med en for lille

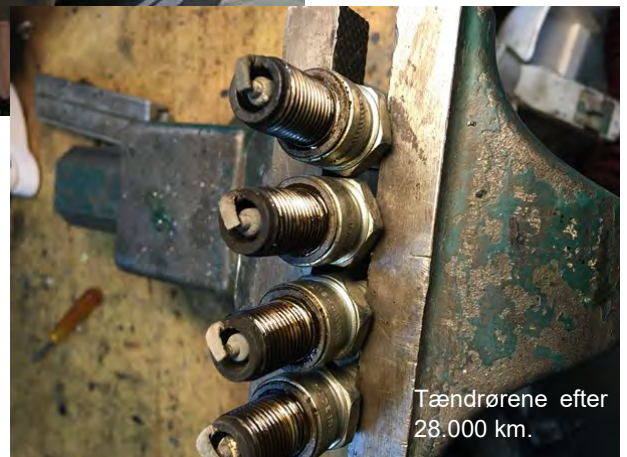
gnist. Gode råd var dyre. Men jeg havde heldigvis fire tændrør med - uden radiomodstand - som ikke kræver så stor spænding.

Efter denne operation fik vi liv i bilen igen, og vi var kørende, endda helt til vi var hjemme igen.

Hjemme igen fik vi installeret en ny tændspole, som virker upåklageligt. Den har herefter upåklageligt kørt hele 28.000 km siden, med de samme tændrør. Alt synes perfekt såsom blanding, tænding m.v.



To danskere og en MGA i Cornwall



Tændrørene efter 28.000 km.

INDBYDELSE TIL ANDRE ARRANGEMENTER

Gavnø Classic Autojumble & Concours de Charme Søndag den 6. september 2020 kl.10.00-17.00

Sted:

Gavnø Slot

Gavnø 2, 4700 Næstved

Vi er på plads med klubstanden!

Kom før kl. 9, hvis du vil have din MG med ind på området.

Husk at tilmelde dig på Gavnøs hjemmeside. Sidste chance for gratis tilmelding er mandag den 24. august. Herefter og frem til onsdag den 2. september kl. 08:00 vil tilmeldinger blive pålagt et administrationsgebyr på kr. 100. Der vil også være muligt at eftertilmelde sit køretøj på selve dagen for et gebyr på kr. 100.

Når du har tilmeldt dit køretøj, vil du ca. 8 dage før eventet, modtage en mail med dit adgangskort. Herpå vil eventuelle bestilte passagerbilletter også være oplyst.

Vil du vide mere:

www.gavnoe.dk/autojumble/



Program

- Kl.10.00: Classic Autojumble 2020 åbnes for publikum
- Kl.10.30: Dommerne inspicerer deltagerne i Concours de Charme
- Kl.13.30: Concours de Charme – Finaledeltagerne opstilles
- Kl.14.00: Concours de Charme – Finalen afholdes foran slotsgården
- Kl.16.00: Concours de Charme – Præmieoverrækkelse i slotsgården
- Kl.17.00: Classic Autojumble 2020 slutter.



Copenhagen Historic Grand Prix Lørdag den 10. - Søndag den 11.oktober 2020

Sted:

Bellahøj Park

Det er nu 8. gang, at Copenhagen Historic Grand Prix finder sted på Bellahøj Park. Uanset dåbsattest for de mange smukke og spændende racerbiler, anser vi det for vores vigtigste opgave at sammensætte en historisk motorsport weekend for hele familien.

Bellahøj Park domineres af den gamle dyrskueplads, som er centrum for CHGP 2020. Hele Bellahøj Park er indrammet af den 2,4 km lange bane, så du – bogstaveligt talt – er i centrum af begivenheder med en enestående mulighed for at opleve historisk motorsport i meget tæt rækkevidde.

Da der grundet Coronaen er flyttet rundt på mange arrangementer, også i vores MG klub, ligger forholdet omkring en MG stand endnu ikke helt klar, da der er andet MG arrangement både lørdag og søndag. **Følg med på hjemmesiden!**

www.chgp.dk

NEW

PURETCR



**COPENHAGEN
HISTORIC
GRAND PRIX**



Forsiden

MG SV Super Car, et rigtig muskelbil. Det var et af de sidste opløftende momenter for MG Rover Group inden kollapset i 2005.

Formandens note

England er fortsat i samme situation som resten af verden, med aflyste arrangementer og forsøg på at flytte og ændre arrangementerne. Der er blevet arbejdet hårdt på at flytte MG Live til eftersommeren 2020, men det har vist sig umuligt.

For at undgå kaos er det besluttet at MG Live aflyses i 2020, og afholdes i 2021. En kedelig beslutning for klubben, da det er andet år i træk at dette store MG arrangement ikke kan gennemføres. Sidste år meldte Silverstone pludselig ud at banen skulle asfalteres, og annullerede aftalen med MG klubben.

Features

Del 2 af historien om MG Rover, beskriver samarbejdet med Rover efter BMW solgte Rover i 2000. Men efter fire korte år sluttede denne rejse.

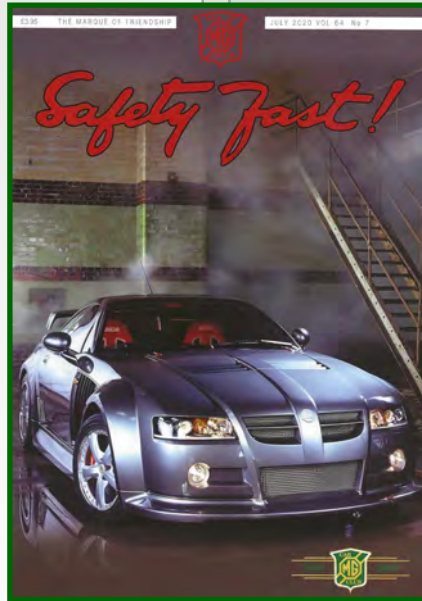
I september 2001 præsenterede MG Rover de første skitser af MG X80 på Frankfurt Motor Show. Planen var lancering i 2002 fulgt op i 2003 med en roadster.



July 2020 highlights

Af Lars Thousig

Det var op ad bakke hele vejen, og du kan læse hele historien i artiklen. Det lykkedes med delproduktion i Italien og Longbridge at producere 82 stk under betegnelsen MG XPower SV



TECH TIPS

Der er kommet flere tekniske artikler i bladet, herunder Technical Tips om almindeligt forekommende emner.

I dette nummer er der et tip om hvordan tændingspunktet på et TC let findes igen, når strømfordeleren har været ude.

Ved montering af bagerste bremsecylinde på MGB, er der et tip om hvordan "drille"-clipsen, som holder bremsecylindren, let kan monteres med en rørtang.

Overseas Review.

Under denne overskrift bringes nyt fra de udenlandske klubber, baseret på klubblade redaktionen får tilsendt hver måned.

Denne måned er der en flot omtale af vores klubblad fra april måned. Selv om Peter Stevens, som står for dette område, ikke forstår dansk, var han imponeret over bladet og de mange gode artikler, han desværre ikke kunne læse fuldt ud. Herligt med positiv feedback til vores flittige redaktør.

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

JUNI - JULI MÅNEDS VINDER FOTO



GLÆD OS ALLE I MG KLUBBEN.....

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

Send dit foto til: rikkeunissen@webspeed.dk

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



Det er fra Frøsnapperfestvallen på Frilandsmuseet i Lyngby i juli måned. Det er Peter Horn og Michael Madsen, som har medbragt hhv. MGB og MG Midget. Foto indsendt af Peter Horn.



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Orienteringsløb & Picnic Søndag den 13. september 2020 Kl. 09.30

Sted:

Ved Kronprins Frederiks Bro
Færgegårdens p-plads
Færgelundsvej 1, 3630 Jægerspris



Orienteringsløb og picnictur for alle med en MG "ny som gammel, uden eller med tag".

Vi starter og slutter i Frederikssund.

Vi starter med en orientering og instruktion om turen. Den første bil der deltager i orienteringsløbet sendes af sted kl. 10.00.

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

Dagen slutter med lidt til ganen og præmier til de heldige i Frederikssund.

Tilmelding:

Er nødvendig af hensyn til udarbejdelse af kørebøger m.v..

Tilmeld dig senest den 7. september 2020 til:

Mailadresse: bcstoffer@outlook.dk eller sms: 30 28 53 86

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

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

Vi ses

Birgitte og Nils

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

Englændertræf i Løve

Lørdag den 26. september 2020 kl.10.00-16.00

Sted:

DVK
Knudstrupvej 6, Løve
4270 Høng



DVKs mødested Løve (ved Høng på Vestsjælland) afholder igen træf for alle køretøjer med engelsk oprindelse.

Kom med dit køretøj og vis det frem, eller besøg træffet, og se og få en snak omkring de skønne køretøjer.

Der vil som sædvanlig være gratis kaffe og kage til alle. Og er man til mere, kan øl, vand, og evt. en pølse fra den gamle veteran-pølsevogn købes. Det er også tilladt, at tage sin egen madkurv med.

Kom og få en hyggelig dag, sammen med alle de andre Englænderentusiaster!

VIGTIGT:

Hold øje med DVKs hjemmeside om eventuel aflysning p.g.a. Corona regler

Tovholdere:

Kurt Plith (info på tlf.: 20 29 66 05)

Uno Andersen

Dirch Glad

Vel mødt !

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

MG moderklubbens 90 års fødselsdag

Søndag den 11.oktober 2020

INVITATION

Sted:

P-pladsen ved Roskilde Lufthavn



Søndag den 11. oktober bliver den engelske moderklubs 90 års fødselsdag fejret globalt i samtlige MG klubber. Det gør vi selvfølgelig også med maner, det er jo vores mor!

Klubben inviterer dig og din co-driver til 90 års fødselsdag med følgende program:

Kl. 10.00:

- Mødes vi på P-pladsen ved Roskilde lufthavn. Hvis vejret er så dårligt, at du ikke vil udsætte din MG for det så kom i den almindelige bil.
- I mindre grupper kører vi en tur ad små veje gennem Skjoldungernes land, som i dag er nationalpark, og fortsætter op gennem Hornsherred til slutdestinationen – en kro!

Kl 13.00:

- Byder klubben på gratis frokost bestående af 3 stk smørrebrød, kaffe og 90 års fødselsdagslagkage. Du vælger selv hvad du vil drikke, -øl, vin eller vand, og betaler selv.



Her serveres frokosten

Selsø og Herslev
Foto: Peter Helles Eriksen

Tag din co-driver med til dette hyggelige og historiske arrangement, hvor vi bliver del af en tusindtals skare MG entusiaster som globalt fejrer den engelske moderklub.

Tilmelding:

Af hensyn til bestilling af mad er det nødvendigt med tilmelding senest den 1. oktober til:

Anlis Nissen

Mail: moganissen@gmail.com

Tlf.: 22 41 57 06

Meddel Anlis navne på deltager.

Afbestilling/udeblivelse:

Hvis du bliver nødt til at afbestille din deltagelse kontaktes Anlis senest torsdag den 8. oktober. Hvis du udebliver, står klubben med regningen for maden, som vi forventer du efterfølgende betaler.

Spørgsmål:

Har du spørgsmål om arrangementet, ønsker at skrive en festsang eller underholde os ved kaffen, kontakt Lars (formanden).

Vi håber på stor opbakning med mange deltagere, som viser Abingdon (den engelske klubs hovedkvarter), at vi er en aktiv MG klub.

Der bliver også taget billeder der sendes til Abingdon som samler den globale fødselsdagsfest.

På gensyn

Bestyrelsen



INDBYDELSE TIL MG KLUB KURSUS

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



Sted:

L.M. Auto

Langemosevej 7, 4100 Ringsted.

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

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

Kursusplan:

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

Du bedes medbringe:

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

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

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

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

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

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

Matthies

INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENT**Picnictur med cancerramte børn**
Lørdag den 5. september 2020 Kl. 10.00**Mødested:****Rådhuset i Rudersdal Kommune
Lige overfor Holte Midtpunkt på
Kongevejen efter Geels Bakke**

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

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

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



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

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

Bemærk:**Det er i år mig der står for arrangementet, og jeg glæder mig til at se rigtig mange !****Lars Thousig
Tlf.: 24 27 41 83****thousig@post11.tele.dk***Besked fra redaktionen**Af Rikke U. Nissen**Nyt kodeord til hjemmesiden*

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

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

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

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

Brugernavn:**xxxxxx****Adgangskoden:****xxxxxx**

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



INDBYDELSE TIL MG KLUB ARRANGEMENTER

Manøvreprøve 1

Søndag den 6.september 2020

Sted:

SMS, Sjællands Motorsport Stadion
Klintevej, 4230 Skælskør



Dette er den perfekte og sikre måde at lære sin bil at kende vi kører efter DASU's Klubrally -reglement med stor fokus på sikkerhed, og du bestemmer selv dit ambitionsniveau og fart. Der vil kun være en bil på prøven ad gangen.

Alle klassiske biler af engelsk oprindelse kan deltage. Point tæller til årets hastighedskonkurrence, som er en del af klubmesterskabet. Points til klubmesterskabet kan dog kun optjenes i en bil af typen MG eller Austin Healey Sprite, og hvis køreren er medlem af klubben.

For at få starttilladelse skal bilen være indregistreret, udstyret med sikkerhedssele (minimum 3-punkts sele) og køreren skal bære min. "E" godkendt styrhjelm. Der gives ikke starttilladelse til biler med prøveplader. Deltagelse kræver gyldigt førerbevis.

DAGENS PROGRAM:

- Ankomst mellem kl. 8.30 – 9.00.
- Registrering og licensudfærdigelse.
- Teknisk kontrol ca. 9.30 – 10.00.
- Førermøde efter teknisk kontrol.
- Prøverne forventes startet kl. 10.00
- 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.

Er du i tvivl, så spørg en af kontaktpersonerne nedenfor. Du kan også læse mere om afvikling af MG manøvreprøve på klubbens hjemmeside: www.mgklub.dk.

TILMELDING:

Senest torsdag den 29.august 2020

Brug venligst tilmeldingsblanket fra hjemmesiden, der sendes til:

Kurt Larsen, mail: kurtj.larsen@mail.tele.dk

DELTAGERBETALING:

- DASU Licens haves samt medlemskab af MG klubben kr. 0,00
- Medlem af DASU, uden licens kr. 150,00
- Medlem af MG klubben, men ikke af DASU kr. 200,00
- Ej MG klub medlem, men har DASU licens kr. 100,00
- Ej MG klub og ej DASU medlem kr. 300,00

Betalingen dækker en DASU endagslicens, hvilket er en ansvarsforsikring for skader på 3. mand. Den almindelige forsikring dækker ikke under manøvreprøver.

Betaling foregår ved indskrivning og kontrol. Beløbet ønskes som kontant betaling.

Mens der regnes på dagens prøver, byder vi på en øl eller vand og forhåbentlig på en varm ristet pølse.

Med sportslige hilsner
MG Manøvreprøveudvalget:

Kurt Larsen,

mobil: 23607191 - mail: kurtj.larsen@mail.tele.dk

og

Henning Petersen:

mobil: 21454422 - mail: henning.petersen@mail.dk



British Sportscars

REPARATION
SERVICE
RESTAURERING
RESERVEDELE
KØB / SALG
KOMMISSION
SHOWROOM

Forhandler af:

CASTROL OIL &
EVANS WATERLESS COOLANT



Herningvej 5A - 4800 Nykøbing Falster - www.britishsportscars.dk - bull@britishsportscars.dk



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 indtegning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.

Hvem er vi?



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

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

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

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



En del af
ThistedForsikring

INDBYDELSE TIL MG KLUB MØDER

NÆRUM

Tirsdag den 1. september 2020 kl.19.00

Mødested:

Autohallen

Grønholtvej 15, 3480 Fredensborg

Besøg hos Autohallen

Denne aften kører vi ud i det forhåbentlige smukke vejr med kurs mod Grønholt i Nordsjælland.

Turen ender hos Cira og Ib, som har Autohallen, værksted for klassiske biler og opbevaring, samt Ciras udvidede butik med Vintage tøj og tilbehør. Tag din codriver med – hvis du tør ! Du kan også købe lidt til din MG, så olieskiftet inden vinteren kan blive klaret.

Vi kører samlet præcis kl.18.15 fra Sommers Bilmuseum, Nærum Hovedgade 3, Nærum, ad Strandvejen til Grønholt via Nivå. Slutsted: Se herover. Du kan også køre direkte til Autohallen, og være fremme kl.19.00

Autohallen byder på kaffe og småkager, klubben byder på Øl og vand

På gensyn Cira, Ib og Lars



VESTSJÆLLAND

Dato ikke endelig fastlagt

Mødested:

Kommer senere

For dato, sted og program, må du kigge ind på hjemmesiden.

www.mgklub.dk



SYDSJÆLLAND, LOLLAND, FALSTER

Tirsdag den 8. september 2020 kl.19.00

Mødested:

Oremandsgaard Gin Destilleri

Oremandsgaard Allé 2, 4720 Præstø

Gin smagning !

Vi skal denne aften på et meget spændende besøg, hvor det er helt afgørende at have aftalerne med din co-driver helt på plads, for hvem skal køre hjem efter aftenens oplevelser?

Vi ses
Bent



KOMMENDE KLUBMØDER

Oktober 2020

NÆRUM

Tirsdag den 6. oktober 2020
kl. 19.00



SYDSJ., LOLLAND & FALSTER

Tirsdag den 13. oktober 2020
kl. 19.00



VESTSJÆLLAND

Tirsdag den 20. oktober 2020
kl. 19.00

HUSK:

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

LARS BORSIG



CLASSIC MG



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

LARS BORSIG



CLASSIC MG

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



Peter Mogensen

Reparation, service, restaurering,
reservedele



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

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

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



Autohallen
v/Th Rasmussen



Du ved det er vigtigt at passe godt på din kære MG!

Jeg tilbyder alt inden for reparation og vedligehold – også plade- og malerarbejde.

Salg af klassisk Castrol olie, smøremidler, benzintilsætning, tilbehør m.m.

Klargøring og fremstilling til syn.
Opbevaring af biler i aflåst, overvåget hal.

Og i Ciras Vintage Shop kan I blive klædt, så I passer tidstypisk til jeres bil – leje eller køb!



Se eksempler på www.facebook.com/Cirasvintageshop/

Ring 2026 3220 eller mail rasmussen@sport.dk

Grønholtsvej 16, 3480 Fredensborg www.autohallen.one

SÆLGES

MGB 1981 look som ældre model

MGB 1981, men med udvendigt look som ældre model, crom kofanger, fælge m.v. Jeg købte denne dejlige bil for 2 år siden hos Stelvio i Måløv, se billeder og information her:

http://stelvio.dk/product_detail.asp?mode=master&maID=459

Bilen har ny kaleche, ny kilerem, ny kobling/ koblingshus, nye AVON dæk (185/70/14), inklusive slanger og fælg-bånd, nye støddæmpere foran, ny sikkerhedssele i førersædet og nye forlygter opgraderet til Phillips H4 Extreme. På billedet fremgår det, hvor fin bilens undervogn er. Bilen kan fremvises i Ballerup. Kom med et bud, men minimumsprisen er kr. 110.000.



Frank Schyberg
Tlf.: 2175 2176

E-mail: frank.schyberg@gmail.com

Kofangerhorn MGB

2 stk. kofangerhorn til forenden. Passer til MGB Mk I.
1 stk. kofangerhorn til venstre side bag. Passer til MGB Mk II. Pris 100,00 pr. stk.



Søren Sørensen
Tlf.: 2480 4608

E-mail: sgsen@ka-net.dk

MGA 1500, 1959

Velkørende Tartan Red MG A Roadster fra 1959 – købt i 2006. Renoveret; kører på blyfri. Løbende vedligehold hos MG Parts & Service (f.eks. nye trådhjul, støddæmpere, benzinpumpe + meget mere. Regninger haves.) Garagebil. Må desværre sælge pga. rygproblemer. Pris: 135.500 kr.



Nicholas Holst Schelde
Tlf.: 3034 1987

E-mail: holstline@gmail.com

SÆLGES

MGB GT 1966

Jeg har denne fine vogn, som jeg nu søger en ny ejer til. Pris kr. 130.000,00.



Dennis Overgaard Mortensen

Tlf.: 2275 5011

E-mail: overgaardkontor@outlook.dk

Fælge

Originale MG ZT 190 Alufælge, 18", 225 / 45 / R18, krydsmål 5 x 100, ET 50, sommerdæk, Nexen, 7 mm mønster med nye dæk fra juli 2019. Har et par enkelte skrammer men ellers i god stand. Dæk er godkendt til 240 km/t. (ZR18 95V) nypris for dæk incl. montage 5.123,75 kr. Skal afhentes i Køge. levering kan arrangeres for aftalt beløb i max 40 km. radius fra bopæl. Pris 10.000,00 kr. eller fornuftigt bud.



Alan Nielsen
Tlf.: 2291 3779

E-mail: alan.nielsen@netmail.dk

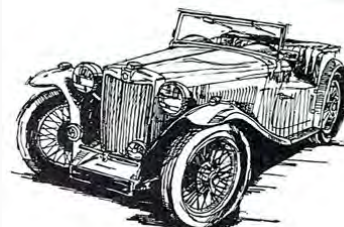
Læderrat

Læderrat 13 tommer med nav, passer på MG B. 300 kr.



Jens Hansen
Tlf.: 2020 3919

E-mail: jensh.fensmark@mail.tele.dk



Kære MG medlem:

Sæsonen for udendørs sparke-dæk arrangementer for klassiske biler er nu kommet i gang. Vi opfordrer jer alle til at følge med på vores egen hjemmeside, samt hjemmesider hos f.eks. bil magasinerne: Motor Classic, Veteranposten, Veteran Tidende m.fl. !

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



Renovering af din klassiske bil

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

Vi

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



cuwilak@cuwilak.dk

46 15 31 99

Notgangen 5C, 2690 Karlslunde

F. TOLSTRUP & CO. v/ Henrik Jensen

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



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

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

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

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



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

Malermester John Larsen har mere end 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





BESTYRELSE



FORMAND

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



NÆSTFORMAND

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



BESTYRELSESMEDLEM

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



BESTYRELSESMEDLEM

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



BESTYRELSESMEDLEM

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



BESTYRELSESMEDLEM

Claus T. Poulsen
Ved Gadekæret 16, 3650 Ølstykke
Tlf. 29 99 42 45
E-mail: c.c.poulsen@post.tele.dk

KASSERER



Wiggo Madsen

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

HJEMMESIDEN

WEBMASTER:

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

KØB & SALG:

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

DASU

LICENSBESTILLING:

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

MG REGISTRE



MG T-Typer

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



MGA

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



MGB / MGC / MGB GT / MGB V8

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



SPRIDGET

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



MGF / TF / MG Z-Typer

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



MG Magnette og MGY

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

BLAD & MEDLEMMER



REDAKTØR:

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

INDLÆG TIL BLADET:

Sendes til:

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

MEDLEMSREGISTRERING:

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

OBS:

Har du ikke modtaget bladet senest den 1. i 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

M.P. Autolakering Poul-Erik Pedersen

Hejreskovvej 28 B
3490 Kvistgård
Tlf. 49138309



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



www.classic-center.dk

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

**Særlige regler gælder*



Beklædning & udstyr Reservevedele Biltilbehør Skilte Olier



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