

## Mit forord

Af Ib Lynge.

Den første MG-bog jeg købte i 1976 var 'The Magic of MG', skrevet af Mike Allison. Aksel Brandt Jensen havde nogle eksemplarer med hjem fra England, og jeg købte det ene - og bogen har siden være min "MG-Bibel".

Jeg er altid vendt tilbage til bogen, når jeg har været i tvivl om det ene, eller det andet omkring MG.

Bogen er fyldt med MG-fabrikkens foto, og er derfor uovertruffen fantastisk.

I mange perioder har bogen været placeret på mit natbord, men ét har altid generet mig, og det er, at den er skrevet på engelsk.

Årene er gået, jeg er blevet bedre til det engelske, og har derfor oversat den fra engelsk til dansk. Det vil jeg gerne dele med andre!

Min oversættelse er intet værd uden bogen - derfor, anskaf bogen, læs dét du kan - og det der driller, kan du finde i min oversættelse.

God fornøjelse, ja, jeg håber faktisk, at læserne får ligeså stor fornøjelse af at læse denne, som jeg har haft med at oversætte denne godt 40 år gammel bog.

*side 4 i bogen:*

*side 6 i bogen:*

Første oplag 1972  
Optrykt 1974  
Revideret og optrykt 1976

*side 7 i bogen:*

## Forord

Hvis man i den brede britiske offentlighed beder en person om at nævne en sportsvognsproducent, er der chancer store for, at han vil nævne M.G. Produkterne fra den lille fabrik i Abingdon, omkring syv miles syd for Oxford, og sportsvogne, har generelt været synonyme i over halvtreds år. Offentlig fantasi var sandsynligvis oprindeligt vakt når en M.G. blev den første "baby" bil til over 100 mph, i 1930. I løbet af de næste fem år udnytter af M. G. i 750 cc og en 1000 cc klasser af motorsporten blev kendt i hele Europa som af den højeste orden. En M.G. blev den første 1000 cc bil til over 200 mph i 1939. Da denne tid M.G. biler har været en succes i sport bilspil og Rekordforsøg, men langt mere markant har været, at fra 1948 M. G. biler startede en kult, især i USA, for den britiske sportsvogn, som har resulteret i produktionen af M.G. stigende til ganske hidtil uset niveau. På trods af dette, har mange forfattere af self formodede motorsport visdom søgt at nedgøre succes og præstationer M.G s, at bevise, at denne eller hin bil giver bedre ydeevne eller håndtering, og for at vise, at de konkurrencemæssige modeller var noget "ekstra- særlige "og ikke relateret til den bil, du køber. Man kan kun antage, at offentligheden ikke anser disse mennesker og deres meninger stærkt! Bestemt adjektivet "Magic" er blevet anvendt på to meget succesfulde biler, men der var ikke noget særligt usædvanligt i de mekaniske specifikationer af disse, heller ikke var en magi eller stav anvendes i deres forberedelse! Og alligevel magic er et ord, som kan anvendes til M.G. biler med en vis berettigelse, for bilerne selv genererer en begejstring blandt ejere, som er uden sidestykke i nogen anden forholdsvis stor produktion marque. Den M.G. Car Club bærer vidnesbyrd om denne kendsgerning, bliver let den største en-make sportsklub leverer møder for medlemmerne: hvad anden klub kan organisere et løb møde kun for medlemmer, hvor 140 ud af 160 deltagere kører en enkelt make bil? Hvad er da dette M.G. "Magic", som er vellidt af så mange, og endnu ikke er værdsat af endnu mere?

Personligt blev jeg først ramt af Magic under Anden Verdenskrig, da som en lille dreng, radiatoren af, hvad der må have været en P-type kunne ses i en nabos garage. Den første M.G. Jeg kørte i var en SA sedan, der ejes af en skolelærer, men det var min egen første P-type, der reaily indstille begejstring ild. Siden denne tid har jeg ejet en bred

*side 8 i bogen:*

variety af M.G s, og drevet mange flere. Det bør ikke troede dog, at jeg ikke har oplevet lækkerier af andre mærker, men i modsætning til disse nogle gange mere prætentiose biler har der været få M.G. sportsvogne, som jeg ikke har fundet behageligt at køre.

Sandt Jeg har kørt nogle dårlige eksempler, men langt de fleste af disse er blevet mekanisk forsømt eller modificeret biler, hvor ejerne har forsøgt at "forbedre" performance. På den anden side er det ikke bør være tænkt, at jeg ikke tror, der er nogen grundlæggende dårlige M.G s, men faktum er, at taget i forbindelse med deres tid, M. G. biler har tilbudt høje standarder for ydeevne, styretøj, bremses og vejgreb, bedre end de fleste og mindst svarer til mange angiveligt bedre.

Selv om en sportsvogn skal stå ved sine præstationer, er det en kendsgerning, at dette ikke nødvendigvis er den eneste funktion, som vil sælge biler. Et køretøj skal ikke kun gå godt, skal den også se ret. Måske denne ene funktion har bidraget så meget til succes for M.G. som noget - har der været meget få grimme M.G s, og dem, der var ikke solgte i stort tal.

M.G display en enkelhed linje, som er vanskeligt at forbedre, en kendsgerning, omkring hvilken der er lidt dissention og sandsynligvis bidrager mere til M.G. magi end nogen anden enkelt funktion. Bilerne ser rigtige, og at der ser ret generelt er sådan.

Hvad denne bog sætter sig for at vise, er denne enkelhed linje, som har fulgt fra model til model, forbedre måske år for år, og samtidig indikerer noget af ydeevne. Fotografierne er udvalgt fra flere tusinde, og selv om nogle bue velkendt, er ingen undskyldning lavet til herunder disse, hvis de tjener formålet hensigten. De fleste af dem synes præcis som de udskriver fra negativer, er de ikke retoucheret da man mente, at en trofast registrering af bilerne var mere brug end billeder af, hvad vi gerne vil se!

Teksten er ikke en historie, men en blanding af fakta og personlige mening, men jeg har forsøgt at begrænse denne til kommentarer til styling og håndtering kun selv tilbageværende klar over, at disse elementer varierer fra person til person. Vigtigere Jeg har begrænset det skrevne ord til et absolut minimum for at give plads til så mange billeder som muligt, da behovet for en sådan bog er blevet fremgår af antallet af mennesker, der har bedt om kopier af billeder fra M. G. Bil Club filer. Det er håbet, at der ud over disse mennesker, mere vil blive påvirket af Magic af M. G. og måske prøve bilerne for sig selv i stedet for at tro skrifter andre.

side 9 i bogen:

## Indholdsfortegnelse

INDLEDNING

FORORD

ANDERKENDELSE

<i>Kapitel 1</i>	OXFORD og COWLEY	side 11
<i>Kapitel 2</i>	VINTAGE SPLENDOUR	side 27
<i>Kapitel 3</i>	TIDLIGE MIDGET'er	side 55
<i>Kapitel 4</i>	MAGNA og MAGNETTER	side 75
<i>Kapitel 5</i>	MIDGET's VOKSER OP	side 105
<i>Kapitel 6</i>	FØRKRIGS KOMFORT	side 127
<i>Kapitel 7</i>	MIDGET'S TIL EXPORT	side 141
<i>Kapitel 8</i>	EFTERKRIGS SALOONMODELLER	side 153
<i>Kapitel 9</i>	MODERNE A, B OG C	side 165
<i>Kapitel 10</i>	MODERNE MIDGET'S	side 179
<i>Kapitel 11</i>	MAGISKE RESULTATER	side 187
<i>Kapitel 12</i>	MAGISKE METODER	side 205

*side 10 i bogen:*

## Anerkendelse

Det ville være umuligt at nævne alle, der har bidraget til produktionen af denne bog, og dem navngivet nedenfor er dem, som forfatteren og udgivere kan bedst huske. Hvis der er andre der skulle have været nævnt, vi undskylder, og tilbyder tak, de fleste især fotograferne, hvis arbejde vi har ikke været i stand til at identificere. Forfatteren og udgivere vil gerne registrere deres oprigtige påskønnelse til følgende personer og organisationer for deres hjælp med materiale og fotos og for deres tilladelse til at gengive dem.

Til Alan Zafer af den britiske Leyland Motor Corporation, som gav sin velsignelse til sin produktion, til M. G. Car Club Limited, som forudsat størstedelen af det anvendte materiale, og til den internationale Publishing Corporation, der gav tilladelse til brug af deres ophavsret fotografier.

Desuden forfatteren vil gerne takke følgende personer for at levere billeder fra deres personlige samlinger: Piers Hubbard, Gordon Cobban, Philip Bayne-Powell, den afdøde Sam Nash, John Lewis, Mike Garton, Syd Beer, og Steve Dear.

Denis Lowe og Charles Carter når ansvaret for de Leyland Fotografiske arkiver på Cowley både gav en stor del af tiden, opmuntring og rådgivning i valg af fotografier, og den sidstnævnte faktisk placeret negativer fra arkiverne.

For så vidt angår teksten er bekymret det er en samling af oplysninger fra forskellige kilder, især M. G. Bil Club optegnelser og tak skal gå især Reg Jackson, Alec Hounslow og Henry Stone for genfortælling deres erfaringer i løbet af racing dage, til Tom Viner, afdøde Bill Lane, de sene Cecil Cousins, og John og Gracie Lewis for at hjælpe med oplysninger vedrørende de tidlige dage. John Knight og Roy Brocklehurst hjalp med detaljer fra nyere tid, og Terry Hemmings og den afdøde John Bibbing udfyldt seneste produktionsdata.

Særlige tak til Wilson McComb, i hvis afdeling jeg arbejdede i næsten to år, og hvor han inspirerede mig med behovet for at skelne mellem personlige mening og indspillet kendsgerning. Til Gordon Cobban og Margret O'Brien gå oprigtige tak for at give mig til at besøge Club Office og opsøge information på alle mulige skæve tidspunkter.

Endelig en special tak til min kone Anne, som gav konsekvent opmuntring, leveret kaffe, indtastet hele manuskriptet, og stadig sætter op med min ottekantede hobby, både teoretisk og praktisk

*side11 i bogen:*

Kapitel 1

**Oxford og Cowley**

Den første M.G. var ikke "Old Number One" ("Gamle Nummer Et"). M.G s identificeres som sådan blev bygget til nogle to år, før den berømte øre blev bygget. Det kan dog være rigtigt at sige, at gamle Number One var den første M.G. bygget specielt til sportslige formål.

De tidlige dage af M. G. produktionen viste en udviklingsproces snarere end en bevidst beslutning om at gå ind i øret bygning. For nogle år Den Morris Garager of Oxford, som var, og er, havde Morris Distributører for Oxfordshire tilbydes en bred vifte af særligt udstyr til brug på Morris biler.

Udover dette firmaet blev involveret med udarbejdelsen af lokale motorcykler og biler til sportslige formål, hovedsagelig i de indbyrdes-Varsity hastighed forsøg, så det var uundgåeligt, at med kunder sportslige instinkter omkring, en tradition for motorsport ville udvikle blandt de ansatte.

I 1922 blev Cecil Kimber General Manager og det følgende år, han kørte en Morris Cowley udstyret med en Morris Garager særlig "Chummy" krop i London - Lands End Trial, få en guldmedalje for at gøre en forbliver ustraffede løb. Det var fra disse rødder, at M.G. billede udviklet.

De tidligste M.G s som sådan var særlig rørige Morris Cowleys, svarende til den, drevet af Kimber i 1923 Lands End og blev bygget i løbet af vinteren 1923,4. Ændringer af chassiset var få: fjedre blev fladtrykt, og motorerne kan være blevet tunet af polering havnene og afbalancering forbrændingskamre og omhyggeligt tilpasse porte. Meget få af disse biler blev bygget, da Morris Motors indført en lignende Cowley Chummy på et betydeligt lavere pris!

Den næste M.G. var baseret på den større motor Oxford chassis, selv om en række Cowley funktioner blev standardiseret. Igen fjedre blev fladtrykt, motorer mildt tunet og beaded-edge dæk blev brugt, men fire-hjuls bremses blev vedtaget sammen med servo assistance. Karrosseri var åben fire-personers færdig i poleret aluminium, og selv om en række særlige saloner blev tilbudt, disse blev tilsyneladende ikke som "M.G s" i første omgang. De tidligste reklamer for M.G s, hvilket viste den nu berømte ottekant, blev først set på dette tidspunkt.

Dog kan det ikke have været før 1925 model år, at M.G s gik ind i alvorlige produktion, og det var tidligt i dette år, at "No. 1" blev bygget fra ikke-standardkomponenter.

En bredere vifte af organer blev stillet til rådighed, da efterspørgslen blev øget, herunder en to-sæders, en fire-personers, både åben og en sportslig salonette som fremhævede en boot høfligt beskrevet som en "and hale". Farve slut var to-tone, de åbne biler har øvre dele og skærme færdige i rødvin eller blå, og de lavere dele poleret aluminium. Den lukkede bil havde en ægte to-tone maling farve finish, og hvis ikke den første til at bruge denne slående farveeffekt M.G. var bestemt tidligt i marken. Resultatet blev ganske betagende, for bilerne så lav og "sportslige", og billedet i M.G. biler var nu indstillet. En lignende række organer blev fortsat i 1926

model år, og det var i denne periode, at M. G. flyttede til en del af den gamle Osberton radiatorer fabrik i Banbury Road, Oxford, for deres bil produktionsaktiviteter.

*side 12 i bogen:*

I løbet af 1926 blev Morris Bullnose erstattet af, hvad vi nu skelner som "flad næse". Ud over radiatoren, blev chassiset betydeligt reviderede hvilket forbedrede håndtering, men desværre effektoplysninger ændrede sig ikke og ydeevne lidt med den ekstra vægt bøder.

Den M.G. versioner fulgte lighed med de tidligere biler, men var af nødvendighed bredere, hvilket gjorde dem lidt mindre attraktiv. Varmeapparatet begyndte at tage formen af den nu velkendte stil, og i løbet 1927 emaljeret ottekant badge oprådt på radiatoren for første gang, i første omgang omgivet af en blå ring, med en nikkell badge midt bikagestrukturen og senere i den nu velkendte creme og brun formular. Krop styling blev hjulpet af indførelsen af "motor vendte" lavere paneler i stedet for poleret aluminium. En let Weymann-typen stofbeklædt saloon blev tilbudt sammen med alle de tidligere stilarter. Ballondæk blev standardiseret på M.G s på dette tidspunkt. I løbet af 1927 overgangen til den første M.G. fabrikken i Cowley fandt sted.

For 1928 modellen blev kaldt M. G. 14 40 Mark IV Sport og betydelig diskussion har resulteret i, hvordan "Mark IV" del opstod. Personligt tror jeg det er opstået, fordi bilen var i det fjerde år af produktionen, selv om "14 40" er sværere at forstå og kan have været et spørgsmål om bogstavrim. Forskellige forbedringer blev foretaget, herunder bremsesystemet, hvorfra Servo blev slettet. En af de mindre attraktive funktioner var brugen af myriader af ottekanter - en anordning, som skulle være motiv af M.G s indtil lukningen af TF. Den side ventil biler indtastet deres sidste år af produktionen i 1929 og ingen blev bygget efter flytningen til Abingdon følgende år.

Denne model er en af de få M.G s som jeg aldrig har kørt, så jeg kun kan bedømme deres ydeevne fra brugte udtalelser. Det ser ud til, at bilerne var behageligt at køre og i stand til en rimelig acceleration til en touring gangart på omkring 60 mph, der kunne opretholdes, takket være god håndtering. De tidligere biler er mere eftertragtede nu, men senere dem var uden tvivl bedre med forbedrede affjedring, bremses og styretøj. I 1927 en 14 hk bil var den første M.G. at vinde et løb.

## ***SPECIFIKATIONER***

Boring x Slaglængde	75 x 102 mm
Kapacitet	1802 cc
Ventil operation	Side ventiler

Udgangseffekt	Ca. 35 bh
Omdrejninger	4000
Gearkasse	3 gear, ikke synkroniseret
Bremser	Mekanisk eller Perrot-system, servo assisteret indtil 1928.
Bremse (diameter)	12 "
Antal bygget	Ca. 1300
Karosseriformer	2 pers. åben, 4 pers. åben, 2 dør salonette, 4 dørs saloner af forskellige typer

*side13 i bogen:*

Dette er et meget tidligt Morris Garage-karosseri på en Morris Oxford type six

*side14 i bogen:*

*side15 i bogen:*

*side16 i bogen:*

*side17 i bogen:*

*side18 i bogen:*

*side19 i bogen:*

*side 20 i bogen:*



*side 21 i bogen:*

*side 22 i bogen:*

*side 23 i bogen:*

*side 24 i bogen:*

*side 25 i bogen:*

*side 26 i bogen:*

*side 27 i bogen:*

## Kapitel 2

# Vintage Splendour

Den M.G. 6 blev først introduceret i 1928 Motor Show. Den side-ventil 14 h.p. biler var på dette tidspunkt i deres fjerde år, og det var temmelig indlysende for alle, at noget nyt var nødvendig, hvis offentlig interesse i den nye marque skulle opretholdes.

Som relateret i det foregående kapitel, den 14/40 blev Mark IV og til at ledsage den nyeste variation ikke én, men to helt nye modeller dukket op på M.G. vise at ledsage det. Disse nye modeller var i modsatte ender af både pris og størrelse skala: jo mindre vi mødes i næste kapitel, jo større er den 18 H.P. M.G. Seks.

I løbet af 1927 en Morris Light Six var blevet annonceret, drevet af en 21-liters 6 cylinder motor. Hvad var usædvanligt for denne Morris var, at knastakslen var over ventilerne opererer sidstnævnte gennem 'L' formet rockere. Denne bil nåede ikke produktion, og det var i "større", hvor enheden sidst blev anvendt i en Morris, og efterfølgende i "Isis". Enheden var en naturlig for Kimber dog, og det er blevet foreslået, at han var i ledtog med Morris motor designer, Frank Woolard.

Cylinderen blok og krumtaphus blev støbt i ét, med et aftageligt hoved. En fire hovedleje kontravægts krumtap blev præsenteret, med kæde og gear drev til

knastakslen. Denne kæde blev afveg i sin opadgående bane at køre distributøren, oliepumpe, dynamo og vandpumpe: alt fra en enkelt skæv gear aksel, som har bidraget til forskellige kørende problemer. Silent afvikling af knastaksel tandhjul blev sikret ved indskydning af en fabroil hjul.

Den indsugningsmanifold var ejendommelig, idet det fodret hvad var virkelig en cross-flow port layout, men de karburatorer blev monteret lave ned på motorblokken under udstødningsmanifold, fjorden ladning passerer gennem blokken og derefter op til havnene i hovedet.

Motoren var dog glat løb og meget stille, med meget gode drejningsmoment. Maksimal effekt blev aldrig officielt noterede og tallene nedenfor blev interpoleret fra en graf af ukendt oprindelse.

Chassiset fulgte 14 40 praksis, selv om tungere konstruktion, akslerne bliver M.G. designet og bærer Perrot-typen bremse gear. Maries Steering blev brugt. Tidlige prototyper havde 14 40 typen bolt-på hjul, men alle produktionen biler havde Rudge- Whitworth typen hubs, som blev monteret på alle efterfølgende førkrigstidens M. G. s.

Radiatoren fortjener særlig omtale, for det var krystallisering af de forskellige typer monteret på senere 14 H.P. biler, og samtidig indstille mode, der fulgte lige igennem til 1953 og kan stadig ses i vestigial form på de nuværende modeller.

Karosserier var commodious og luksuriøse. Bilen blev også rimeligt prissat, et godt stykke under den luksus klasse og i direkte konkurrence med Alvis og Lagonda. 80 mph tophastighed blev tilbudt sammen med god vejgreb, og generelle håndtering godt foran sine konkurrenter. Hvis det havde en fejl så de tre trins gearkasse kunne blive nævnt, selv om drejningsmoment kurve af motoren var sådan, at det ikke var nogen reel handicap for touring.

For 1929 et nyt chassis er designet af meget tungere konstruktion, med bredere sporvidde, fire trins gearkasse og meget forbedret kabel betjente bremses. denne nye

*side 28 i bogen:*

godbid blev kendt som 18,80 Mark II, den ældre model fortsætter som Mark I. Mark II startede den første serie af alfabetiske chassis præfikser, og kan betegnes som A-type, men sjældent er.

The Mark II gennemført karrosseri af bedre standarder, selv om en eller to varianter var faktisk af Mark I oprindelse, ved hjælp af bredere skærme. Chassiset gav mere stivhed, der tillod brugen af blødere vej fjedre, mens gearkassen været med til at kompensere for ekstra vægt. The Mark II var utvivlsomt en bedre bil end Mark I, men det var i gennemsnit £ 100 dyrere model til model, så Mark Jeg fortsatte og solgte senere bil.

I løbet af 1929 Mark I var udstyret med forbedrede, kabel betjent, bremses og i 1930 blev der indført en Speed Model, som havde en garanteret 80 mph ydeevne. Den Mark II Speed Model blev tilbudt, men større vægt af chassiset forringet fra god acceleration, som Mark I varianten blev rost.

Den ultimative 18 80 var utvivlsomt Mark III eller B-typen. Designet som en racerbil i Bentley tradition, og baseret på Mark II chassis det fremhævede mange af Mark II detaljer. Motoren var en modificeret form af 18 80, men havde en ægte cross-flow hoved for første gang på en M.G., og havde tørsumpsmøring. 100 hk og 100 mph blev håbet på, den tidligere blev aldrig opnået på trods af opmærksomhed ved Shell, og sidstnævnte var ikke tilgængelig som en vedvarende hastighed. Modellen blev imidlertid

kendt som den 18 100 Mark III og skiftevis kaldes "Tiger", "Tigress" og "Tigressc" Den første konkurrence udflygt af bilen endte i katastrofe, da lejerne kørte under 1930 Double Tolv løb på Brooklands. Bilen blev ikke køre igen af selskabet, og efterfølgende konkurrence- optrædener var få. Måske det var designet for sent: de dage i den store, såkaldte, vintage sportsvogn type blev nummereret - overskygget med hensyn til ydeevne og værdi for pengene af de andre mindre biler nu

optræder fra Abingdon i stort tal. Konkurrence optrædener af de 18 hk biler var ikke forbeholdt Mark III

Men for både Mark I og Mark II modeller dukkede op i stævner og forsøg. En Mark I var den første M.G. at konkurrere i Monte Carlo Rally, drevet af Sir Francis Samuelson i 1929, løb han også en Mark II i 1930 begivenheden. Men disse biler var, aldrig spektakulært succes i konkurrencen, deres metier være som en hurtig touring bil. Dette opnåede de uden tvivl, opretholde og forbedre standarder fastsat af de tidligere biler.

Mark Jeg var i produktion indtil begyndelsen af 1931, mens Mark II blev bygget indtil det følgende år, selv om nye modeller var stadig tilgængelig fra lager indtil begyndelsen i 1934. Den omstændighed, at 18 80 solgt langsomt var en afspejling mere af det deprimeret økonomi i verden end af bilen, for det var en af de rigtig gode MGs, uanset om betragtet i forhold til sin periode eller i bakspejlet.

Det indstille en standard, som ikke variere: at M.G. biler skal repræsentere god værdi for pengene.

side 29 i bogen:

## *SPECIFICATIONER*

	Mark I	Mark II	18/100 Mark III
Boring x Slaglængde	69 x 110 mm	69 x 110 mm	69 x 110 mm
Ventil	1 overl. knastaksel	1 overl. knastaksel	1 overl. knastaksel
Capacity	2468 cc	2468 cc	2468 cc
Ydelse	60 bhp	60 bhp	80 bhp
Max omdr.	3500	3500	4000
Gearkasse	3 gear ikke synk.	4 gear ikke synk.	4 gear ikke synk.
Bremser	Mekanisk:	kabel	kabel
	Tidlige biler: Perrot		
	Senere biler: kabel		
Bremsediameter:	12"	14"	14"
Antal bygget	501	228	5
Karosserityper:	2 dørs Salonette	2 dørs Salonette	4 sædet Sport/Racing
	4-dørs Saloon	4-dørs Saloon	
	4 sædet åben	4 sædet åben	
	2 sædet svigermork	2 sædet svigermork	
	Speed model	Speed model	
		Coupe	
		4 dørs de luxe Saloon	

:

side 30 i bogen:

side 31 i bogen:

side 32 i bogen:

*side 33 i bogen:*

*side 34 i bogen:*

*side 35 i bogen:*

*side 36 i bogen:*

*side 37 i bogen:*

*side 38 i bogen:*

*side 39 i bogen:*

*side 40 i bogen:*

*side 41 i bogen:*

*side 42 i bogen:*

*side 43 i bogen:*

*side 44 i bogen:*

*side 45 i bogen:*

*side 46i bogen:*

*side 47 i bogen:*

*side 48 i bogen:*

*side 49 i bogen:*

*side 50 i bogen:*

*side 51 i bogen:*

*side 52 i bogen:*

*side 53 i bogen:*

*side 54 i bogen:*

side 55 i bogen:

### Kapitel 3

## Tidlige Midgets

Hvad bedt Kimber at overveje K hp markedet som otiske Wilh potentiale er ikke kære. Før 1928 Motor Show a]] M. G. 's havde været i midten prisklasse, med en accent QO en veludstyrede touring bil med tilstrækkelig hastighed, snarere end den egenskab \* af en ægte sportsvogn. Den 18 60 var et logisk skridt fremad med denne politik - Midget, annoncerede kort efter seks, syntes at gå nye veje.

Af 00Ur «e, der kunne undgå at lægge mærke succes Sports Austin Seven? Indførelsen af Morris Minor i 1928 må have affyret Kimber fantasi, tor, hvad Austin havde gjort, helt sikkert m.u. kunne efterligne eller endda forbedre?

Ændringer af Morris Minor 10 gøre den nye Midget var meget få; næsten syngende den pæn to-sæders krop og dens udvendige fittings. Årsager til dette var uden tvivl forbundet med hastværket med at få en bil til Olympia, for ændringer fulgte, hvoraf mange ubevist på den oprindelige specifikation.

Motoren var en fire cylinderenhed., Med to hørelse krumtapakslen. Det havde en overhead CVMfaoft] kørt gennem to MAS • •! bevel gear og lodret aksel, hvor sidstnævnte er dannet i panden ved dynamoen ankeret. En fleksibel kobling blev anvendt til at overføre drevet fra ankeret til en kort aksel i topstykket. Den forreste krank retsmøde var en dobbelt-rækken kuglekrans \* men alle andre lejer var hvide metal. Krumtapakslen blev indført i ctankcasc gennem den forreste ende, som tillod de vigtigste lejer, der skal støttes hele vejen rundt ved urankeasc, hvilket giver stor styrke.

Portering var langs venstre side af topstykket med indløb siamesed, som var udstødning porte til cylindre 2 og 3, Ventiler var svagt hældende i hovedet, og blev drevet af finger-type cam tilhængere drejelige på excentrisk boret buske fra to skift, en på hver side af hovedet. Denne grundlæggende design featured i alle o.h.c. Midget, Magna og Magnetic rækkevidde, og viste sig at være en vigtig faktor for succes i rhesse biler.

Koblingen, chassis og aksler M-iypc var alle morns dele, selvom fjedrene havde dflGKHMD camber og styringen en ..; .. m ændret. The Meeting kolonne

blev stejlt raked, og IHE gearstang forkrøppet ned, giver jeg toWCi kørsel positio Hele bilen er designet som en iporty snarere end sportsvogn> men forudsat så god vejgreb og ydeevne i forhold til sine konkurrenter thiii det var snart

omtalt som en "ægte sportsvogn" af pressen.

Det vil være en succes var temmelig obVHHB fra indledende efterspørgselssiden \* på 192H Motor Show, men det var seks måneder før produktionen begyndte for alvor. Bilen var i stor efterspørgsel og solgte godt for de næste tre JfOCft RacmR blev overgivet i private ejere på Club møder i 1925 ^ men det var optagelse af et team af biler i 1930 Dobbelt Tolv Race, og ai I x Mans samme år, som producerede den første Midget racing øre

The Double Twelve Midjgei WW modificeret men en smule fra standard spec

Motoren havde forbedret ventil timing, en større carhureitor og Brooklands udstødning En større benzintank blev monteret og et væld af andre detaljer blev udført

*side 56 i bogen:*

vores. Karrosseriet var lidt smallere end standard, og havde skåret væk dør siderRegningen var ellers sammen lignende linn Kxtra resultat blev opnået kun ved at øge den anvendelige rev. vifte af The motor, og har kun 650 cc det var svært handicappet i 1100 re var ingen match for de Kilcys og AmilcarsUna bestræbelser, som kulminerede i en M.G- være den første 750 cc bil for at opnå.[00 mph førte n racing mand væsen fornærme en 750 cc køretøj uf enorm kapacitet til 1931: Den Mondhery Midget, eller C-typeMotoren efterfulgt M-iype praksis næsten nøjagtigt, men var i stand til megethøje krumtapakslen hastigheder, takket være en ny ventil timing, som i øvrigt blev vedtaget En fire-trins gearkasse af KNV fremstilling tilladt lulle brug Df den nye fundet magt til at være nøgenSuccesen med C-iype kan næsten udelukkende tilskrives ED Dutta imidlertid. Rammen var en stige-typen, og aksler undermonteret - den bageste man faktisk pacing over rammen. Aksler fulgte M-iype design, men dør hele chassis gav en virkelig blår tyngdepunkt. Spring montering: var af en drejetap ved den forreste ende, den bageste ende (gemmer sig i trunnions- Dette elimineret sidelæns snoede effekt opleves med lænket fjedre på hjørnerne Hjul var o (Rudgc mønster for første kalk un a.

MjdgBE opladet og unsuper ladede former til at tage Besi fordel fra handicap anvendes i forskellige arrangementer

Gennem hele 1931 C-type var uovervindelig i det \*, klasse, som udkommer i både super-

Under I \* J32 blev gjort mere strøm til rådighed ved brug af en cross-flow topstykke som igen nødvendiggjorde brugen af en gaffeltruck krumtapaksel. Kompressor ved op til 14 lbs psi, blev boost anvendt, og mod slutningen uf året 12 "bremsetromler blev tilgængelige, og de fleste biler, der anvendes i racing var så udstyret til at hjælpe retardering, som var blevet problematiske fra de høje hastigheder nu er opnået ,

Sammenfaldende med indførelsen af c; kom der en D-type. Det var jeg fire personers Midget, som blev i realiteten en forlænget C-type chassis, men det blev

drevet af en M-typen motor, så den resulterende bilen ikke var en hurtig en. Salget var aldrig meget gode, og dem, der købte dem fandt, at med fire deroppe var ptobfara i håndtering.

For 1933 en helt ny serie af Midgets blev annonceret, og Motor Show i 1932 blev præsenteret med en sensalmn svarer til indførelsen af origin.f. Dværg.

The J-series var en forfinelse af C og D Serie i produktion limn, • • Jeg wlucfe J2 B FHC bedst kendt, anses af mange som typisk for M. G. sportsvogn, og helt sikkert det banede raa I bilen med lav endeligt udvekslingsforhold og 8 høj revving motor for de fleste efterfølgende oJl.C rnOfM

*side 57 i bogen:*

Chassis layout fulgte C-type mønstre, og motoren var en productioniscd version af 1932 C-typen enhed, med armbrøst H-port hoved og alle. Twin S.U. karburatorer wen featured) og maksimal effekt MI citeret på ^ K) 0 rpm: med ento-bærende rranMlfift Bod] arbejde brød nye grunde. Det var meget enkel, og Yei virkelig attraktiv. Firkant luttede, fejede op over forbræt, skæres væk på dørene - det. så en reel go

En kæmpe brændstof lank ma monteret VCfftieaikj på bagsiden, som sikrede en god touring rækkevidde. De cyklus-type skærme sat hele bilen fra.

En tour-sestet versionen, den J1 blev ottered i åben og lukket form, meget ens i layout til D-typf

En trykladning J- aflivet J 3 blev annonceret, og bortset fra en 750 CC enhed, der svarede til tidlige C-iypes, var en J2 i eva snarere bedre, hvis egnede danner gnister propper kunne findes være præstation var Den racing-version ^ \ 'J-området var den Jt jeg i ,, l > Var dybest set en] 2 selvom styringen track-stang blev delt ved venire ligesom det-typer, Brake gear featured de 12 \* trommer n Inch blev fundet på Magna. Den J4 var en virkelig hurtig bil, bliver flere Brookhnds omgange over 100 mph registreret, og skødet rekord for klasse H på Ards er evigt holdes bv Hugh Hamilton i en af disse biler på 77,20 mph, sat i 19J3. "Hammy" var en af de meget få bilister til at csrract det fulde potentiale af denne tvivl om, at den fortsatte udvikling af den type fra en frisk performer gennem den første klasse H bil at overstige KW mph til en ægte 80 mph lille ryk bil gjorde meget for at fange fantasien af det offentlige Samtidig, bilerne affødt meget advene kritisk: Dette blev opformeret stort set af dem, der hud ejede en halvgammel Cgaznpie i dårlig reparation. Tidlig J2 er bestemt ikke lever op til SO mph forventning ^ men som fcOOS JS tuci sult problemer blev overvundet der var Lew, som ikke var i stand til mindst 75 km / h på niveau med skærmen nedad.

Holde denne klasse af ydeevne udelukkende var J spørgsmål om vedligeholdelse, og som med mange mere eksotiske maskiner, blev de bedre alene end blandede sig med af dem som ikke havde kendskab Den vertikale dynamo havde også sin



andel af kritik: ikke så meget for sin egen funktionsfejl en \* fordi olie blev ry for at fælgen over instrumentet afdrypning fra lodret aksel ovenfor. Igen kun blev oplevet af dem, der havde fjernet hovedet, og ikke sørget for at tilpasse drevet på samling.

Givet omhyggelig vedligeholdelse disse biler alle gav, og faktisk stadig give, god service. ITbey sikkert var i stand til at tage tjære mere hårdt brug end nogen tilsvarende kom- et hvilket som helst pnee, vidner som faktum er, at så mange har overlevet til PHSea rime trods maltreatment-

*side 58 i bogen:*

*side 59 i bogen:*

*side 60 i bogen:*

*side 61 i bogen:*

*side 62 i bogen:*

*side 63 i bogen:*

*side 64 i bogen:*

*side 65 i bogen:*

*side 66 i bogen:*

*side 67 i bogen:*

*side 68 i bogen:*

*side 69 i bogen:*

*side 70 i bogen:*

*side 71 i bogen:*

*side 72 i bogen:*

*side 73 i bogen:*

*side 74 i bogen:*

*side 75 i bogen:*

#### Kapitel 4

## **Magna og Magnette**

Med den succes, 8 hk Midget, og sejren \* TM; EN

"NSÆ, it must have been obvious

Kimber må have overvejet muligheden af en 12 hk Midget, men heldigvis blev ikke fristet til at sætte det til retssagen, sandsynligvis have forsøgt en Hornet jeg naturligvis også planer rushing videre med Dobbelt Tolv Midget og med en vigtigere bil, der banede vejen for C-type Montlhery Midget. Disse ville have holdt Design holdet mere end lidt travlt.

k var således september 1931, før den første 12 hk M.G. Magna blev annonceret: en "light seks", som var M. G. udbydelse til motorsport offentligheden seneste dille i søgningen efter glatte at køre motoren.

Chassiset fulgte meget nøje layoutet af C og D-type Midgets, deling aksler, styretøj og bremses, f i ke D, F-typen havde en nittet chassisramme,

med ophør af produktionen af de gamle side-ventil biler

Den Wolseley Hornet blev indført earlv i 1930, og det n ». "" "M e motor. Resten af carw u ^ p S ^ bil, blot at være et forlænget Morris Minor: det havde endda Minor krop jeg med undermonteret bagaksel. modate den ekstra motor! ••. "til racing C-typen.

Motoren var tæt,! -. plus 2 cylindre "latte;.. • Klæder er en oversimplificering, men sandt var det en seks cylindret enhed, og sandt det bar mere end en forbigående lighed med M enheden.

Både krumtapaksel og knastaksel kørte i fire lejer, den forreste er en bold løb som i Midget, idet de mellemliggende lejer dannet af aluminium huse indeholder hvid-metal foret bronze bøsninger - ligesom de gamle Morris Oxford enheder. Disse huse blev fastspændt omkring krumtapakslen og derefter hele krumtap blev tilført gennem den forreste del af krumtaphuset. De indbyrdes lejer blev fastspændt med langt gennemgående bolte. Store ender var af hvidt metal påføres direkte på stængerne, selv om nogle tidlige motorer havde aluminium stænger, der nødvendigvis brugte hvide metalbronze buske.

Knastaksel drev var af en lodret aksel indlysende M-type oprindelse, og ventilen gear og portering var meget ens, ventil timing er af den tidligere M-typen sort. Hele motor blev klædt i metalplader, formentlig for at skjule det fra dets Wolseley forebear!

Drevet blev taget gennem en kobling af større andele end M-type til den ENV gearkassen allerede nævnt.

Karosseriformer oprindeligt tilbudt var fire-sæde tourer og en tæt koblet salonette. Begge modeller var attraktive, og generelt håndteret godt, hvis noget mangler m power at the topendof the scale. Motoren var unægtelig glat, på trods af at blive

monteret stift i chassiset, og var i stand til at levere en kontinuerlig strøm af drejningsmoment fra kryds-over hastigheder

*side 76 i bogen:*

helt op til maksimalt Gearkassen havde ideelle forhold, og kombinationen forudsat ^^ - a ^ iriiTy dejlig.

Mod tidspunktet for IM12 Motor Show, blev specifikation af de bilen ændret

- stramt, L2 tiende dninU værende IHC væsentlig forbedring. En to-sæders, hjælp J2 mønster køretøj:-. Drevet h \ en noo cc sekscylindrede enhed, blev det døbt die "Magnetic \*\*

- itfHflif1

Chassiset og <tin fulgte nu etableret layout af MG s selv om det var både længere og bredere, og havde mere spor-Styringen blev gear givet en patenteret delt track-stang layout, der blev antaget at give mindre tilbageslag JT der indskrænker hjul: træk link er fastgjort til en løbearmen til venstre for midten af akselstangen.

Jeg mack stænger blev også knyttet til th: s stjernejul. Layoutet vises \* 10 har været

i det mindste delvis NicoessfiU hvis J Lille expeniive

Bremse gear fulgte M, G. praksis, selvom elektron bremsetromler af 13 "diameter

hoved, og en meget StnmgCI crankshai: og knastaksel. Knastfølgerne blev modificeret 10 rake nogle af belastningen fra knaster. Portering Wis --is ID en STDC, og ol piMnvclly

enorme størrelse

Ikke mindre end 3 S.U. karburatorer blev monteret, og tænding blev leveret af en B.T.H.

Magneto monteret ved siden af offside af 'være motorblok. En lav overlap ventil-kalkning blev anvendt, hvilket tillod en meget lav motor kryds-over, hvilket igen EUNIS li

r

. deltage og kaldte lb \* F2, mens llic fire-personers blev kendt som l 3

. På det samme Motor Show men W8fi indført en langt vigtigere vifte af

Motoren var en meget forbedret version af Magna enhed, der •

cd, der dårligt sagsøgt sengetøj skrumpet itt "Krybe", når stationær, på grund af særegenheder, for rrarwrnharianl

ngen hollandsk var u \* ed, drev bliver taget direkte til en Wflson-typen præ-sclceior gearkasse fremstillet af E \* N »V. Vælgeren kvadrant er monteret i den position besat af gearstangen af en conveniioR.il gearkasse. For dem bekendt med denne type gear / bos t skal han forklarede, at der ikke er nogen redskaber til at flytte som sådan. Der er en kontinuerlig gear, lavet af -1 klynger af gear: tilbageførselsforretninger, Ist »2. og rd gear \*?. En kegle hollandsk leveres direkte lop gear. Bremse bands indgået aftale om at rtop en af IDC gear klynger revolverende, der ændrede gear fra motoren I

rciir aksel

Driften af gearkassen var i to EOG £ 9 m -.tlv udvalg af die gear kræves,

visnesyge: bandet betjente håndtag \* og engagement, som Waa leveres af drift LLU fodpedal placeret, hvor man normalt kan finde på koblingspedalen. Det gjorde det muligt pre-sclection ora gear og iimediaieengagemLii 'med W (være behov fa - • nctironisaaiion af hånd og mund bevægelser og faktisk uden megen anstrengelse fra hjernen Præ \*\* eJcctar blev oprindeligt designet a-, et alternativ til \ nchrome> h-system, som stadig var tjære fra perfektioneret, li ... .., dyrt at lave, ogkompliceret at arbejde på, hvilket resulterede i meget uberettiget kritik af typen

*side 77 i bogen:*

Det var omkostninger og påbegyndelsen af effektive automatiske gearkasser, som til sidst dræbt det dog, hytte LOR mange år, selv så sent som 1957, preselector gearboxe \* blev idømt en bøde på

racing ører

Karrosseriet tilbydes med Magnetic var som remarkabk- a \* dets mekaniske

pecificaii!-n. En pause på fire staler saloon \* af puuniess aanstructian, som tilbød 70 mph

, nd

plus (ved 5,00 \* «\* rpm !: en ^ S \* - appotettoHll \* til en pris, kun lidt højere end den gearkasse, og standard M.Ci. ventil timing,

Motoren FRF salonen var kendt som KA, mens den for åbne CW n

KB.

Jeg .. • • -; • ! - .1 Portering af Magnetic ha \* allerede blevet nævnt, og tbJs førte CD

en noget skuffende magt output, The KA, med sin »Mow" ventil timing kunne

1

kun administrere en output olie 5 Bettei ihun Magna enheden. 1 han Cr forbedres ved en

yderligere " ", takket være dens timing ,, men dette var. opnået på udgiftsført hjælp 3500 rpm ITIC K-ivpes kunne gøres for at klare sig godt, men kun ved virkelig U-sirig gearkassen

frit, og dermed BUS gjorde BOL smerte anerkendelse, de burde have fået.

En K-type, der gjorde udføre weJI men wu K3 racing Magnetic;

Sandsynligvis den besl kendte M.ti. model, er det helt sikkert en af de mest SÅDAN racing; biler nogensinde er bygget.

Den K3 var dybest set en trykladning K2. Motor var næsten standard KB specifikation, selv om særlige ventiler og ventil fjedre blev brugt, arnl IHC heftnaa havde h jeg

Tidligt i IQ33. et åbent fire-sæders blev endelig annonceret, og en to-teater kortere wheelha ^ e bil kaldet i K2, idet fire-personers und Saltan kaldet K! V Dteehankil speeiliatkm rf de åbne katte budt på en to-plade kobling, und manuel t> m -y-tw

Riley Nine: men med en seks cylindret motor en J tjære Bettei bandj & ng uci.I KC

duty metal anvendt. A <-upcrchatgcr var monteret foran Pi boost ansat sikret tilstrækkelig montering af store pMrni •:. • output blev rejst med en faktor på næsten tre over na unblown bror den høj Chassiset var thmlai til K2, selv om et kryds var foret som i K1 bag gearkassen, som var en preselector. Særlige bremsetromler FCN hvor liner blev skruet i, blev anvendt, foUowing problemer i bilens første Darings,

Per en ny model til at vinde klassen awards ved større arrangementer på dens IIR-st mifing blev noget af en M. G. præstation fra 193Q, og K3 vandt både sin klasse tildeling og

hold award i Mille Miglia i 19J3. Dette blev fulgt med couniksa m b I Id I 1933 IHC Magna rækkevidde blev ajourført med I - typen afstand, i hvilken en woraichHi af en Luo cc K-typen motor blev brugt til at forbedre de possrtrililies til forbedring

performance ot 'rækken, og også som et skridt indad standard isiiion

Motoren, der er kendt som lite KC, var faktisk en KB enhed med spole ^ .nin .. • snd dobbelte karburatorer. Den KB kobling og gearkasse blev præsenteret, er tatter øvrigt være CBKinially det samme som det foret til J-Midgets L-Magna I i fire-sædet og saloon jeg I og to setter L2 forma var en temmelig

*side 78 i bogen:*

bil, selv om Kimber lavet en af hans. sjældne gaffes i coach bygningsdesign med en umttractivc Conrinerital Coupe.

Senere i 1933 K.1 og K.2 intervaller blev leveret med mere magt \* afledt ved at udvide motor 10 127 L M ved at øge slagtilfælde. Twin karburatorer og spole tænding var udstyret til denne enhed, som også bød på en kobling, på trods af brugen af præ-sektor gearkasse.

Denne hollandsk blev drevet af pedalen og dens formål var at afbryde gearkassen fawn motoren, når neutral var "engageret". Dette tillod brugen af "foster" ventil timing) da prc-selcctor krybning var nu afskaffet. Mærkeligt nok denne enkle og elegante løsning på problemet blev ikke brugt af nogen anden producent, der syntes at foretrække de ekstra komplikationer af automiitic koblinger på væske

koblinger

Den nye motor blev døbt KD, og gav K1 en ny leasing af UFE, med

25 ',. mere strøm, end når oprindeligt indført.

Mens matte fabrikanten var tilfredse med at introducere nye modeller hvert år, M. G. syntes at gøre det e? græde seks måneder, om i marts 1934 en helt ny serie af Magnetics

Wis annonceret - N-iypc

Th \* N var vigtigt, fordi chassis design blev ændret, og fordi det var at være den sidste lille seks M. G., samt den sidste af det indre o.h.c. biler til at forblive i

produktion

Motoren var en udviklet Ebon af KD enhed. Forveksling som til stemplet

dSspbceownTi men i sf af fabrikken optegnelser, har personlig erfaring ført forfatteren til den konklusion, at slagvolumen var. den samme som for Kl>. Ændringer blev temmelig vidtrækkende, der involverer motorblok, topstykke. Uriel manifold, smøresystem: ind kobling. Ændringerne produceret en magt output stigning OFA yderligere 25 ' ", som begavet K-type med en god tur af hastighed

Gearkassen var magen til L-type, skønt forhold ved første wen af "inats" type, med to lave udgangsmaterialer gear og to meget højere forhold.

Chassiset cfestrm særlig omtale, da det var den første M, G. siden 1930 ikke IO har en simpel chassisramme, RHC sideelementer er bredere bagtil end fortil. Også outrigger medlemmer på hver side og den bageste foretaget kroppen, idet disse isoleret med Silcntbloc bushc \* fra hovedrammen.

Karosseri var åben to- eller fire-personers type, hvor "slab-tank" "mat ikke længere slidt, brændstoftanken er dækket af en velskabt hale, Kort efter anmmncrmTi: typen yderligere to karosseriformer blev annonceret, at Attingham 2 4-scater som tL-surrcted (han Dickey sæde, og en Airline Coupe. Kun få af begge typer WCte rent faktisk produceres, sandsynligvis 12 af hver, og det er mærkeligt, at ingen steder i pressen kan OFLC finde henvisning til 'nEJ' oj som 40 eller deromkring blev bygget, Denne model var bestemt Buul og tilsyneladende osod de usolgte K2 organer. Det viste sig populær med mils

Broderskab.

*side 79 i bogen:*

PQR 1935 den mekaniske spedtication blev ændret lidt, vender tilbage for at lukke forholdet gear og karosseriet blev revideret med en lavere forbræt og tronl hængslede døre, blev en spaltegulv kølergrill som IFT SO "\*", og moderne l'B anvendt, og denne version var kendt i Factory som KB

Vende tilbage til 1934, en racing version af die N, ME, blev udviklet specielt til den T.T. hvor> upcrchargers blev forbudt for det første år. Med alle odds igainsl det, en NT vandt løbet, om handicap, er hurtigere end alle andre slagtesvin men to 4'-liters motorer! køretøjer.

Abo m 1934 IHC KN saloon blev annonceret, som tilbød K punutess salon bøde med N-iype Powes enhed og gearkasse, som ai bæst begavet cor med trannn. En åben fire-personers udgave af KN blev solgt af L'nil Motors i London som "T. M. Speed Model Magnetic ", en ganske TEW hvoraf synes at have overlevet.

Men ved 1955 alder af 'lille seks "var på vej til et tæt - gummi monteret store forskydning' fours \* give bedre drejningsmoment charactcrisues Den NB tjent på i produktion i 1936, dets høje revving og usædvanligt glat motor cennpeung held med.. mindre avancerede enheder, Magna \* og stormænd var for det meste god dåse, b være undervurderede, den "hende for snævert fitt sin præstation, og KI og K2 temmelig tunge. Det N "s var sandsynligvis den bedste af o.h.t, M. G. s halsende tilstrækkelige præstation i standardformular og dyrlæge er i stand til at tage meget mere uden at forstyrre dens goo

manrtein d

*side 80 i bogen:*

*side 81 i bogen:*

*side 82 i bogen:*

*side 83 i bogen:*

*side 84 i bogen:*

*side 85 i bogen:*

*side 86 i bogen:*

*side 87 i bogen:*

*side 88 i bogen:*

*side 89 i bogen:*

*side 90 i bogen:*

Den oprindelige Magnette var en MG K1 Pillarless Saloon, JB 550. Ja, faktisk havde den stelnummer K0251 og eksisterer stadig den dag i dag. Forfatteren betragter denne, som en af de smukkeste lukkede MG'er overhovedet. Den var dog lidt for tung til den 1100cc store motor, den senere KD versioner var bedre. Den super-udstyrede bil vakte minderne frem fra den gamle 18/80-dage.

*side 91 i bogen:*

Øverst: Cecil Kimber i sin MG K1 med specialkarrosseri. Den var forsynet med kompressor.

Til højre: En Abbey-udviklet MG K1, sandsynligvis en 1934-model.

Til højre: En Magnette med et Whittingham & Mitchel karosseri. Denne er på en KN chassisramme.

Nederst: En anden MG K1 med en Abbey-karosse, denne med et specielt Stål kaleche.

*side 92 i bogen:*

MG K1 tourer: Alle disse er forsynet med en tidlig MG KB motor enhed.

*side 93 i bogen:*

Den tosædede MG K2 delte mange chassisdele samt forvalgsgearkasse med MG K3, men den er faktisk en meget mere sjælden bil

*side 94 i bogen:*

*side 95 i bogen:*

*side 96 i bogen:*

*side 97 i bogen:*

*side 98 i bogen:*

*side 99 i bogen:*



side 100 i bogen:

side 101 i bogen:

side 102 i bogen:

side 103 i bogen:

side 104 i bogen:

side 105 i bogen:

## Kapitel 5

# Midget gror op

Den tidlige Midgets af kapitel tre omfattede indførelsen af J-serien, ved [han ende af 19i3 dog, tWolKftdn ^ Oftllkdufi «U absolut føler stammen \* især i racing. En redesign af magt enhed blev kaldt for.

Hvis F Magna havde en motor, der var en "M plus tm", så at for jeg 'var et "X minus to". I realiteten blev cylindre 1 og 5 fjernes fra blokken, forlader jeg fire pol nf forholdsvis store udvendige dimensioner. Centret hovedleje var-stål af-lignende mønster til N. krumtappen var uhyre robust i forhold til J, Tlic kobling og gearkasse var af lignende mønster til N

Den ChlSSie folUmed J praence, selvom de større bremsetromler af L & N var

anvendes første Lime på en sports Midget- Open to 01 blå seniorer -amibr generelt layout tn J. men meget bedre i detaljer, blev tilbudt, og en smart fallback coupe Kaldet en "Airline" blev tilgængelig kort tid efter introduktionen L'nfonunately PA, som det senere blev kendt, blev sufiering fra et overmål af vægt og fulde potentiale rit denne Utile bil kun blive realiseret, når trykladning. Kompressoren kits blev tilbudt af flere producenter, og M. G. ser det un- præcedens trin tilbyde at fortsætte garanti af bilen forudsat en af [han f t enheder inking ved en maksimal boost af levende pounds per kvadrattomme m i anvendes-

Hård konkurrence, især fra Singer Nine SpoffS wai blive oplevet selv om det var stadig ikke opvejes

Topstykke og knastaksel design var meget lig den N, faktisk hele motor indeholdt 0,1 m.isiimim af pander udskiftelige mellem Midget og Magnetic.

dog, og ii havde at blive optaget, at den 970 cc af denne bil var mere end en 1 Hit) af M.G. - Selv om førstnævnte bil havde en to rives krumtapaksel. I] 93

i.! • = •• "han cylinder h.irc blev øget til oOmm, og sammen med andre detaljer nvdihc.itions bilen blev kendt som PB. Den nyere version er let genkendelig med lol

sænket kølergrillen. PB var en langt overlegen øre M det \* lillebror i term- ', deevne, MI, at ganske Lew PA blev efterfølgende omdannet til PB ttinn W hjælp sælge dem.

Med turbolader dan- net PB havde få ligemænd i sin tid, og snart viste sig Omni-

potent i forsøg - en fabrik understøttet hold kendt, som "Cream Crackers" er særlig vellykket. Selv nu mange M.G. entusiast- \* bedømme en blæst PB m. bil, selv om dens roadholding er af en udpræget vintagepræg.

Racing kunde for 1931 blev tilbudt Q-typen. Denne bil havde samme boring og ^ irokca-i andre 750oc biler ,, og anvendes af P-type blok og hoved. En særlig krank uu stænger blev brugt, sidstnævnte heing steg i styrke i løbet af året og efterfølgende monteres på de fleste racing o.h.c. modeller, En højtryks Zoller blæser øget m ioifc en til omkring 21 atmosfærer, og den deraf følgende effekt næsten matchede: IFL ¥ LV, Som i K5 blev anvendt en præ-selcctor gearkasse, men et ikke-tjenestegørende hollandsk bidraget til at afbøde de belastninger på bagakslen. Bredere sporvidde blev opnået ved anvendelse af N-type aksler,

*side 106 i bogen:*

ellers chassis og krop design blev mere tæt forbundet med K? end

1

..

Denne lille bil var ton hurtigt for de fleste bilister, dets hårdt suspension får det til at springe

& OAI pukkel til bump omkring Bruoklands. Det havde kvalificeret succes i korte arrangementer

RLJ i hænderne på Rill Kvcntt.and en yderst anmeldt Q-typen drevet af George

jeg

Harvey-Noble i: >> 7 holder Bronklands Ydre Circuit Class 11 record tor al rim på

,

.1 Phenonwiul hastighed på 12x4 m.p.b

i: ... • 1934 H w. Charles var invcsdgattna uafhængige ophæng

og h i 1935 rVLG tilbudt en bil, der kun kan kaldes revolutionær: R-iypc i rwci enhed og gearkasse var bastcaBy Q-type, men med forbedret ifKJ I

system, som næppe påvirket effekt, men reduceret appetit for sparkin

phIES

StaspenSJoili og henvisning til fotografierne vil Teh IHC hvile. R-lvpe s weaknesie var i sine lige lange bageste stræbearme og dens ratfaet for bløde bageste torsion barer, som gjorde IHC bil ustabil under bremsning belastninger. Dette var en lille fejl dog «BKH could er blevet udbedret. Faktisk arbejde var begyndt med modifikation til den bageste affjedring, men dette var ikke at være, for en hah var cil k

1 "IK K-type var alligevel fairh Sccessfulj •> • I-1 kunne uden tvivl have været gjort mere, men racing koster penge, og det var en handelsvare, som den lille Berkshire fabrikken var kort, og en som IHC forælder Nullield Organisation var

absolut HWgoing i udbuddet tor sådan. irivulous MXfViaes

I 1936, far end en forbedret P-type, Midget blev: givet en helt ny specJAcatioo, SO a-mmenccd den ccfefbafsted T-Series Midgets: dette: en DOW beinc

betegnet ihcTA

Motoren blev afledt fra den nyligt indførte Morris Ti, lige som den

originale Midget blev afledt (ram cookKrapoxai] Morris Minor, I tut h havde push rodu JNJ alle FRA dele på den ene side af hovedet blev taget som et tegn på tilbagegang, Det var også lubber monteret, så chassisrammen var boxed ved den forreste ende til at bevare stivhed.

Koblingen og gearkasse var Åbo & wn Morris Ti, men

:

. •! iii, M.G. layout selvom bodywoii var så rummelige som den

V. iL-n.\_.iL '. Hydrauliske bremsere •• '• <••' sm mønsteret fastsat af større Mom

baseret SA, for nylig indført

Det har vist sig at være en jgood lyd bil, men blev ødelagt af en motor, som ikke gjorde

reagere på tuning og W »001 berømte fi» bc-RII; robust i standard tunc, har det .mcd et ufortjent ry for at være en dårlig bil.

[T var et skævt behagelig bil rn drev. Dens larsie 4 cylinder enhed havde en skal bnprctstve lav hastighed tnranc som endeared ii til IHC-krabbe brigade, muntre de "Cream Crackers" • FID "Tre Musketerer" hold til sidst brugte T-iypcs, selv om der tidligere i en mere lapsede lirm end PB er anvendt .axles,

*side 107 i bogen:*

RVI i "J7 d UKW UUIUk il.li Uk -.! <l £ ••• \* IVI un • -.,

• jeg 1.:IIUHI.S XPAG enhed, som var at funktionen SÅ pr ^ minemlv i M.G. formuer for te næste femten år.

En fire cylindret pushrod o.h.v enhed, det bar lidt, men overfladisk lighed med den ne det erstattet. En ny blok, hoved og opvejes krumtapaksel var ansat helvede lejer blev brugt i de plejlstænger og hovedlejer.

Alt, TA motor manglede, den nye TB enhed dårlig. Det var leuntil, havde £ ood ombustion kammer og ventil port design, var i stand til at køre ved høj hastighed og i stand f blive udførligt tunet. Når monteret tn T chassis TB blev født, Hui bilen NLV havde en meget korte liv takket være arbejdet i en kriminel galning der kastet

.orld til en større krig

*side 108 i bogen:*

*side 109 i bogen:*

*side 110 i bogen:*

*side 111 i bogen:*

*side 112 i bogen:*

*side 113 i bogen:*

*side 114 i bogen:*

*side 115 i bogen:*

*side 116 i bogen:*

*side 117 i bogen:*

*side 118 i bogen:*

*side 119 i bogen:*

*side 120 i bogen:*

*side 121 i bogen:*

*side 122 i bogen:*

*side 123 i bogen:*

*side 124 i bogen:*

*side 125 i bogen:*

*side 126 i bogen:*

side 127 i bogen:

## Kapitel 6

Mere dbswmion findes i M.G- cirkler, når diskuterer S-V-W rækkevidde end nogen sther før krigen gruppe af biler, og er kun rivaled af, at omkring senere efter krigen,

Magnetisk \*

Havde h DoT været for ændring af politikken i 1935) SA kunne godt have været en

Magnetisk racerbil baseret på R-type \* og T-type blev allerede i form M "en uafhængigt affjedrede Urge sedan bil drevet af en BLackburnc huilt VS motor kendt over hele fabrikken som" Queen Mary ". Men det er ikke til var være, som var sandsynligvis

lige så godt, da vi måske ikke endnu har haft M.G / s for at skændes om.

Den SA, som blev indført Sent i 1935 afløste KN Magnetic, 1: "Jeg det faktum billigere, men olfcrd betydeligt mere i form af enmført og den måde,

opfyldelsen blev leveret.

Chassiset er baseret på Wolsclcy 1 \*. kunne blive omtalt som en up-dateret udgave

ot 'den gamle IS 80. En 2-2 ansætte seks cylindret motor, med pushrod ventiler leveret magten, og et styrt gearkasse overført dette fra en kobling nuancer af IS MI igen til de konventionelle bagaksel. Foraksel skylder noget til M.G, racing praksis, at have moment reaktion kabler, men bremses var hv.ir.iulii.all-. opdateret nn IHE Lockheed system.

Vognmagerarbejder var ganske breathtaking- Salonen annonceret lirst havde smiMh km linjer, og masser af plads, alle inden for wheelhase. Performance var tilstrækkelig, og opnåede i relativ stilhed.

Hele bilen syntes at tilbyde alle (hat den nyligt UUKJUJU ed 1 liter Bentley gjorde ved mindre end en fjerdedel af omkostningerne. Faktisk gjorde det repræsenterer god VJIUC tor penge \* og viste sig rimeligt vellykket ,, bringe MG ejerskab til et langt bredere publikum .

En fire-personers tourer ved Chailcsworth og en virkelig smuk Tickford Coupe af Salmons brak et år efter første annoncering, øge appellen \*> f bilen.

Over sin tre år valuta bilen var progressivt forbedret, med større motor, synchromesh gearkasse og en Boal EFT detalje ændringer, som nu gør historikere '!.!',

noget

I 1936 med Midget erstattes af T-Senes blev en ny Magnette udviklet

med interesse. U 1 liter, V A SCfiSi var noget af en skuffelse - Bilen var en forseglede med SA> med fire cylinder motor af shntbu

slagtilfælde giver noget mere end jeg «liter slagvolumen. Udgangseffekt WU scfnahj fcowea end thai af NA, og da bilen var tung, acceleration var ikke op til det forventede niveau.

I virkeligheden var ganske fornuftig den samlede præstation og øret var bedre

udpeget Rhan den gamle Magnetic interval. I indbragte, ligesom 2 liter med en ny type

.

!

kunde og solgte godt, bui ingen Stræk fantasien var enten bil af en

"Sports \* type.

Ved slutningen 19TS både SA og VA var blevet ændret til at overvinde deres MANJ

problemer, men ingen nye model var blevet frigivet af M. G. tor to år. Ved moderne standarder dette måske ikke synes unormalt, men når man tænker, at hele spektret af

*side 128 i bogen:*

o.h.c. Cais, BOBM elleve særskilte modej typer blev produceret m syv korte år resultaterne af ændringerne i selskabets politik mav ses. Men en ny model var

med stor interesse og entusiasme.

i i betydeligt ombygget - hue, srhh meget forbedret motor, gearkasse im

.

På 193ft biludstillingen derfor den nyligt annoncerede 2,6 liter M.G. blev mødt

bedømmes nødvendigt

d løbetøj. Vognmagerarbejder lbUowed et lignende mønster som i den tidligere bil. Ligesom

TB Midget, WA blev udstyret med Anden Verdenskrig

**SPECIFIKATIONER**

.

*W.% 11) 2mm*

*BofC & Sri.-ik*

*vjpacil*

*71 W2m*

*e*

*M 102 m 1934,7*

*m*

*m*

*t*

*5*

*y*

*OT.5 105 mm 1937 9*

*2322 e 19J7-*

*IM9o*

*e*

*2561 c*

*c \**

*VdJvc OPERATIO Ca., power outpu*

*l'ushrud uverhcaJ vid v '•*

*n*

*s S5 M. i*

*m MODMO*

*O*

*u 4 speed Svnchru*

*4*

"Rp GttrbO

*bremser*

*Drum'-. •• .OIK -.- I*

*Nummer bygget Krop "I • '*

*4 speed ncin-svnchm Jeg er 7*

*Svnchruon! & =*

*4 speed Svnchr*

*H*

*(1937-9*

*12*

*2 ^ 38*

*Jeg dørs sedan*

*4 sæde Tourer*

*i i .!-. ii'ivH '• NRV*

*)*

*.Mi 2, 3 6*

*l.-.- ckhccd hydrauliske, mekaniske håndbremse*

*10 '*

*2407*

*jeg saloon*

*4 sæl Tourer Tickford Coupe*

*14 \**

*369 4doorsak> o*

*1 krikand Tourer Tickford troupe*

*n*

*side 129 i bogen:*



*side 130 i bogen:*

*side 131 i bogen:*

*side 132 i bogen:*

*side 133 i bogen:*

*side 134 i bogen:*

*side 135 i bogen:*

*side 136 i bogen:*

*side 137 i bogen:*

*side 138 i bogen:*

*side 139 i bogen:*

*side 140 i bogen:*

*side 141 i bogen:*

## Kapitel 7

Så snart den anden verdenskrig Wai mi overproduktion af M.G s blev genoptaget ved Abingdon- "lhc resultat var en af de bedst kendte af M (i \ -.. TC Midget.

Grundlaget for die ny bil var. før krigen Hej, med Pftrj -.imiLar motor, gearkasse og aksler. Chassiset indbygget gummi-bushed og lænket vej fjedre i stedet for

de gamle tappe, og kroppen var bredere. OthcrwiM. ' n var den YMC automobil

At det solgte var ikke overraskende. At et stort antal gik til Commonwealth-lande, især Sydafrika og Australien var nye ikke surpri ^ m ^ som manv M.fJ s var blevet solgt der før krigen. Hvad skabte en overraskelse houever var, at fortællinger steget i USA, p.irncubrh ttfieI 9 18. Det var den TC whkh prcetpi-

tated den cray\_c i Amerika tor britiske sportl ^ ars

Ved 1949 alder af TC var viser Sad en erstatning blev hurtigt lavet af

tage Y-tvpe chassis, som allerede var blevet prøvet med en førsel-scatcr krop som relateret i det næste kapitel, afkortning det ved BVE inches og montering SFL forbedret

•

Bilen beholdt motor TC, men udstyret med V-typen knastaksel hvilket forbedrede effektområde. Ellers var mekanisk identisk med Y-t \ pe. Salget af bilen positivt steg, tre gange antallet af disse blev sælges som >.:

I 1948, senere blev eksporteret til USA i fire j

I de år TD blev progressivt forbedret, og i 1950 en Mark II eller

konkurrence version blev markedsført sammen med norm; il version. Die Mark II TD er en ganske sjælden bil, der har fase II tunet motor, skålformede sæder og ekstra fra støddæmpere.

I 1953 blev TD introducerede H> udskifte TD, som forårsagede eksploderende skuffelse for entusiaster havde forventet noget mere moderne. Mekanisk det var en TD. selvom motoren var op til Mark IE specifikation. Karosseriet var

kun lidt "glattede" Performance blev dækket som var nærmere regler for henvisningen

I 1955 en 1500CC version af TD blev annonceret, med høj præstation blev øget, salg næppe forbedret, og det blev klart, at den længe ventede Oldsmobile M.G., var nødvendig. Det fulgte i midten af det år tils slutten en

hæderkronede løb af biler

TD var en dejlig bil Hvilket bag sin enhed, den var ærligt talt ikke så rart at køre cithet

som sin forgænger eller dens efterfølgere \* burde der har en lremendou \* efter over hele verden TD var probabt] den bedste af de T-typers og er blandt de bedste M.G. Midgets. Den "IT Ka modificeret TD og os appel er et spørgsmål om udtalelse. Alle T ..

vcr; lignende pet'oi'mancc i form af tal, men det var WAJ, hvor dette blev opnået, snarere end ren og skær ydeevne, der sikrede deres store popularitet - whkh fortsætter

*side 142 i bogen:*

*side 143 i bogen:*

*side 144 i bogen:*

*side 145 i bogen:*

*side 146 i bogen:*

*side 147 i bogen:*

side 148 i bogen:

side 149 i bogen:

side 150 i bogen:

side 151 i bogen:

side 152 i bogen:

side 153 i bogen:

## Kapitel 8

Den gamle M-typen M.G, blev afledt fra en temmelig unpronusmg personbil. [ "H  
e Aktuel større M.G. pruster raoge var en! .. • ma sedan bil, men i jeg sis tilfælde

Det var en bil, der oprindeligt havde foretaget den stolte ottekant: RHC Jeg j  
liter Y-sencs Arbejdet på Y-typc i i i '• i2r> n-. havde påbegyndt i 1939, og mens var  
meget lig de Morris snd Wulselcy \* modeller, chassis Wai

shoeJcwSOber arm, jo lavere bliver fremstillet af trykke

T h e Resultatet var en uhyre robust chassis, som dannede grundlag ol I D

UUI I] • spnns rangCj og har OOontinijed at dukke m modificeret form i MGA og MGB  
-cries biler

Den motor, der bruges i Y-typc var en drosles udgave oftha XIWG UMT, have enkelt  
enrburcticr, forskellige vahre rJrnJnfl og tårn kompressionsforhold. Tb

blev en fire-trins synehmmoh Unn, som blev kendt for sin positive forandringer,  
Bagakslen var konventionelt M.G, mønster. Styretøj var ruck og ptnion Fei den  
første kalk på en M.G.

Hele bilen var meget veludstyrede og meget grød på SVW stil, li blev godt  
modtaget af pressen og ros var velfortjent, for det var j dejlig bil at køre, hvis  
prone'to ovcrstccr. Det nyder efterfølgende godt salg både hjemme og i udlandet.

Il ° -18 en tourer version af denne bil var ureduceret, og bortset fra kroppen den  
eneste forskel var anvendelse af uafstemt motor som er monteret på TC Denne bil  
var en

futf fire-sæders, men wa: Niy smuk i modsætning til de prc-wat tourers bærer rJihet  
en stor bulk-agter. Det meste af denne model blev eksporteret, men S meget få

.

.

Rammen var kasseprofil, og understøttelse på torsion var med bladfedre. Torsion fra suspension var uafhængig. Læren af R-type blev ikke brugt, den torsion bar foråret ikke vises på en M.G. indtil 19A7, wishbones ANU skruefedre bliver suspensionen medium. Den øverste wishbone fordoblet som

noget quite forskellige, torsion bil blev endelig indført i 1917

S

forblev i U.K. før produktionen ophørte i 1951

I 1951 salonen blev erstattet af YB model, som havde mindre hjul, en

bagaksel og en Panhard stang • «bag, som alle imponerede handlinger • lavet en af DJeffell BSJOODS af tiden. Det er stadig betragtes med stor hengivenhed

• 1- wns erstattet i 1953 af den første af efterkrigstidens Magnettes, blev indførelsen af disse velindrettede saloner mødt med råb misbilligelse fra dem, der anså sig selv M. G. historikere. "Perversion af det berømte navn" var kindeside af mange uhøflig bemærkning. HTS rJICSC vismænd havde glemt thi den litM

J

Magnetisk dårlig blevet en saloon rettet mod en meget lignende type customer

Times havde ændret dog, og markedet for en solidt konstrueret og lydher salon med sportslige præstationer var steget, og meget snart IE-series Magnettes udsolgt alle tidligere M.G. saloner bygget på Abingdon, lægges sammen, og var

bestemt til at være den sidste M.G. salon, der skal bygges på M.G. fabrik,

Det monocouleur organ design forårsagede løftede øjenbryn-dette blev stadig anset

*side 154 i bogen:*

*side 155 i bogen:*

"Nye" i 1955. forhjulsophæng var stræbearbejde og skruefedre, men <

fra Y-typen

Motoren var en B.M.C. 'B' serie enhed udstyret med to carburetors og parret

en gearkasse Oi --inul.r i n g i n. Bagaksel \\. I- ligeledes fra det nydannede kombinere Interiøret var usædvanligt godt udpeget, wllh et varmelegeme som standard og hie

nwny MG SBD irc, jeg Ifcred alle: hai såkaldte luksusbiler gjorde ved en meget lavere pris En automatisk hollandsk bliver tilgængelige i Munumatic Magnet te, men denne version var heller ikke populær, da den automatisk drift viste sig at være en skygge for automatisk

tt gange!

c

En ZB version blev introduceret i \ \*% 1 med mere magt og detaljer forbedringer,

u1

og en duoionc udgave il 5SH kaldet "" Varitone ', og disse to modeller løb

gearkasse md bagaksel og IHE itwiumenis

Borte var den god håndtering-meget blød affjedring ind dårlig geometri

koblede wiih det værste Lorm af styreboks sikret, at. Gone Mere den glatte linje \*. boxy organ, som delte en hel paneler med Curri-rn Austin afio Morris

1

MDC-by-sidc indtil f

Bilen, der erstattede XH blev kaldt Mark Ell M-igneiic, og var en helt

,

andet køretøj. De eneste komponenter det deles med ti ^ forgænger var jeg han motor,

,

tewed thai æra nf centralt "designet" MGs var vendt tilbage i l% 2 den nuvæ blev forbedret Inuneasurabh /, og IHC Mark IV Magnetic havde en rimelig grad af håndtering, blev Motoren øges til 1 ^ 22cc hvilket forbedrede iden og automatisk gearkasse blev tilgængelige. Vnfortunately CAI sull'ercd grund af sin Predi ed, at ZB gjorde håndtere bedre, bur på "han L-.LT Hånd. Jeg var ikke så slemt J \* flertallet ofeotiemporary saloon \* ende burde have været bene hke.1 end i: var T han model endelig wen:.. ud aj

produktion i 19 \* 39 og blev ikke erstattet.

Etl 1962, sammen med die eller særlig inspireret Magnetisk, en I8TO]

M.G. blev udbudt til salg. Ligesom R-type det havde alle uafhængige affjedring, men

jeg

i modsætning til R-type denne bil var en syg

Den Issigonis-deiigned MOO vifte af B.M.C biler er måske for nyere historie tt

beskrive i detaljer. Dens cross-wise monteret motor med integreret gearkasse og front whec drev, hydrntastjc affjedring og meget stive karrosseri dukkede op i forskellige guises- i mange år den bedst sælgende bil i L'nitcd Kongerige, selv om m'l ILU MG

form

I 1967 en 12? 3C motor blev tilbudt at gøre modellen 1300 og .m luiintmru

introducerede En forening med s enkelt karburator motor I 1969 Onk I IE i K tS> tUabte, som løb indtil 1971 når modellen wa:

erstattes af Austin jeg WO G.'l "

OLI.IIV nok mange mennesker sørgede den passerer ot dette RHC lasi M. G.

dato-for det viste nul kvaliteter de bedste M.G's-det havde god præstation var veludstyrede, håndteret upåklageligt: kort sagt, det var en god bil.

*side 156 i bogen:*

*side 157 i bogen:*

*side 158 i bogen:*

*side 159 i bogen:*

*side 160 i bogen:*

*side 161 i bogen:*

*side 162 i bogen:*

*side 163 i bogen:*

*side 164 i bogen:*

*side 165 i bogen:*

## Kapitel 9

For det første lad det være sagt, at overskriften er forkert. Udskiftningen af TV Midget i 1955 var MGA serien, \* A 'type, du vil huske at være IS HO Mark II.

Den MGA signalerede en ny æra i M.G. history. Bilen var en højt udviklet form for TD> og var afsluttet nogle (WO år, før det rent faktisk blev indført som et design øvelse. Forsinkelsen tilladt at anvende et udviklet form af B-serie motor med Wcsiake modificeret topstykke ;, og den resulterende bil blev udbudt til salg kort tid efter sin debut i 1955 Le Mans

Det nye organ var en succes fra starten, og det faktum, at håndteringen var i den højeste kategori af den tid betød, at MGA blev modtaget med begejstring selv af nogle af de mest hærdede M.G. entusiaster.

En hardtop Coupe versionen blev tilgængelig i 1956 endnu et forsøg på at producere en "G. T." Stil af bil i trin af banebrydende førkrigstidens Continental og Airline Coupes. Gradvist forbedret ved brug af disc hrakes og større motor MGA solgte mere

alle andre sportsgrene modeller lægges sammen.

Der var endda en ultra high performance-version tilbudt når i en ^ 57 MGA

Twin Cam blev introduceret. Dette pralede en dobbelt overliggende knastaksel motor, tæt forhold gearkasse, fire hjul skivebremser center lock disk hjul, og en virkelig fantastisk performance for sin størrelse. Desværre, det lidt ligesom før krigen o.h.c. M.G \*\*. i, at det var nødvendigt at forstå hænder til at udtrække det bedste fra den-og desværre er der kun få mennesker i detailhandlen garage handel, der er villige til at bruge tid necessary- og få kunde ^ parat til Nay hn tyveri kalk. Twin-Cam blev derfor lollod OFL i 1959, og nyder QOWa ærbødighed cujua til de tidligere biler.

I 1962) ust efter t00, 000lh MGA var blevet annonceret, MGB blev indført for at erstatte det. Drevet af en øget kapacitet B-scenes motor monteret på en monoeoquc kroppen, er det generelt ikke værdsat, hvordan lignende ihcse to biler bue mekanisk. Den MGB var dog en moderniseret bil og bar stærk ekstern familie lighed med den nyligt introducerede Midget

Overdrive blev tilgængelig i ls> 63 som U ekstraudstyr, og gennem årene - »h« \_- MGB er blevet gradvist forbedret at fastholde os position som den bedste værdi foi i. IKY på ryk bil markør Den blev suppleret i 1965 af IHC G.T version. og disse to ører har solgt over 400.000 af 1976, ikke kun outselling den tidligere samlede Abtnpdon-buill M.G, produktion, men let outselling hvert år alle andre sportsvogne.

I [074 blev sikkerhedsstandarderne for det nordamerikanske marked kræver kofangere stand til at absorbere virkningen ved 5 mph uden skader effektiv og forårsagede indførelsen af udvidet forreste og bageste kofangere til The MGB.

Denne ændring blev kombineret med montering af reviderede suspension, som hævede den side højde af modellen og har snarere forkælet sine oprindelige trim linjer. I spir af dette bilen fortsætter med at sælge godt, ex-en i USA, hvor emissionskrav har forårsaget at indføre en enkelt carburetted motor og katalysator udstødningssystem. Den MGB er stadig den bedst sælgende

Sports Car i r.S.A. Årsagerne til dette ejendommelige faktum malm sandsynligvis kun

*side 166 i bogen:*

delvis bundet med det magiske af MG, ior MGB er formentlig stadig den bedste værdi Cor pengene i sportsvogne til rådighed på nuværende tidspunkt.

I 1967 en skattefri cytuidef MGC blev indført som delte en lignende stilet krop til MGB både åben og G.T. former, men suspensionen var b \ nrnsiofl barer på fra. Meget få komponenter i HID W Inten hænger-stand med fire-cyhndcr bil, som sandsynligvis har bidraget CO bilen korte liv. Motoren var et nyt design ftw de store BMC sedan biler, men i MGC formen manglede den lave drejningsmoment forventes af en tre-liters enhed. På den anden side gearkassen var der skal anvendes, og en MGC er pnsbablj Che hurtigste M.G. hidtil bygget, bortset fra IHC rekord breakers. Det var en

bil i sin tid, og er nu decerning en efterspurgt vchidc

Iri 1973 forskellige esxsenrrjenta ledning VS enheder i MGB s der var medvirkede dårlig m 1967 med beskytter monteret med 2 \ liter og 4 \* liter DftinucT W s og ubevist i 196S 69 da Rover blev en del af fremstillingen gruppe-for Rover havde en

dejlig legering 31 liters motor.

Grunde det tog fire år at udvikle en produktionsmodel er forbundet med

lovkrav i USA så meget som noget andet, men i sidste begivenhed, lav produciion kapacitet ot VK i Birmingham udelukket introduktionen oi VFC M.G, i det amerikanske marked

MGB G.T. VS viste sig noget af en sensation, med mere moment end \ UIF. og lettere motor vægt end fire cylinder bil, håndtering af som ikke blev forringet, og den samlede præstation noget svimlende FBF -i kat i sin prisklasse.

Modellen blev modvilligt droppet i 1SJ76 på grund af fortsat lavt udbud af motorer ikke matcher efterspørgslen, mens produktionskapaciteten på Abingdon kunne være mere nyttigt hengiven iO de fire cylindret bil. som nyder en langt højere salg

potentiale og derfor overordnet prohtabihr

Den mOCOfing r Tepas! konge hvor meget længere MGB kan forblive i produktion



tion, men faktum er, at for 1977 er det blevet forbedret i suspensionen afdeling, afslutte interioa rcstykd, og man kan onrj retort bj siger thai whnc MGB sælger, så godt hvorfor skulle det blive erstattet af noget, som måske ikke er så godt, eller som er acceptabel for opkøb offentligheden. Det fremgår, at der er stadig masser af liv tilbage i bilen

triste selv potentielle markeder som endnu untappe

*side 167 i bogen:*

*side 168 i bogen:*

*side 169 i bogen:*

*side 170 i bogen:*

*side 171 i bogen:*

*side 172 i bogen:*

*side 173 i bogen:*

*side 174 i bogen:*

*side 175 i bogen:*

*side 176 i bogen:*

*side 177 i bogen:*

*side 178 i bogen:*

*side 179 i bogen:*

## Kapitel 10

Når, i 1957, blev Austin-Hcaley Sprite annonceret var der mange entusiaster, der sagde, at det ikke burde have båret det navn. De fleste af disse var Riley mænd, der ikke kunne lide tanken om en af deres modelnavne bliver brugt på en bil af et andet mærke. Jeg aftalt med dem, der troede IHC bil blev fejlagtigt navngivet, men af en anden grund. H.M.C, ejerne af begge marujucs nævnt, allerede i deres fold en sportsvogn, der sælges uden indsats - hvorfor introducere en helt ny? En yderligere irrettesættelse til M.G var, at den nye bil blev bygget på Abingdon.

I tilfælde solgte Sprite godt, men hvor meget bedre det ville have solgt, hvis kaldes en M.G. Midget blev ikke sat på prøve indtil 1961, kort efter IHC Sprite Mark II blev annonceret. Den M.G. Mtdget var en af disse biler med en bedre radiator gnlk Begge version'- designet og bygget på Abingdon.

Drevet af en 94rt cc motor det var den første under ét-liters \ i> siden PB, og dyrkede kampen starter af denne bil meget godt Performance var endda meget det samme, selv om ii var en mere comfonable nar til dril E

Suspensionen var stræbearme og skruefjedre ai de fra og kvarte elliptiske fjedre ii den reaXj I ét stykke hvile satk blive bevaret. Karrosseriet var smart og

SirtOOth, og der var en rimelig størrelse bagage boo

Kort efter intmOuction udgangseffekten var opjusteret som gav lige linje

ydeevne mere i overensstemmelse med en Hi af ahrtjes, og i 1962 motoren var. mcreaacd i størrelse til 1098 cc giver yderligere forbedringer. Denne sidste stigning ved magten blev mødt af øget bremsevirkningen for skivebremser blev vippet ved fronten.

I 146-1 blev introduceret Mark II Midget, som bød på vind-up vinduer, brurtion '. - Hej.' speeu5cttrion brto BNE med at afde MGB Power blev øget yderligere gør det en nær 100 mp-h performer- Rear suspension WBI modificeret til at scmi-elhptk fjedre for at sikre håndtering tilbage af den højeste orden med den øgede ydeevne.

I 1966 en 127 \* 5 cc motor blev monteret, og dette, kombineret med en højere tilbage \*] e ratio, og

en forbedret hætte var Mark Storbritannien, som fortsætter dog med mindre moJincaiions il ° 67 i USA krævede importerede biler at være i overensstemmelse med sikkerheds- og udstødning emissionskrav, og så dukkede IHC første af de årlige model ændringer, der har fundet sted since- whkh Er B tilbagevenden til IHC

annua] model ændre politik 1920'scra

Den gradvise stigende sværhedsgrad af emissionskrav m særdeleshed, kombineret med

belastningerne på tekniske afdelinger, der producerer to lige store sportslige biler, for 1911 forårsagede indførelsen af en 1500 cc Midget, drevet af motoren også monteret på Triumph Spitfire. Dette., Kombineret med nye stil energiabsorberende kofangere, frembragt hyler protester fra cogmuaati der døde, så snart en> bilen havde

været forsøgt at blotte klynken.

Den 1900CC Midget beholde \* ns sad og forudsigelig håndtering for hvilken modellen er

så godt elsket og præsterer bedre end nogensinde, og trækker et højere aksel ratio. Gearkassen er en alt synchromesh enhed, ihih. fjernelse fra markedet øre sidste gearkasse hjælp glidende hunde.

*side 180 i bogen:*

Den Midget har udført på traditionen for konkurrencen, hvoraf IHE bedst kendte eksempler var de tre særlige coupe Midgets bygget i 1964 til racing formål, hvoraf to blev drevet af Dick Jacobs og en af John Milne. Den tidligere featured for en række år i sport og GT arrangementer sikrer thai den M.G. Midget havde konkurrence succes lignende statur til den, som tidligere modeller.

Gennem årene Midget er blevet forbedret gradvist som har sikret, at det tjent på traditioner "Safety bast". Det tilbyder sikkert, ligesom alle Midgets før, et køretøj, der er praktisk og alligevel sjovt at køre, og som kan indtastes i klubben motor sportsbegivenheder med et minimum af modifikation. Formlen er så vellykket, at approiK'hing 150.000 er blevet bygget til dato, og produktionen viser lille tegn på opbremsning.

*side 181 i bogen:*

*side 182 i bogen:*

*side 183 i bogen:*

*side 184 i bogen:*

*side 185 i bogen:*

*side 186 i bogen:*

*side 187 i bogen:*

## Kapitel 11

*side 200 i bogen:*

*side 201 i bogen:*

*side 202 i bogen:*

*side 203 i bogen:*

*side 204 i bogen:*

*side 205 i bogen:*

## Kapitel 12

Fotografierne, der følger, er en samling, der giver en idé om før krigen operationer, og et par biler, som ellers ikke ville blive klassificeret.

Desværre billederne udeladt bue lige så interessant som disse her og i mange

WSry «Ihis var mo \* t svært valg at maks

WhaJ vi har forsøgt i dette kapitel er at vise noget af produktionen

metoder før krigen, og en eller to biler, der ikke kunne let klassificeres. M.G s blev først bygget i en Mews garage i Oxford, hvor organer bygget af Raworths blandt andre. I 1925 flyttede produktionen til de Osbrton Kølere Værker fra Banbury Road, og i 1927 til hrsi eksklusive M.G- fabrik i Edmund Road, Cowley, Det var på dette tidspunkt, at M. G. Cur Co ,, blev først dannet, og M.G. først accepteret deres egne garantikrav.

Flytningen til Abingdon fandt sted i 1930, da aktieselskabet først blev stiftet, og hvor M.G s er blevet bygget lige siden - med undtagelse af lukningen af Pathfinder, Morris Minor varevogne og Rejsende i en periode og derefter produktion som vejafgiftsordninger veje og tuning hjælpemidler bruges nu. Også det er ikke almindeligt kendt, at il var på M.G. at verdens første anlæg til test produktions- ører i stort tal for overholdelse af udstødningsemissioner love U.S.A. blev indviet i 1967.

M.G. sportsvogne er bygget på Pavlova arbejder for over fyrre år, at opbygge et ry som er uovertruffen overalt i verden, og misundelse af alle konkurrenter.