



Et brand

med en 100 årig historie



Tillæg til MG Bladet Januar 2024
MGCCDK

MG-mærket fejrede sit 100-års jubilæum i 2023. Med udgangspunkt i simple Morris-modeller, som blev videreudviklet i 1923, skabte grundlæggeren Cecil Kimber en række modeller, som med tiden skulle blive arketyper for den britiske sportsvogn.

Med en filosofi, der er sammenfattet i et slogan: "Safety Fast".

Og ikoniske modeller, der er værdsat af alle elskere af

"The Marque of Friendship".



MG CLUB DE FRANCE





1923 til 1929

Kimber Age “De tidlige dage

MG kan ikke adskilles fra Morris-brandet

- Grundlæggeren, **William Robert Morris**, byggede sin første bil, Morris Oxford, i 1913.
- Han åbner “**Morris Garages**” i Oxford.

Cecil Kimber kommer til Morris i 1921 som salgschef

- Kimber er motorsportsentusiast og erkender hurtigt fordelene ved at modificere Morris-bilerne for at gøre dem mere sportslige, og sælge dem til en bedre pris.
- I 1923 byggede han en sporty version af Morris Cowley. Det var “**Morris Garages Raworth**”, som der blev solgt seks af mellem 1923 og 1924. Desværre har ikke en eneste overlevet.
- 14/28** fulgte i 1924 og var en firedørs saloon på et Morris Oxford-chassis. Ændringerne var endnu mere udprægede end på Raworth. Der blev produceret 400 enheder.

I **1924** påbegyndte Cecil Kimber udviklingen af den første MG til Racerløb. Det var “**Old Number One**”. Den var klar i marts 1925 og vinder løbet **Land’s End Trial** i sin klasse.

Den øgede produktion gjorde det nødvendigt at flytte til nye større lokaler, også i Oxford, i **1927**.

14/40-modellen introducerede den flade køler, MG-logoet (den “Flat Nose” erstattede de første modelleres “Bullnose”) og MG-logoet, som skulle blive mærkets varemærke.



Året 1928 markerer det første vendepunkt i MG’s eksistens MG-mærket blev officielt registreret i 1928.

- En ny 6-cylindret chassis/motor-kombination er tilgængelig og gør det muligt for Kimber at tilbyde modeller af “højere kvalitet”: **18/80 og 18/100**.
- En ny lille MG, **MG Type M**, er udviklet på basis af Morris 8.
 - Det var den første i “**Midget**”-serien, der introducerede konceptet med små sportsvogne.
 - Med et produktionstal på mere end 3.200 enheder vil den føre MG ind i en ny dimension.



1. Cecil Kimber 2. William Morris 3. Morris Garages Raworth
4. MG 14/28 5. Cecil Kimber mit «Old Number One»
6. MG 14/40 7. MGM

Kimber-æraen "Et nyt brand"



1. MG Magnette K3 2. MG Type C 3. MG F1 4. MG J2
5. MG PB «Airliner» 6. MG SA 7. MG TA 8. MG WA

Det andet vendepunkt kom i slutningen af 1929, efter at den samlede produktion var steget til næsten 1.000 køretøjer:

» Fabrikken er flyttet til et større område i Abingdon, 16 km fra Oxford.

» M.G. Car Company Limited bliver grundlagt.

Det er startskuddet til en hel serie af 2- og 4-sæders modeller med 4- og 6-cylindrede motorer med overliggende knastakslers baseret på Wolseley motorer:

» **Midget C og D, Magna F1** (1931),

» **Magna F2 og F3, Midget J1, J2 og J3, Magnette K1, K2** (1932),

» **Magna L1 og L2, Midget J4, Magnette K3** (1933),

» **Magnette NA, NE og KN, Midget PA og Q** (1934),

» **Magnette NB, Midget PB og R** (1935).

I 1935 sælger William Morris MG til Morris Motors. Det får følgende konsekvenser:

» Tabet af MG's uafhængighed og opløsningen af designkontoret og racerafdelingen.

» Forpligtelsen til at bruge de mekaniske komponenter fra Morris Group.

Den nye ledelse er ikke længere tilhænger af væddeløb og betragter MG Car Company som værende ikke rentabel nok. Kimber og hans team har lanceret mere end 20 forskellige modeller, der er blevet udviklet på lidt over fem år. Når man ikke medregner de biler, der er beregnet til racerløb, så er det enormt mange!

Midget **TA, SA-** og **VA**-sedanerne (1936), **WA** og **Midget TB** (1939) er de første MG-modeller, der bliver udviklet i Cowley. Trods alt lykkes det Kimber at påvirke designet af de nye produkter.

» Når alt kommer til alt, ses **TA** som arvtageren til sine forgængere, selv om det i starten er lidt af et problem på grund af den sideliggende knastaksel med stødstænger, som bliver kritiseret. Det er ikke længere musikken fra motorer med overliggende knastakslers!

» **SA, VA** og **WA** er luksuriøse sedaner designet til at konkurrere med SS Jaguar, de er ganske succesfulde indtil udbruddet af Anden Verdenskrig, som indvarsler afslutningen på deres produktion.

Kimbers forhold til Morris' ledelse blev forværret, indtil han forlod virksomheden i 1941 på grund af en strid om en våbenkontrakt.

Cecil Kimber dør i en togulykke den 4. februar 1945



1945 til 1962

De fede år

Fra 1945 fortsættes produktionen af MG'ere på fabrikken i Abingdon og med **MG TC** genoptages arbejdet:

- 】 Den er baseret på førkrigstidens Midget TB og er kun modificeret en smule.
- 】 TC vil give mærket et stort comeback, med næsten 10.000 eksemplarer (mere end hele MG's produktion af førkrigstiden), hvoraf mange eksporteres til USA.
- 】 I slutningen af 1940'erne erstattes TC af **TD** hvilket bevirker følgende:
 - Mere moderne: uafhængige forhjulsophæng, tandsangsstyring, højre- eller venstrestyring.
 - Den samlede produktion er på mere end 30.000 køretøjer.

Endnu en familie-MG, YA, udkom i 1947. I 1948 følger Tourer-versionen YT, og i 1952 introduceres YB.

I 1952 bliver MG optaget i den nye BMC Group (British Motor Corporation), som omfatter Morris Motors Limited og Austin Motor Company.

- 】 Den nystiftede gruppe overtager Healey det følgende år.
- 】 MG bliver nødt til at tilpasse sig den rationalisering af modeller, som den nye præsident Leonard Lord ønsker.
- 】 Det første eksempel på denne politik er **Magnette ZA**. Den blev også solgt under navnet Wolseley 4/44. Den fortsatte med at udvikle sig indtil begyndelsen af 1960'erne: Magnette ZB (1956), Magnette Mark III (1959), Magnette Mark IV (1961).
- 】 Andre modeller i gruppen samles også senere på fabrikken i Abingdon: Austin Healey 3000, Sprite, Austin Cambridge.
- 】 I oktober 1953 blev **MG TF** lanceret, en overgangsmodel, som blev produceret i 9.600 eksemplarer frem til 1955.

Under ledelse af den administrerende direktør **John Thornley** og **Syd Enever**, leder af design afdelingen, **ændrer MG retning**. En helt ny model dukker op i 1955, **MGA "First of a new Line"**:



Det markerede afslutningen på Midget-serien, som gik tilbage til 1928, men det var stadig en "klassisk" bil med separat karosseri og chassis.

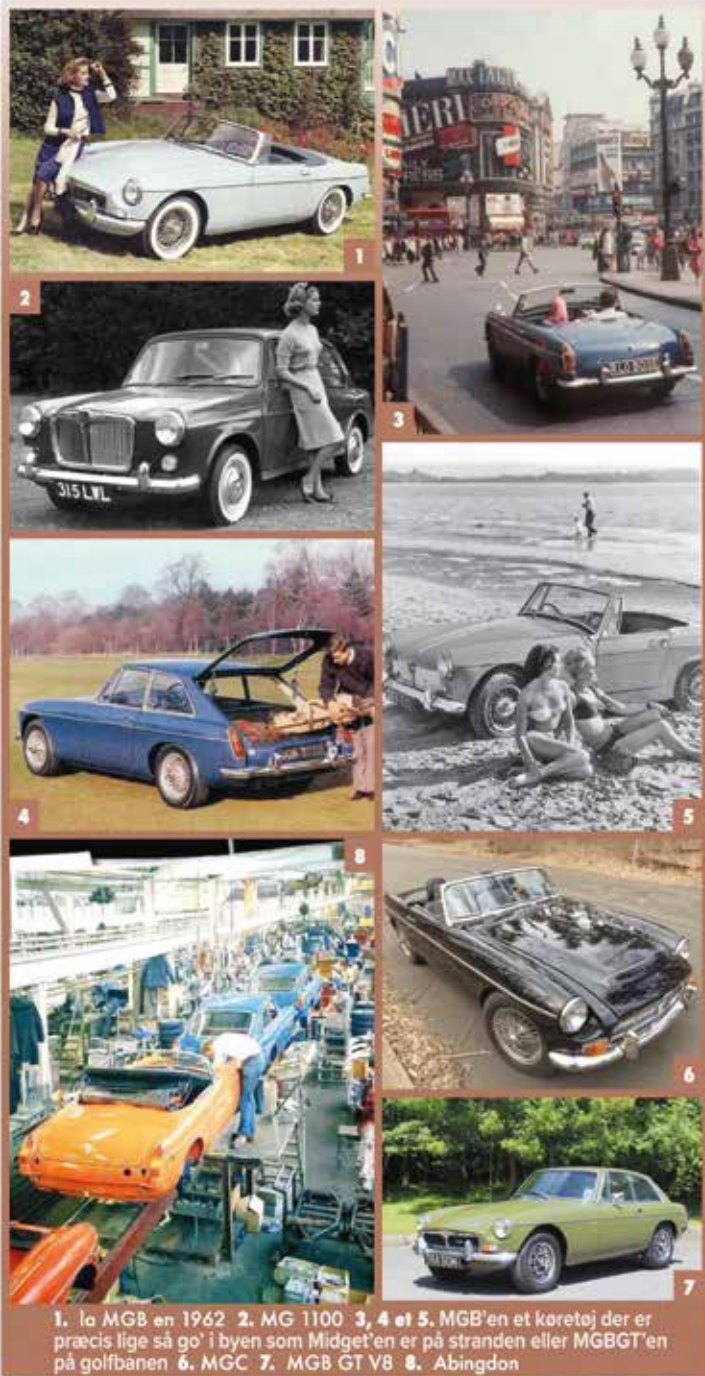
- 】 MGA bliver brugt i alt 101.081 gange mellem 1955 og 1962 produceret i versionerne 1500 cc, TwinCam, 1600 cc og 1600 cc, 1622 cc, de Luxe, som Roadster og Coupé.



1. MG TC 2. MG YA 3. MG TD 4. MG ZA Magnette 5. MG TF
6. MGA 1600cc 7. MGA fremstilling 8. MGA «First of a new line»



MGB - en global succes



1. 1. MGB'en 1962 2. MG 1100 3, 4 og 5. MGB'en et køretøj der er præcis lige så go' i byen som Midget'en er på stranden eller MGBGT'en på golfbanen 6. MGC 7. MGB GT V8 8. Abingdon

Abingdon-fabrikken bliver grundigt moderniseret i 1962 med introduktionen af **MGB** og **Midget** (baseret på Austin Healey Sprite) og tilpasningen til samleprocessen af et **selvbærende karrosseri**:

» MGB bliver hurtigt en stor salgssucces.

MG1100, som var baseret på Morris 1100, dukkede også op i 1962. Den er produceret i Cowley. Coupé-versionen af MGB, MGB GT, blev lanceret i 1965.

BMC overtager Jaguar-mærket i 1966 og fusionerer med LMC i 1968 (Leyland Motor Company) som bliver til **BLMC** (British Leyland Motor Company), til hvilken mærkerne Austin, Morris, Jaguar, MG, Triumph, Rover og Leyland nu hører under. MG'erne fortsætter deres allerede lange karriere:

» I 1966 overtog **Midget** 1275cc-motoren fra Mini Cooper S.

» I 1967 lanceres **MGB MK II** og **MGC** med en 3-liters sekscylindret rækkemotor. MGC bliver kun moderat godt modtaget, og produktionen indstilles i 1969.

» **MG 1100 bliver til 1300** ved at overtage slagvolumen på 1275ccm.

» **MGB GT V8** med 3,5 liter præsenteres i 1972.

Den første oliekrise bryder ud i 1973

» Produktionen af MG1300 ophører ved udgangen af 73.

BLMC, som kæmpede med store økonomiske vanskeligheder, blev nationaliseret i 1975 og indledte et partnerskab med det japanske firma **Honda** under navnet "Rover".

» MGB GT V8 blev udfaset i 1976 og efter kun at være blevet produceret i 2.600 eksemplarer bliver produktionen indstillet før oprindeligt planlagt.

På trods af de ændringer, der blev dikteret af amerikanske regler (indførelse af plastkofangere i 1974):

» MGB sælger stadig rigtig godt. Det er snarere BLMC selv, der fremskynder dens tilbagegang gennem en prispolitik, der favoriserer den nye Triumph TR7.

Dette er også resultatet af den interne magtkamp mellem Triumph og MG. BLMC bliver omdøbt til **BL Limited** i 1978. **De økonomiske tab hober sig op i 1979:**

» Et omfattende program med jobnedskæringer (næsten halvdelen) og fabrikslukninger (kun Cowley og Longbridge er tilbage).

» Meddelelsen om lukningen af Abingdon den 10. september 1979. (Black Monday).

» Produktionen af Midget sluttede i november 1979.

» **Og MGB's den 23. oktober 1980.** I løbet af de 19 år, den blev produceret, blev der fremstillet mere end 512.000 enheder (hvoraf 125.000 var GT'ere), hvilket gjorde den til den **bedst sælgende cabriolet i verden på det tidspunkt.**



1981 til 1994

“Badge”-årene

I 80'erne var det slut med British Leyland:

- Offentliggørelsen af **Metroen** bringer midlertidigt koncernen på rette spor.
- Partnerskabet med Honda er styrket omkring Rover 200 og 800.
- BL skifter navn til **Rover Group** i 1986.

Ottekanten er beregnet til at tjene det sporty image af Austin Morris-serien:

- MG Metro** blev lanceret på markedet i marts 1982. Den er udstyret med en 1300cc motor med en ydelse på 71 hk. I oktober 1982 kom **MG Metro Turbo**, som var udviklet i samarbejde med Lotus. Den reviderede motor med Garrett-turbo har en ydelse på 93 hk og giver en tophastighed på 180 km/t.
- MG Maestro** 1600 blev lanceret i 1983 og blev året efter erstattet af den 2-liters Maestro EFI med 117 hk.
- På samme tid kom MG Maestro, og **MG Montego** med en notchback (uden bagklap) af Maestro, som også er udstyret med den 2-liters EFI-motor.

Den sidste udvikling af MG Maestro/Montego var turbo-versionerne, som blev introduceret i henholdsvis 1986 og 1989:

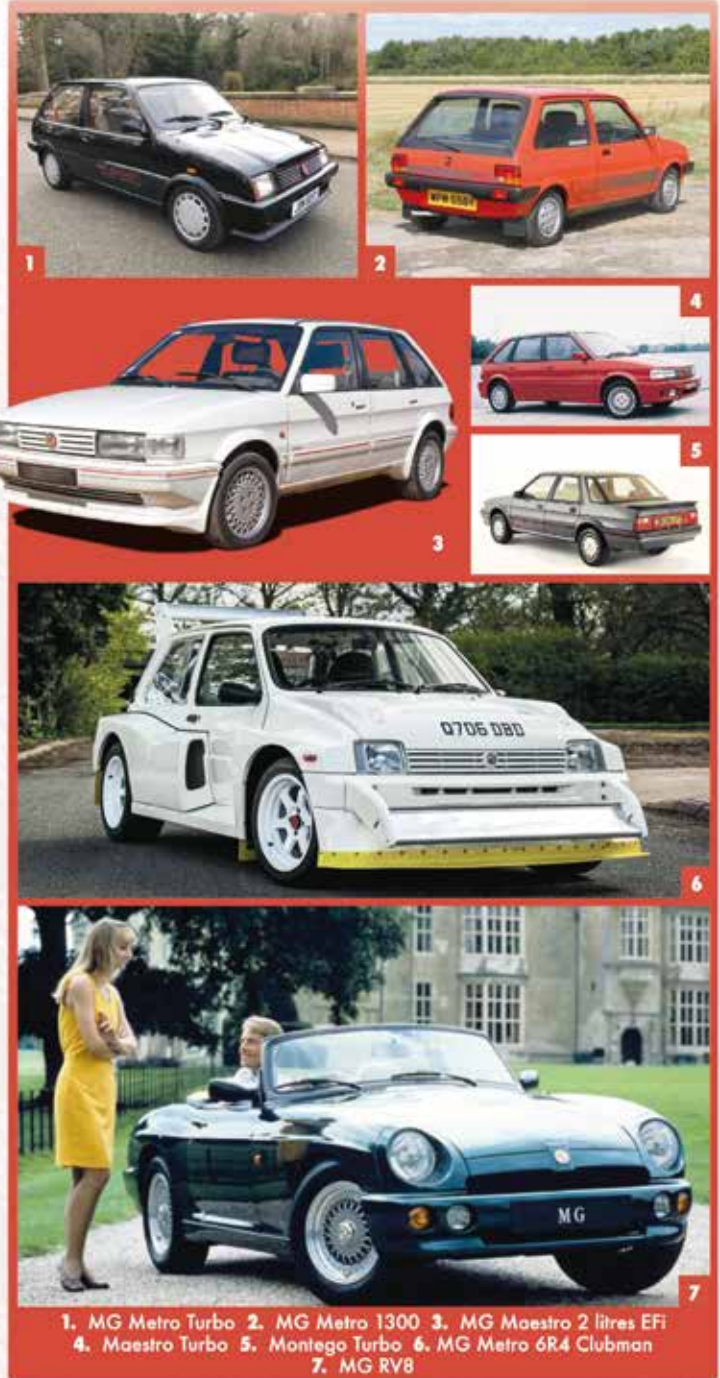
- 2-liters motorens ydelse stiger til 152 hk.
- Maestro Turbo når en tophastighed på 205 km/t og accelererer fra 0 til 100 km/t på 6,7 sekunder. Det gør den til den hurtigste sedan i MG's historie.

MG Metro 6R4 er designet til Gruppe B-rally:

- Rørramme, 3-liters V6-motor forberedt af Cosworth med ca. 400 hk og firehjulstræk.
- Den “civiliserede” Clubman-version med 250 hk produceres i en serie på 200 enheder for at opfylde kravene til godkendelse af modellen.

I 1992 reintroducerede Rover MGB'en, i form af RV8'eren:

- Den er baseret på karrosseriet fra MGB, som fortsat produceres af British Motor Heritage.
- Nyt er Rover V8-motoren med en kapacitet på 3,9 liter og en ydelse på 190 hk, 5-trins gearkassen og det luksuriøse interiør.
- Dette er ikke en “badged” Rover, men en ægte (men foreløbig) genoplivning af MGB. Der er kun produceret 1.982 eksemplarer



1. MG Metro Turbo 2. MG Metro 1300 3. MG Maestro 2 litres EFI
4. Maestro Turbo 5. Montego Turbo 6. MG Metro 6R4 Clubman
7. MG RV8



Årene med BMW og MG Rover, mellem fornyelse og konkurs



1



2



4

5



7

8

Rover Group blev opkøbt af BMW i januar 1994 og nød godt af store investeringer, som muliggjorde introduktionen af Rover 75 og moderniseringen af Rover-fabrikken i Longbridge. I 1995 introduceres en helt ny MG, **MGF**:

Det er en model, der er meget moderne takket være sine linjer, sin centermotorarkitektur og sin Hydragas-affjedring.

Den fås i to versioner: 120 og 145 hk (med et variabelt ventilstyringssystem VVC).

MGF vil dominere segmentet for små cabrioletter lige fra starten.

Den dominerer det britiske marked med 77.301 producerede enheder i februar 2002.

BMW er træt af Rovers økonomiske tab og skiller sig af med Rover Group i maj 2000. Det blev overtaget af fire forretningsmænd, the "Phoenix Four". I 2001 tilbyder den nye gruppe med navnet MG Rover nye sportsversioner af Rover-modellerne under MG-mærket:

» **MG ZR** fra Rover 25,

» **MG ZS** fra Rover 45,

» **MG ZT og ZTT (stationcarversionen)** fra Rover 75.

Med et sporty interiør- og eksteriørdesign, forbedret affjedring og mekanik sælger disse modeller godt.

MGF blev erstattet af **MGTF** i 2002:

» Med en vellykket restyling designet af Peter Stevens (Lotus Esprit, McLaren F1, ...).

» Den mister sin hydro-gas suspension og vender tilbage til en konventionel suspension. En traditionel løsning med teleskopiske støddæmpere.

Den vinder titlen som "Årets smukkeste cabriolet" i 2003.

MG Rover lancerer også nogle mere "eksotiske" modeller på markedet:

» En **ZT V8**-version med motorblokken fra Ford Mustang.

» Og supersportsvognen MGXpower SV og SV-RV, som er baseret på Qvale Mangusta.

MG Rovers situation forværres og fører til koncernens insolvens den 8. april 2005. Vi vil gerne påpege følgende:

» Rover-divisionen giver de fleste økonomiske tab, mens MG er en økonomisk succes.

» "Skøre" modeller såsom ZT V8 og Xpower SV og SV-R, hvis udvikling er meget dyr og som kun produceres i et lavt styktal.

Produktionen af MG TF ophører med i alt 39.249 enheder.

Alle koncernens 6100 medarbejdere vil blive afskediget, og fabrikken i Longbridge er ved at blive afviklet.

1. MGF 2. Hele programpaletten for år 2001: MG ZTT, ZT, ZS, ZR, MGF Trophy 3. MGTF 4. MG ZT V8 5. MG X Power 6. The Phoenix Four 7 et 8. MG Rover går konkurs



2005 til 2016

MG i Kina, fra MG til “moderne gentleman”

Efter MG Rovers konkurs overtager det kinesiske selskab NAC (“**Nanjing Automotive Group**”) koncernens aktiver. Nanjing har til hensigt at revitalisere MG-mærket i Kina (under navnet Modern Gentleman) og i Europa. Overdragelsen af aktiverne fra Longbridge-fabrikken vil finde sted i september 2006.

I marts 2007 starter Nanjing produktionen af MGTF og ZT - omdøbt til MG7 - på sin fabrik i Nanjing med en kapacitet på 200.000 nye biler om året.

I juli 2006 annoncerer NAC udviklingen af en GT-version af MGTF. Prototypen bruger KV6-motorblokken, som er boostet til 200 hk. Bestræbelserne fører ikke til noget - en skam.

Den kinesiske SAIC Group (Shanghai Automotive Industry Corporation) køber NAC den 16. december 2007 og fortsætter genoplivningen af MG i Europa.

Driften i Longbridge genoptages i august 2008:

】 Fabrikken er begrænset til slutmontering af MG TF “LE500” som er SAIC i Kina-fremstillede CKD-sæt (Complete Knock Down), begrænset.

】 **LE500** er en begrænset udgave af TF, skræddersyet til det britiske marked og nummereret i hver kasse.

Den blev i 2009 efterfulgt af en **TF 135-model** og derefter **TF 85th Anniversary**, endnu en limited edition.

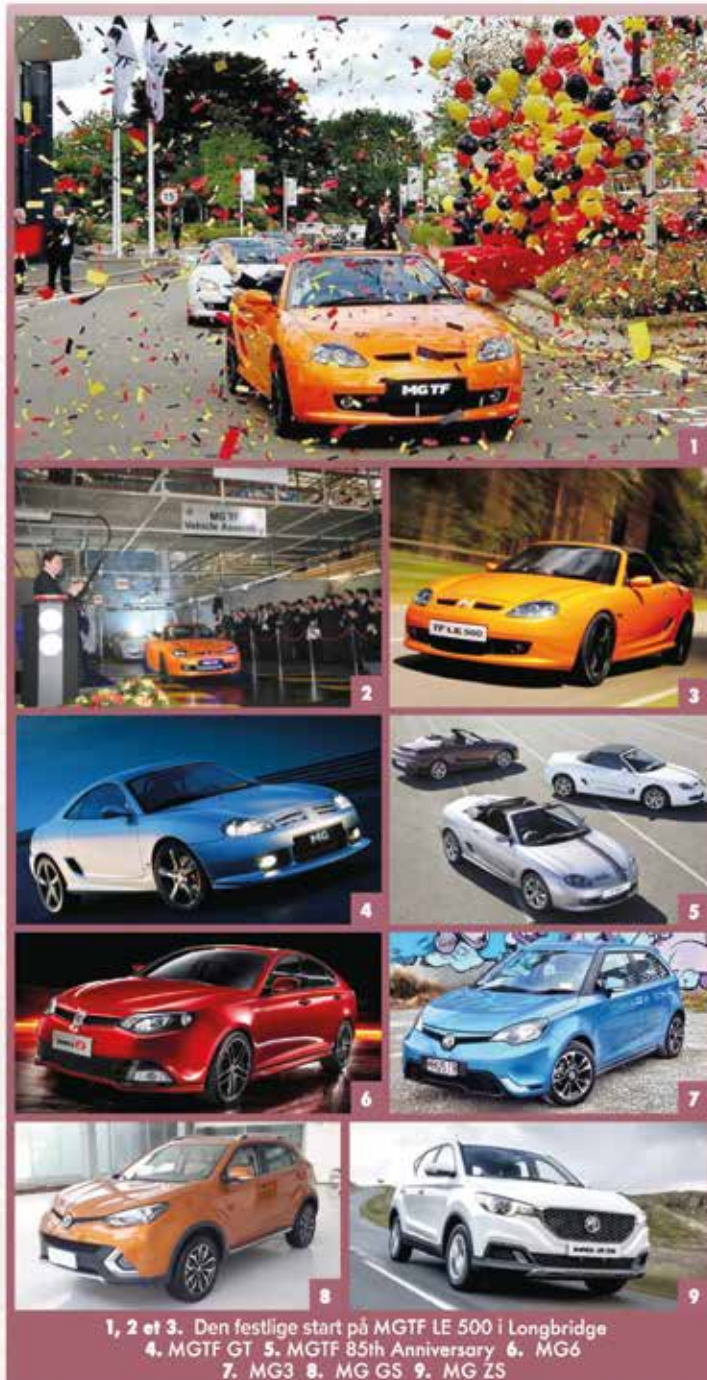
Yderligere modeller med MG-branding introduceres i Storbritannien:

】 **MG6** lanceres i maj 2011; det er en sedan, som fås som firedørs (GT) og femdørs (Magnette) version.

】 **MG3**, en kompakt bybil, følger efter i september 2013. Begge er samlet i Longbridge fra SKD-sæt (Semi Knocked Down) leveret fra Kina.

】 SUV-trenden gør sit indtog med **MG GS** og **ZS**, som vil blive tilføjet til modelprogrammet i 2016 og 2017.

Samlefabrikken i Longbridge lukker endegyldigt i september 2016. Det markerer den (midlertidige?) afslutning på MG's historie på britisk jord.



1, 2 og 3. Den festlige start på MGTF LE 500 i Longbridge
4. MGTF GT 5. MGTF 85th Anniversary 6. MG6
7. MG3 8. MG GS 9. MG ZS



1923	Fremtoning af Morris Garages Raworth, Cecil Kimbers første kreation efter hans udnævnelse til direktør for Morris Garages i Oxford.
1924	Udseende af MG 14/28 Super Sport
1925	Cecil Kimber vinder sin køretøjsklasse ved Lands End Trial med "Old Number One".
1927	MG 14/40 bliver lanceret. Åbning af fabrikken på Edmund Road i Oxford.
1928	MG Car Company bliver grundlagt. Udgivelse af MG 18/80 MK I og Midget Type M.
1929	Præsentation af MG 18/80 MK II. Åbning af fabrikken i Abingdon og introduktion af sloganet "Safety Fast!".
1930	Præsentation af MG 18/100 MK III "Tigress". MG's første deltagelse i Le Mans med Type M. Stiftelse af MG Car Club.
1931	Præsentation af MG Type C, Type D og MG Magna F1
1932	Præsentation af Magna F2 og F3, Midget J1, J2, J3, Magnette K1 og K2.
1933	Præsentation af Magna L1 og L2, Midget J4 og Magnette K3.
1934	Præsentation af Magnette NA, NE og KN, Midget PA og Q.
1935	Præsentation af Magnette NB, Midget PB og Type R. MG er under kontrol af Nuffield Group, som ledes af William Morris.
1936	Præsentation af 2-liters SA-sedanen og Midget TA.
1937	Præsentation af VA 1,5 liter.
1939	Præsentation af WA 2,6 liter og Midget TB
1939 - 1945	Omdannelse af fabrikken i Abingdon til en våbenfabrik.
1945	Cecil Kimber dør i en togulykke. Præsentation af Midget TC.
1947	Præsentation af YA-salonen.
1949	Præsentation af Midget TD.
1952	Præsentation af YB. Grundlæggelse af BMC.
1953	Præsentation af Midget TF.
1954	Markedslancering af Magnette ZA.
1955	Introduktion af MGA. 3 prototyper deltager i 24-timers løbet på Le Mans.
1956	Præsentation af Magnette ZB.



1958	Præsentation af MGA TwinCam.
1959	Præsentation af MGA 1600 og Magnette MKIII.
1961	Præsentation af MGA 1600 MK II og Magnette MK IV.
1962	Præsentation af MGB MK I, Midget MK I og MG1100.
1963	Første deltagelse af en MGB i 24-timers løbet på Le Mans
1965	Præsentation af MGB GT.
1967	Præsentation af MGB MKII og MGC. Præsentation af MG1300.
1968	MG bliver integreret i British Leyland.
1972	Præsentation af MGB GT V8.
1974	Introduktion af plastkofangere på MGB og Midget.
1975	Nationalisering af British Leyland. Den 500.000. MGB bliver produceret.
1980	Lukning af fabrikken i Abingdon.
1982	Præsentation af MG Metro 1300 og Metro Turbo. Grundlæggelse af gruppen "Austin-Rover".
1984	Præsentation af MG Maestro, Montego 2 liter EFI og Metro 6R4.
1986	Præsentation af Maestro Turbo. 1989 Præsentation af Montego Turbo.
1992	Præsentation af MG RV8.
1994	Rover Group bliver købt af BMW.
1995	Markedslancering af MGF 1,8 liter i versionerne med 120 hk og 145 hk (VVC).
2000	BMW sælger Rover Group til Phoenix Consortium, og koncernen bliver omdøbt til MG Rover.
2001	Markedslancering af MG ZR, ZS ZT og ZTT.
2001	MG var repræsenteret ved 24-timers løbet i Le Mans med MG Lola EX257.
2002	Lancering af MG TF på markedet.
2003	Præsentation af MG ZT V8 og MG X Power.
2005	MG Rovers insolvens.
2006	Kinesernes overtagelse af MG Rover Producent NAC (Nanjing Automotive Corporation). Flytning af Rover- og MG-produktionen til Kina.
2008	Lancering af MGF LE500 i Storbritannien.

MG'ere i motorsport

MG og racerløb er uløseligt forbundet, og MG'ere kan findes på alle områder - racerbaner, trials, hastighedsrekorder, rallyer - og i alle epoker. Det er umuligt at nævne alle, men her er et overblik.

I Kimber-årene gik man efter motorkraft med små slagvolumener, 750 eller 1100 cc. Motorerne er udstyret med en overliggende knastaksel, med eller uden kompressor, er meget kraftfulde og man sigter efter førstepladsen i deres klasse.

Begyndelsen i 1930'erne:

】 **M Midget** vinder team-sejren på Brooklands.

De deltager i 24-timers løbet på Le Mans samme år og er de biler, der har den mindste motorkapacitet (billede 1).

】 **EX120**, videreudvikling af M med kompressor, bliver brugt til hastighedsrekorder samme år. Det er den første 750 cc bil, der når 160 km/t på Monthéry-banen (foto 2). **Midget Type C** kommer ud af dette.

】 **EX127** følger efter i 1932 og slår ny hastighedsrekord ved Pendine Sands med 118,39 mph (190 km/t).

I de følgende år bliver stort set alle MG-modeller brugt i motorsport. Nogle forbliver tæt på serieproduktion, andre er kun designet til racing, såsom **J4, K3, Q-Type, R-Type og NE. Magnette K3** bliver introduceret i 1933. Det er den mest succesfulde MG i motorsport. Dens succeser inkluderer:

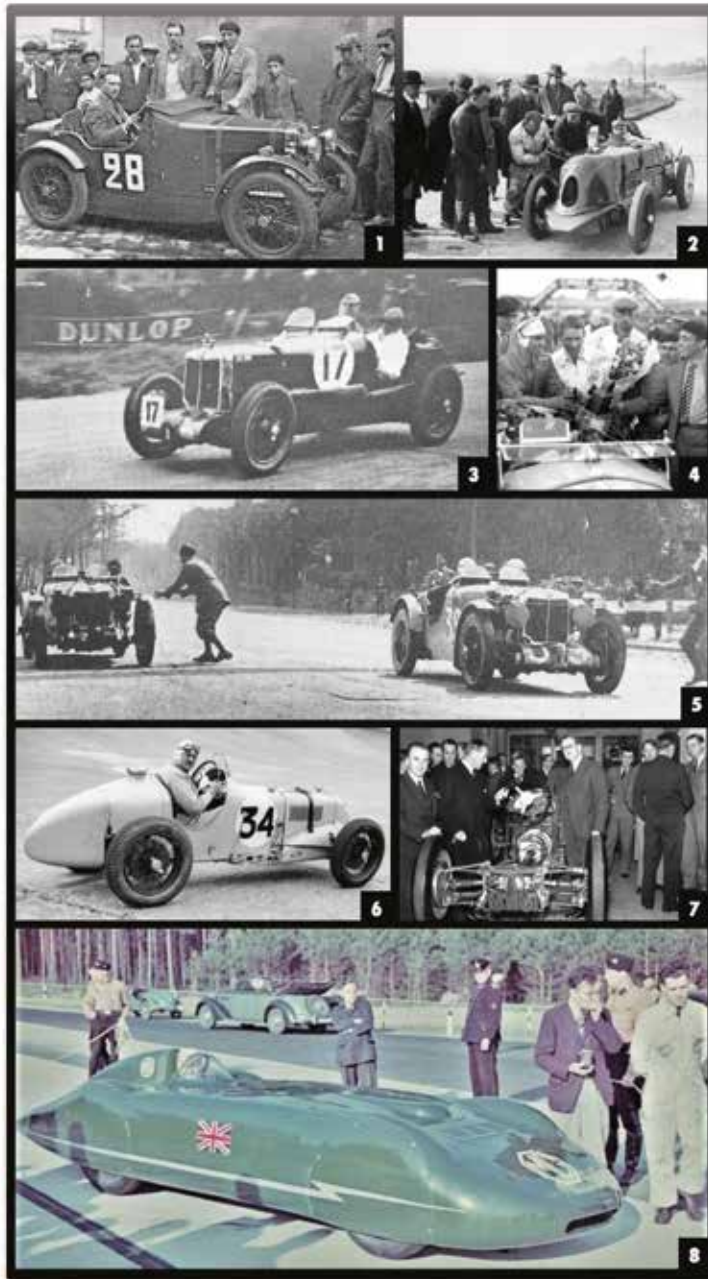
】 Samlet sejr i Tourist Trophy med den store italienske racer kører Tazio Nuvolari (foto 3 og 4),

】 Klasse- og holdsejre ved Mille Miglia (foto 5),

】 Ved 24-timers løbet i Le Mans i 1934 blev den nummer fire i den samlede stilling og vandt 750-1100 cc-klassen. **Det er den bedste placering for en MG på Le Mans til dato.**

】 Franskmanden Philippe Maillard-Brune's samlede sejr i Bol d'Or i Frankrig i 1935.

R-Type blev lanceret i 1935. **Det er en revolutionerende formelbil med uafhængig affjedring på begge aksler** (foto 6 og 7), men dens karriere afsluttes hurtigt, da MG's racerafdeling opløses. I 1938, lige før den forestående krig, sætter **EX135** nye hastighedsrekorder. EX135 og Goldie Gardner slår rekorden i 1500cc-klassen i Dessau, Tyskland: 202,4 mph eller 326 km/t (foto 8).





1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

I 1950'erne genoptog MG motorsport, og bilerne var tæt på serieproduktion med deres støbejernmotorblokke og slagvolumener fra 1300cc til 3 liter. De var ikke designet som racermotorer, men da de var meget pålidelige, viste de sig at være meget succesfulde, især i langdistanceløb.

Motorløb:

» **Le Mans.** MGA'erne og MGB'erne har succes i dette løb mellem 1955 og 1965:

- MGA-prototypen EX182 i 1955 (foto 1) og TwinCam i 1959, 60 og 61 (foto 2).
- Paddy Hopkirk vinder klassen under 2 liter med en MGB i 1963 (foto 3).

» **12 Hours of Sebring,** det berømte amerikanske løb, der har været afholdt siden 1950:

- MG deltager med MGA, MGB, Midgets og MGC mellem 1959 og 1969.
- En MGC GTS vinder sin klasse i 1969 med Paddy Hopkirk (foto 7).

Utallige udfordrende landevejsløb:

» Mille Miglia, Targa Florio (foto 6), Marathon de la Route, Liège-Rome-Liège (foto 5), Rally Monte Carlo, RAC, Acropolis.

» Med ZA Magnette, MG TF, MGA, MGB, Midget (foto 4), MG1100, MGC.

» Med køreere som Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen, Paddy Hopkirk, Pat Moss (søster til Stirling Moss).

Hastighedsrekorder. De genoptages fra 1946 i Jabekke i Belgien og senere i Bonneville i USA, herunder:

» 5 hastighedsrekorder (1500cc klassen) i august 1957 med **EX181** og Stirling Moss.

» 6 rekorder i 2000cc-klassen i september 1959, igen med **EX181**, denne gang med Phil Hill som kører. 400 km/t-mærket er brudt med en kompressor variant af den nye Twin Cam motor, der senere indgår i MGA Twin Cam!

Mellem 2001 og 2004 vendte MG Rover tilbage til racerløb med et ambitiøst program i tre forskellige discipliner, men uden den store succes på grund af manglende midler:

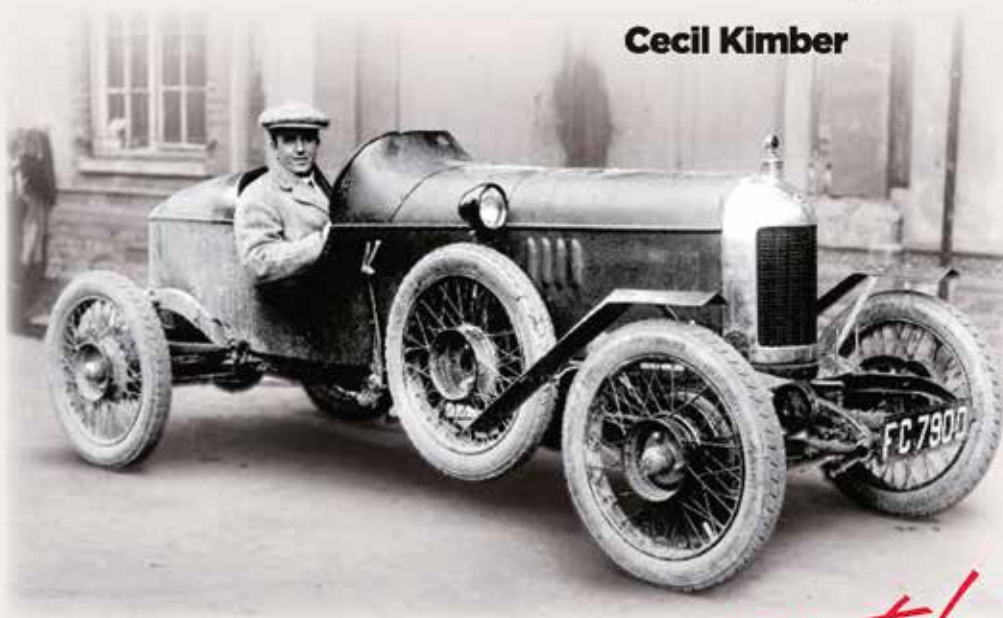
» MG Lola-prototypen (**EX257**), som er tilmeldt LMP675-klassen til Le Mans 2001, udgår, og MG's officielle engagement slutter her (foto 8). MG Lola fortsatte med at køre i private teams og vandt LMP675-klassen i 2006, hvor den sluttede som nummer otte samlet.

» En ZR i SUPER 1600 cc-konfiguration (**EX258**) konkurrerer mellem 2002 og 2004 i det britiske rallymesterskab (foto 9).

Og MG ZS (**EX259**): Flere biler er tilmeldt i tre sæsoner i den britiske BTCC. Det bedste resultat opnås i 2002: 2. plads i konstruktøernes mesterskab/4. plads i køreernes mesterskab (foto 10).

“Selv når den står stille, skal en MG give indtryk af at den bevæger sig fremad,,

Cecil Kimber



Safety first!

MGCF - 91460 Marcoussis
tél : 06 62 96 53 83
Email : contact@mgclubdefrance.com



Site : www.mgclubdefrance.com
Retrouvez-nous sur  Facebook/MG Club de France
 [instagram.com/mg_club_de_france](https://www.instagram.com/mg_club_de_france)