



MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY • MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB



NR. 3 September 2020
JUBILEUMSUTGAVEN

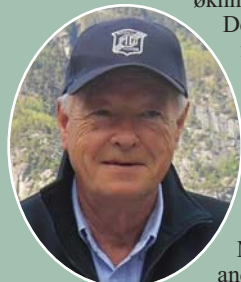


Norsk MG Klubb 50 år

Norsk MG Klubb er 50 år! Vi er en av de eldste merkeklubbene i Norge, med sentre som gjør en hederlig innsats for sine lokale medlemmer i et jubileumsår som er blitt ganske spesielt. Det er ikke lett å skape spennende utflukter når man samtidig skal etterfølge strenge smittevernregler. Men med stor oppfinnsomhet og arbeidsinnsats har klubben og sentrene kommet seg igjennom denne sesongen "med æren i behold".

Etter en sommer der de fleste større arrangement ble avlyst pga. corona-virus var det morsomt at Norsk MG Treff på Lista i august ble en dunderende suksess. Det ble en MG-fest uten like, tross en meters avstand og andre begrensninger. Oslo Senter hadde en nydelig og kultivert høsttur til Hurdalsjøen Hotel, ledet av "primus motor" senterleder Roy Thorvaldsen. Dette arrangementet i september er på vei til å bli en tradisjon for Oslo Senter.

Det er hyggelig å se at vi i 2020 har en gledelig økning i antall medlemmer.



Ola Thygesen
Leder NMGK

Det viser at vår MG-familie er attraktiv og leverer "varene" også i en vanskelig tid. NMGK har alltid hatt en politikk som også har akseptert og omfavnet anglofile med andre bilmerker enn MG, mens de fleste andre merkeklubber holder strengt på sitt bilmerke. Det finnes i dag merkeklubber som har sitt

utspring i NMGK pga. vår rause holdning.

Et morsomt sammenfall er at MG i jubileumsåret gjør comeback som bilmerke i Norge. Det ligger an til et salg i år på kanskje 2500 biler av typen MG ZS EV. Under slagordet "recharge yourself" ser det ut som denne elektriske nykommeren har funnet sitt publikum. Nei, den durer ikke som en god gammel MG, men den har mange gode egenskaper og vi får se hvordan vi etter hvert skal omfavne og levere noen klubbaktiviteter til en litt annen "kundegruppe" enn den vi har i dag.

Om ikke lenge kommer det kanskje en kabriolet, i alle fall en sportsbil, og da gjelder det at klubben er forberedt. Det ville vært spennende å få komme tilbake om 50 år, på klubbens 100-års dag og se hvordan bilparken på Norsk MG Rally ser ut! Antagelig vil en stor gruppe av fremmøtte

komme i elektrisk MG. Svært få av oss vil få oppleve dette, men NMGK må forberede seg på utviklingen.

Det varmet mitt bilelskende hjerte å se at tross alle negative holdninger fra en fanatisk gruppe mennesker som hater biler av alle slag ble 17. mai en stor festdag for eldre kjøretøyer. Det var ikke en by eller et lite tettsted med respekt for seg selv som i år ikke kjørte en kolonne av "gamle" biler gjennom gatene til stor glede for stedets innbyggere, istedenfor det vanlige 17. mai-toget. Det var hurrarop og glade mennesker som viftet med flagg og gledet seg over brum-brum, lukt av olje og eleganse som disse kjøretøyene utstrålte.

Og den vanlige mann/kvinne forsto kanskje at kjøretøyene tilhører vår kulturarv som det skal tas vare på, på lik linje med andre kulturgjenstander. Motoriserte kjøretøy har ført til en av de mest gjennomgripende positive endringer i vårt samfunn og levesett gjennom historien. Ivaretagelse av biler, som har vært en sentral del av denne utviklingen, er helt avgjørende for å bringe denne kulturarven historisk korrekt videre til kommende generasjoner.

AMCAR og LMK har lagt ned mye arbeid i å finne forståelse for kulturtanken, og det ble varslet fra Kulturvernforbundet den 15. juni at det planlegges for å gi kulturvernmidler fra 2021 til bevaring av motorhistorisk verneverdige kjøretøy. Dette er en erkjennelse av at vår hobby innebærer forvaltning og formidling av en felles kulturarv. Det er også en erkjennelse av at den har en verdi for samfunnet, nasjonen og menneskene.

Mange av oss som nå har blitt eldre trenger riktig medisin for å opprettholde "det gode liv". Slik er det også med våre kjøretøy. Drivstoff-lykke for våre biler er 98 oktan uten etanol. Jeg har skrevet det tidligere; støtt opp om bensinstasjoner (Shell og Esso) som fører denne type drivstoff, ellers vil de bli borte. Antallet bensinstasjoner vil reduseres i tiden fremover, det er viktig for oss at de riktige stasjonene overlever.

En streng redaktør forhindrer meg i å skrive videre. Jeg avslutter derfor med et gullkorn fra den ikke ukjente Ettore Bugatti;

"Lykken er ikke bak neste sving – lykken er svingen".

Jeg ønsker alle en god høst!

Bakkeløp med MG-registeret. Gubbaskallen, Finnskogen.



Fra venstre: Bjørn Lie med startflagget, Anne Huitfeldt og Halvor Westgaard ved MG F. Foran i MG NB, Per og Marit Reenskaug. Bak i MG NA, Olav og Solveig Sommerin. MG TD foran, Per og Dagny Huse. MG TD bak, Bård Nielsen og Marianne Frost Grønning. MG B, Tore Lie og Anne Kristin Heggdal.

NORSK MG KLUBB

Besøksadresse:
Motorhistorisk senter
Skotselvsveien 594, 3330 Burud

Post:
Norsk MG Klubb
c/o Ola Thygesen
Økernveien 184
0580 OSLO

E-post: post@nmgk.no
Web: www.nmgk.no
Bank: 1503.23.86668
Org.nr: 979841159

LEDER

Ola Thygesen
Mobil: 924 04 540
nmgkleder@nmgk.no

NESTLEDER

Tore Lie
Mobil: 901 40 658
nmgknestleder@nmgk.no

KASSERER

Anita Wiksaas
Mobil: 922 98 999
nmgkkasserer@nmgk.no

SEKRETÆR

Øyvind W Wiksaas
Mobil: 916 52 410
nmgksekreterer@nmgk.no

STYREMEDLEM 1

Bjørn Erik Vesterås
Mobil: 975 47 036
nmgkstyremedlem1@nmgk.no

STYREMEDLEM 2

Bente Kristiansen
Mobil: 909 30 733
nmgkstyremedlem2@nmgk.no

VARAMEDLEM 1

Ellen Babette van der Horst
Mobil: 416 00 026
nmgkvaramann1@nmgk.no

VARAMEDLEM 2

Per Roger Nielsen
Mobil: 971 01 000
nmgkvaramann2@nmgk.no

INTERNASJONAL KONTAKT

Halvor Asland
Mobil: 915 91 720
nmgkinternationalcontact@nmgk.no

FORSIKRINGSKONTAKT LMK

Helge Syversen
Mobil: 901 72 614
nmgkforsikringskontakt@nmgk.no

MATERIALFORVALTER

Leif Storm-Olsen Mobil: 924 18 705

REVISOR

Egil Pedersen, Steintrøa 10, 3550 Gol

WEBMASTER/WEBREDAKTØR

Truls Sundt
Mobil: 907 77 615
nmgkwebmaster@nmgk.no

REDAKTØR

Sigurd Sandtveit
Mobil: 90 50 70 93
nmgkred@nmgk.no

I magasinet kan du lese mer om bl.a. dette:



side 4 Jubileumsmarkering 28. juli



side 12 Klubbens 7 første år



side 14 Norsk MG Treff på Lista



side 20 MG-Entusiasten



side 33 Ladies Corner



side 35 Ny i klubben



side 58 Europatreffet i Geiranger



side 56 10 år som redaktør



side 60 Cecil Kimber



REDAKTØR ANNONSEANSVARLIG

Sigurd Sandtveit
Hvitsteinveien 254
3243 Kodal/Sandefjord
Mobil: 90 50 70 93
sigurd@asker-reklame.no



Redaktøren forbeholder seg retten til å redigere tilsendt materiale. Bruk av stoff fra bladet er kun tillatt med kildeangivelse og tillatelse fra redaktøren.

Takk for 10 fantastiske Redaktør-år!



Våren 2010 var klubben plutselig uten redaktør. Noe måtte gjøres. Leder i klubben Hans Petter Øverby spurte om jeg kunne påta meg jobben. Vi var allerede i mai 2010 og jeg sa "med ungdommelig pågangsmot" og som mangeårig reklamemann ja til å utgi et nytt medlemsblad allerede i juni! Med nytt design og nye ideer, sammen med min kone Anne, satte vi i gang. Og resultatet ble så bra at styret engasjerte meg videre. Nå har vi laget 43 Magasiner for MG-klubben, og ser det som en ære og glede å bidra til noe som er viktig for medlemmene: Medlemsbladet! Selv om vi blir mer og mer digitale er det noe eget med et medlemsblad på papir som du kan ta med deg i godstolen, på hytta, i båten osv. Noen MG-klubber i Europa som forsøkte kun digitalt medlemsblad gikk ganske fort tilbake til papirutgave.

2020 ble et spesielt år. Norsk MG Klubb skulle feire 50 års jubileum bl.a. med "Norsk MG Rally" som skulle gå gjennom mange fylker på øst-, sør- og vestlandet. 100 mil med MG-kjøring i fantastisk norsk natur og sammen med andre klubbmedlemmer. En kjent pandemi satte en stopper for dette og hundrevis av andre arrangementer, turer og treff - også for NSCR.

Vi er i ferd med å avslutte kjøresesongen, som til tross for pandemien ga oss mange MG-turer i Norge, alene, sammen med



Det var en formidabel jobb å lese korrektur på 68 sider.

senteret og ikke minst "Norsk MG Treff" på Lista i august. Nå starter senterne planleggingen av kjøresesongen 2021 og vi håper på et smittefritt år.

I dette magasinet ønsker vi over 30 nye medlemmer velkommen i klubben.



Høstlig hilsen fra Anne & Sigurd



Norsk MG-klubb 50 år

Tekst: Tore Lie Foto: Anne Kristin Hegdal



50 år
Jubileumsmarkering
28. juli 2020

Norsk MG Klubb - som begynte som Norsk M.G. Register - ble stiftet i en sving i Grefsenveien i Oslo tirsdag 28. juli 1970.

Det var der de to unge MG TD-eierne Bård Nielsen fra Trondheim og John Erik Skjefstad fra Oslo møttes som avtalt denne dagen. De ville se på mulighetene for å lage en klubb ut av den listen med norske medlemmer av M.G. Car Club som John Erik hadde hentet fra Abingdon.

Fra svingen i Grefsenveien dro de to ned til Jan-Petter Hovden, i Arnes vei 7. Og i løpet av kvelden var klubben, eller registeret, et faktum.

Denne begivenheten var det meningen å markere på stedet i forbindelse med Jubileumsrallyet i juni. Som vi alle vet måtte rallyet avlyses. Men vi kunne jo ikke la dette forbigås i fullstendig stillhet. Derfor ble det besluttet at de som hadde meldt seg på det opprinnelige planlagte arrangementet, Prologen, skulle inviteres til en markering på selve 50-årsdagen, 28. juli.

Dagen startet med pøsregn. Etter samling på Teknisk Museum på Frysja ble det kjørt i kortesje ned til huset i Arnes vei 7, der en minneplakett for stiftelsen ble avduket. Deretter gikk turen til Grefsenkollen for en hyggelig lunsj.

Blant deltagerne var alle de tre som var med selve stiftelsesdagen, og mange av pionerene fra klubbens aller første år. Et imponerende antall gamle MGER stilte opp i pøsregnet, både med og uten kalesje! To TDer, en av dem Bård Nielsens bil som også var med i 1970. Dessuten en 1934 PA, en 1949 TC, fem MGB, en MGC, en Midget og tre moderne TF.

“Hedersprisen” går uten tvil til Hans Hernæs, 89, som kom i styrtregnet med sin MG M-type Midget fra 1929. Det står det respekt av!

Etter den våte utendørs seremonien var det godt å komme inn og tørke i varmen fra en flammende peis på Grefsenkollen, der det var klima for litt lengre taler og beretninger fra stiftelsen. Dessuten fikk vi historien om overgangen



50 år etter. Jan-Petter Hovden, John Erik Skjefstad og Bård Nielsen - med Hans Hernæs sin M-type fra 1929. Plaketten er ennå ikke avduket.

fra Norsk M.G. Register i 1979 til Norsk M.G. Klubb i 1980, fortalt av Halvor Asland. Han var Registerets siste sekretær og Klubbens første formann.

Og som vi alle var enige om, regnværet ga arrangementet en ekstra huskeeffekt!



Halvor Asland - Registerets siste sekretær (les leder/formann) og klubbens første formann (leder).



Plaketten som ble høytidelig avduket. Den henger nå på veggen i Arnes vei 7 på Grefsen.



Det var veldig vått på Jubileumsdagen.



Hyggelig samling i varmen på Grefsenkollen etter plakettavdukingen.



Stifterne John Erik Skjefstad og Bård Nielsen forteller om etableringsdagen.

Flere bilder i forbindelse med Jubileumsmarkeringen



Foto: Tore Lie

John Erik Skjefstad og Bård Nielsen på Rally Kampeseter 1971.



Foto: Per Brinchmann-Hansen

De samme herrer 49 år etter bildet fra Rally Kampeseter 1971, i samme positur!



Foto: Per Brinchmann-Hansen

En bil de færreste har sett - Hans Hernæs sin MG M-type Midget 1929.

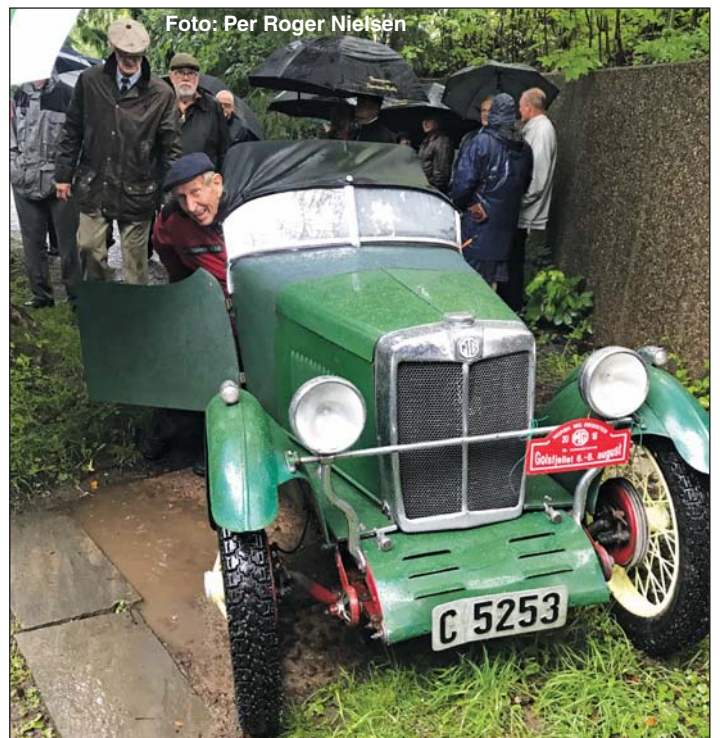


Foto: Per Roger Nielsen

Bil 91 år, eier 89 år. Fantastisk!



Foto: Per Roger Nielsen

Selv en gammel dame kan trenge litt hjelp av og til.



Foto: Per Roger Nielsen

Av Marcel Lesche Vanberg og Halvor Asland



Vognmerke fra registertiden

Innledning Marcel Lesche Vanberg

Bilinteressen har vel alltid ligget der, og siden familiebedriften var en av byens lokalaviser hadde det den fordel at man tidlig på femtitallet fikk kjøpetillatelse på en bil. Således hadde familien kjøretøy tilgjengelig da jeg vokste opp, og ble den i familien som fikk "et anfall" av dyper interesse for dette produktet. Ett av resultatene av dette "anfallet" var at jeg med ferskt sertifikat på 18-års dagen også var innehaver av en 1954 modell VW Boble. Å være eier av egen bil som gymnasiast i 1968 var ganske uvanlig. Boblen var en Standard modell, solgt bare på hjemmemarkedet, med mindre utstyr enn De Luxe utgaven som gikk til eksport. Min var blitt bruktimportert rundt 1960. Blant annet hadde girkassen ikke ett eneste synkronisert gir, så det engelskmennene kaller "the noble art of double declutching" var noe man måtte lære seg omgående. Bilen var mitt trofaste transportmiddel i fire år, med blant annet to turer ut i Europa med Nord-Italia som sydligste punkt.

Det lå i kortene at jeg skulle overta familiebedriften her på Kongsberg, som nå var et rent trykkeri etter at vi stoppet avisen i 1960. Planen var at jeg skulle til utlandet for å få en utdanning som grafisk ingeniør etter at jeg var ferdig utdannet typograf her i Norge. Meningen var opprinnelig Tyskland for dette, men de gjorde noen endringer i opptakskravene som betydde, etter det jeg ble fortalt, at det var omtrent umulig for studenter fra ikke tysk språklige land å komme inn. Så alternativet ble England og Watford College of Technology, og jeg så med en gang min mulighet til å bli innehaver av en sportsvogn. Jeg reiste over i september 1972. Hvorfor det ble MG er jeg usikker på. At det ble MGA i stedet for MGB er lettere å forklare. En god MGA

var på daværende tidspunkt billigere enn en MGB, altså bedre bil for mindre penger. Resultatet var at jeg samme høst var innehaver av en 1959 MG MGA 1600 roadster.

På Watford College of Technology jobbet det en tekniker ved navn Dennis Seabrook. Hans daglige transportmiddel var en MG MGA Twin Cam coupe. Det tok ikke lang tid etter at jeg var den stolte eier av den ovenfor nevnte MGA før jeg hadde god kontakt med han. Han mente at som MGA eier var det en stor fordel at jeg møtte Peter Wood, som drev et verksted i landsbyen Twyford og var ekspert på MGA og Twin Cam spesielt. Dennis forlot etter hvert colleget og begynte i bilbransjen. Han endte opp i Norfolk hvor han drev et verksted som spesialiserte seg på MGER. Disse to betydde veldig mye for min etter hvert store interesse for MGER og jeg fikk et nært vennskap til dem som har vart helt opp til dags dato.

Det grafiske studium jeg tok hadde et intenst program, slik at vi var ferdige på to år. Programmet var fordelt på femti prosent tekniske fag og femti prosent administrative fag. Jeg bestemte meg for at jeg ville ha litt mer påfyll på den administrative delen og begynte høsten 1974 på et handeløkonomisk studium med økonomi, markedsføring og reklame som hovedfag. Dette var et tre-årig kurs av typen engelskmennene kaller "sandwich course". Normalt betyr det ett år på college, ett år i industrien og tilbake på college det siste året. Med det programmet jeg valgte var det mulig med to år på college og det siste i industrien. Det betydde totalt fire år i England, og med det regelverket som var da åpnet mulighetene seg til å ta med en bil til Norge på takst.

Det var etter hvert blitt helt klart at skulle jeg ha med en bil til Norge, skulle det være en MGA Twin Cam. Jeg hadde på vårparten 1974 vært hos Peter Wood og sett på en 1959 coupe som sårt trengte til en restaurering, og som Peter så etter et hjem til. Han sa at vi må hugge noen biler for å holde andre i gang, men denne var akkurat god nok til at den ikke ble hugget. Da jeg så samme sommer fikk klarsignal fra Lånekassa til å fortsette studiene og tilbake i Watford på høsten, gikk det ikke mange dagene før jeg sto på verkstedet til Peter for å se om coupéen fremdeles sto der. Det gjorde den. Peters forlangende for bilen var til og med mindre enn det han hadde sagt på forsommeren. To hundre pund vekslet eier, bilen var min, og ble transportert til Bushey på henger. Jeg delte en leilighet med to andre studenter. Den lå i andre etasje over et tannlegekontor. Eiendommen hadde en dobbelt garasje som jeg fikk benytte. Ellers hadde ikke prosjektet vært mulig. Her ble omtrent ett tusen timer tilbrakt de neste to årene fram til sommeren 1976. Studiene slutt, bilen ferdig og flytting hjem til Norge sto for tur.

For å få bilen over på norske papirer måtte bilen takseres hos biltilsynet. Den verdien de satte på bilen inneholdt alle avgifter, og tollvesenet ville etterpå kalkulere hvor mye av denne taksten var toll og avgifter. Hadde et møte med en representant for biltilsynet, og hans utgangspunkt var at dette var en sytten år gammel bil, og ikke verd noe. Da de fikk se bilen ble den taksert til 3.500 kroner og jeg betalt ca. 2.000 kroner i toll og avgifter. Jeg var ikke misfornøyd!



1959 modell MG MGA Twin Cam, nyrestaurert, ankommet Norge og fått norske skilter.



Min 1959 modell MG MGA 1600. Trofast transportmiddel gjennom fire år i England.



Nyinnkjøpt MG MGA Twin Cam ankommet utenfor huset i Bushey, klar til å bli restaurert.

Det hører også med til historien at som sær-oppgave på det grafiske studie hadde jeg konstruert et trykkeri på Kongsberg. Planen var at jeg på det handeløkonomiske studie skulle lage et markedsføringsprogram for denne bedriften. Veileder ga meg så mye problemer med å si at dette ikke lot seg gjøre da markedsundersøkelser måtte foretas i Norge. Jeg svarte at jeg hadde tenkt å bruke sommer- og juleferier når jeg var hjemme til dette. Fikk ikke mer gehør for mine planer, så jeg sa da at OK, jeg skriver om MG. Da fikk jeg ny veileder. Resultatet ble ca. 100 sider om MG generelt, MGA spesielt og MGA Twin Cam i særdeleshet. Sær oppgaven har vært grunnlaget for mine mange foredrag i bilklubber om MG.

Hjemme i Norge kom jeg raskt i kontakt med det som var Norsk MG Register. Her var bilen, og ikke eieren, medlem. Dessuten, for at bilen skulle bli akseptert, måtte den være 1955 modell eller tidligere. MGA var altså for ny til å bli innlemmet i registeret. Men siden min var en Twin Cam, og således en meget sjelden utgave, ble jeg og bilen akseptert som assosiert medlem. Mitt første fysiske møte med registeret var på et møte hos Per Gjerdrum på Nesøya enten høsten 1976 eller våren 1977. Ble meget godt mottatt, og den generelle tilbakemelding var at det var meget "tøft" å ta med seg en MG MGA Twin Cam på flyttelasset fra England.

En dag dukket det opp to karer på mitt kontor i Kongsberg. Den ene var Kjell Olsen, en kamerat som drev bilrekvisitafirmaet BaDeRek. Den andre var Øystein Fauchald, en kjent profil fra sportsvognmiljøet. Øystein var reisende i legemiddelbransjen, og stakk ofte innom Kjell når han var på Kongsberg. Kjell hadde fortalt at han hadde en bekjent som hadde kommet hjem fra England med en MG MGA Twin Cam. Øysteins første tanke var at han ville treffe meg, for her var det en student som hadde kommet hjem med noe han ikke visste hva var, dette kan jeg få kjøpt! Han innrømmet etterpå at det tok ikke mange sekundene før han skjønte at jeg utmerket godt visste hva jeg hadde...

Tilbake til mitt assosierte medlemskap i registeret. Selv om bilen ikke var akseptert som fullt medlem ble jeg invitert til møter og arrangement, og jeg deltok på det jeg kunne. Jeg syntes imidlertid det ikke var riktig at modeller senere enn 1955 ikke fikk være medlem i registeret. Tanken om å gjøre om registeret til klubb og åpne for alle MGer var født og fikk utvikle seg. I tillegg hørte jeg rykter om at moderklubben, MG Car Club i England, hadde begynt å legge et press på registeret at de måtte åpne for alle MGer.

En dag, det må ha vært tidlig i 1979, ringte det på dørklokken min. Da jeg åpnet døren sto det en underlig skruer der med noen for-gassere i hendene. Han presenterte seg som Halvor Asland og var MGA eier. Han stilte spørsmål om denne modellen raskere enn det jeg klarte å svare på dem, og det sier ikke så rent lite. Han var i tillegg ganske frustrert over at han som MGA eier ikke var velkommen i registeret, og hadde begynt arbeidet med et MGA Register. Dette falt

sammen med mine tanker om å gjøre om registeret til en Norsk MG Klubb. Vi begynte tankearbeidet, som førte fram til årsmøtet i Norsk MG Register i juni samme år. På det personlige plan var også dette første møtet starten på et langt og godt vennskap.

Innledning Halvor Asland

Jeg kan ikke påberope meg arvelige koblinger når det gjelder min bilinteresse, men allerede under studenttiden på Gløshaugen i Trondheim og under dekke av at min VW Boble trengte vedlikehold, ble motorens effekt 3-doblet, understell senket og stivet opp, nytt interiør, bredere felger. Tro meg listen ble etter hvert meget lang. Gode venner påpekte at skruing på VW i seg selv



En av mange "vedlikeholdsrunder" av min boble.

kunne være gøy, men hvorfor ikke starte med et noe mer spennende utgangspunkt? En av disse, Henrik Kobro, hadde en MGA 1600 MkII Coupe, en bil jeg for øvrig mente måtte være designet på en utedo. Da min gode venn Rolf Lindholm en vårdag i 1978 fant en annonse i Aftenposten på en 1956 MGA 1500 Roadster til salgs, kjente jeg følgelig allerede noe til biltypen.



Henrik sin 1962 MGA Coupe.

Rolf overbeviste meg om å være med opp til et dekklager på Furuset for å ta bilen i nærmere øyesyn. Innimellom stabler av diagonaldekk stod det et sørgelig eksemplar av en MGA.

Jeg har i ettertid forsøkt å forstå hva det var med denne bilen som fikk meg til å begi meg på et slikt prosjekt? Formene? Uansett, det var ikke på den tiden mange spesielle

biler å velge mellom. Salgssummen på 8000,- kroner ble pruttet ned til 7800,- kroner. Selger var forståelsesfull da jeg medgikk at jeg ikke hadde penger, men at sommerjobb var sikret og at et mindre forskudd skulle kunne ordnes.

Det var med enorm spenning jeg tidlig i august samme år troppet opp hos selger. Det resterende beløpet ble overlevert, en enkel kjøpekontrakt ble skrevet og salgsmelding underskrevet. Bilen var i mellomtiden transportert til Hagan/Gjelleråsen og stod nokså usikret i en fellesgarasje. Avtalen var at bilen kunne få stå der til over vinteren.

Litt i ørska gikk det opp for meg hva jeg hadde begitt meg inn på. Ikke hadde jeg kunnskap om engelske biler, om Lucas, om delesituasjonen, ingen litteratur. Siden min venn Rolf allerede hadde en 1600 MkII, ble han i begynnelsen mitt viktigste orakel. Litt tilfeldig fikk jeg kontakt med 3-4 andre MGA eiere gjennom Norsk Sportsvogn Klubb. Dermed begynte en periode med å skape et nettverk. Da studiene igjen startet i Trondheim, hadde jeg en klar plan. Jeg var informert om at det eksisterte et register for eldre MGer i Norge og to av krumtappene var bosatt i Trondheim. En regnfri høstkveld troppet jeg opp i Jonsvannsveien. På trappen stod det en Y-Type. Jeg oppfattet Baard som en oppegående og kunnskapsrik mann og da noe senere Halvor Westgaard også stakk innom, gikk det opp for meg at min kunnskap om gamle MGer var svært mangelfull. Samtidig tok det ikke lang tid å

forstå at MGA ikke stod særlig høyt på herrenes interesseliste. Før vi skiltes for kvelden fikk jeg på en stilfull, men bestemt måte budskapet om at et medlemskap i Norsk MG Register var utelukket. Min MGA var simpelthen for moderne! Som plaster på det blødende såret fikk jeg med meg noen eksemplarer av tidligere huM-buG, vedtektene samt medlemsregister.



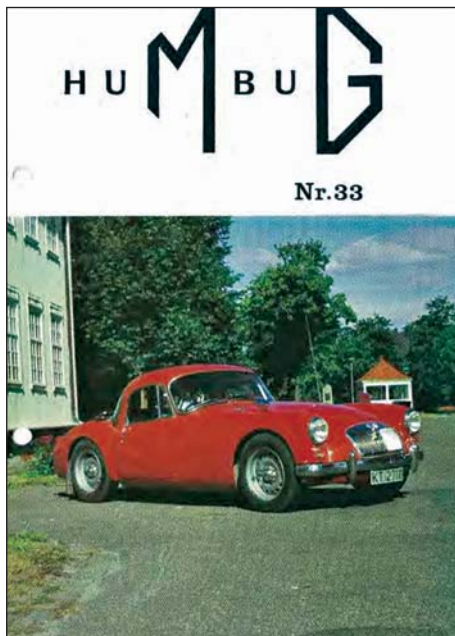
1956 MGA 1500 – det første møtet!

Jeg er vel slik skapt at selv en slik nedverdiggende forestilling ikke var tilstrekkelig til å skulle knekke meg. Med medlemsnummer 25 i Norsk Sportsvogn Klubb og med nære koblinger til det første Styret, startet jeg dermed et "Norsk MGA Register" under Norsk Sportsvogn Klubb.

Med all respekt å melde, men et MGA Registeret var ikke mitt mål. Vi trengte en klubb for MGA! I romjulen 1978 leverte jeg min diplom-oppgave og med et avskjedskysst til kjæresten og Bobla full av flyttegods, bar turen hjem til Oslo.

En vinterkveld på nyåret bestemte jeg meg for å gå gjennom papirene jeg hadde fått av Baard. Som et vedlegg til NMGR sitt medlemsregister, fant jeg en liste med 11 "assosierte medlemmer". Av disse var 5 stk. registrert med MGA!

To av disse hadde jeg allerede i mine lister, men et Kongsbergnavn fattet min interesse: Marcel Lesche Vanberg. Dessuten hadde han en Twin Cam!



Marcel's sin MGA pryder forsiden av huMbuG.

hvorav 5 med MGA, mens jeg ikke fikk en slik mulighet. Det jeg ikke visste, var at NMGR, godkjent av MG Car Club i England som norsk avdeling, var under press for å endre registerets vedtekter for dermed å være på linje med MGCC sine vedtekter, som ikke diskriminerte noen MG-modeller fra medlemskap. Under samtalen fortalte jeg at Norsk MG Klubb var under etablering. Jeg skjønte av Baard at jeg hadde truffet et "soft spot". Jeg husker vi avsluttet samtalen uten noe tilbud om assosiert medlemskap, men med en invitasjon til registerets stevne på Lunke Gård i Øyer den 16. og 17. juni. Der ville vedtektsendringer bli diskutert.

Med min MGA i kasser, tok jeg takknemlig imot tilbudet fra Bjørn Krogvig om å låne hans MGA 1500 coupe. Min Anne hadde i mellomtiden flyttet etter til Oslo og tredje helg i juni la vi i vei retning Øyer.

Marcel skulle vært med på dette stevnet. Dessverre måtte han prioritere et annet arrangement, og hadde lovlig forfall. Det var leit, fordi det betydde at jeg måtte ta hele "trykket" alene!

For mitt vedkommende var jeg 100 % uvitende på hva som Baard og co. hadde på sin godt skjulte agenda. I god tradisjon ble det avholdt bakkeløp med handicap regler samt Gymkhana, det vil si ferdighets-kjøring. I tillegg til meg selv var det også en Austin Healey Sprite samt Henrik Malm i MGA. Spriten tilhørte Per Huse som også stilte i TD og siden Henrik var godkjent som assosiert medlem, ble jeg hengende noe på sidelinjen. Min manglende kunnskap om MGER fra før 1955 gjorde situasjon ikke bedre. Jeg kunne verken identifisere Per Gjerdrum sin J2, Aage Tømmerås sin PA, Per Huse sin TD. Hans Hernes sin M. Selv om vi eiere med MGER fra etter 1955 fikk være med på alle øvelsene, var vi strøket fra alle resultatlister! I mine øyne en åpen provokasjon!

Lørdag kveld opprørt og registerets årsmøte skulle avholdes. Baard hadde i utgangspunktet gitt meg talerett, men med klare begrensninger. Min oppgave var i hovedsak å informere om ryktene vedrørende Norsk MG Klubb. Siden NMGRK var langt på vei og jeg nærmest hadde gitt registeret fingeren, var jeg nok litt overmodig. Registeret fikk drive med sitt og så skulle vi i klubben få drive med vårt. Siden Registeret hadde bilene som medlemmer, var fokus i klubben på eierne. Å eie en MG var i utgangspunktet intet krav for medlemskap i klubben. Dokumentert interesse og kunnskap var tilstrekkelig. Det var tydelig at jeg hadde stukket hånden i et vepsebol for raskt begynte en diskusjon om registeret skulle ta innersvingen på klubben og åpne for MGA. Å slippe inn MGB var utelukket! Den var jo fortsatt i produksjon! Å be meg holde kjeft er normalt ikke veldig effektivt, så da diskusjonen virkelig tok av, ble jeg heftig, men bestemt geleidet ut av peise-stuen og plassert i baren. Jeg husker ikke hvor lang tid jeg satt der og inntok noen produkter fra Lillehammer Bryggeri, men plutselig ble døren til møterommet åpnet og Baard kommanderte meg bestemt inn i møterommet igjen.

Assosierte medlemmer pr. 1/1 1978.

Tore Kværnsjøli, Postboks 502, 7001 Trondheim
MGA 1953

Svein Haukebø, Kringstad, 6400 Molde
MGA 1600 1962

Marcel Lesche Vanberg, Myntgt. 9, 3600 Kongsberg.
MGA Twin Cam Coupe 1959

Eirik Holtung, Kr. Auberts vei 5, Oslo 7
MGA 1957

Henrik Malm, Husebyvn. 3, Oslo 3
MGA 1956

Trond Nielsen, Brekktrøa 13b, 7084 Melhus
Morris 8 Tourer

Bjørn Støer, Plogvn. 65, Oslo 6
Singer 9 Tourer 1949

Bjørn Lie, Bekkelagsvn. 16, Oslo 11
Riley 9 Plus Ultra 1932

Tore Lie, Brattvollvn. 271, Oslo 11
Morgan Trike 1934

Bjørn Øwre, Odinsgt. 30, Oslo 2
Morgan 1946, BMW 328 1938

Knut Hallan, Wessels vei 1, 1412 Sofiemyr
Morgan 1952

Liste over assosierte medlemmer NMGR 1978.

Med aner i øvre Telemark, passerte jeg stadig Kongsberg og en dag tidlig i 1979 medbringende et sett slitte SU-forgassere troppet jeg opp på gårdsplassen i Myntgata i Kongsberg. Marcel viste seg å være en meget kunnskapsrik kar på MGA. Han hadde nylig overtatt familiens trykkeri og med sin formelle utdannelse fra England, hadde han kommet i kontakt med MGA-miljøet der borte.

Dette første møtet er i mitt hode viktig for formingen av den Norsk MG Klubb vi kjenner i dag. Marcel og jeg fant tonen nærmest på sekundet og denne gode kon-

takten har vi beholdt i alle år. Ikke lenge etter vårt møte og under god innflytelse av gjæret drikke i et leid hus i Rådhusgata i Kongsberg, ble tanken om etablering av en klubb født. For ikke å gjenta diskrimineringen fra NMGR, ble vi enige om å holde klubben åpen også for nyere MGER som MGB og Midget. Noe begynte sakte å røre på seg.

Klubben blir dannet, Lunke Gård (Halvor Asland)

Senere på våren 1979, var jeg igjen i kontakt med Baard. Jeg ville vite hvorfor registeret hadde 11 assosierte medlemmer,

Etter noen innledende fraser, ble jeg stilt overfor følgende konklusjon/forslag/ultimatum fra årsmøtet:

- Registeret ønsker å endre vedtektene til også å dekke de nyere bilene
- Registeret ville bli konvertert fra et Register til en klubb
- Navnet på klubben skulle være Norsk MG Klubb (nokså provoserende etter min mening)
- Overgangen skulle formelt skje den 1.1.1980
- Personen ansvarlig for overgangen skulle være: Halvor Asland!

Jeg kan ærlig si at jeg ikke hadde forutsett et slikt resultat. Jeg stod nærmest som et offerlam med sultne ulver i ring rundt. Etter en liten betenkingstid svarte jeg JA! Dermed ble det valg. Valgkomiteens forslag ble dermed oppdatert:

- Per Gjerdrum som stevneleder
- Bernt Johan Scheffler som redaktør
- Olav Sommerin som kasserer
- Jørgen Seeman Berg som styremedlem
- Og - Halvor Asland som sekretær, som lederstillingen het den gangen

Jeg kan ikke huske det var noen stemmer mot forslaget?

En bønn fra Halvor:

I mange år etterpå har jeg sett på bildene (slides) fra stevnet med mye glede. IKKE LENGRE! For flere år siden ville en - trolig en av deltagerne - låne bildene mine for å lage kopier. Der ligger de trolig fortsatt, og jeg har ikke notert hvem det var!

EN BØNN: JEG SKULLE SÅ GJERNE HATT BILDENE TILBAKE!!! De har i dag stor historisk betydning for klubben!

Tiden etter Lunke Gård (Halvor Asland og Marcel Lesche Vanberg)

Hva skjedde så i Halvors tre år i swing-swing-swing-stolen. I etterkant av Lunke Gård begynte arbeidet med å omgjøre registeret til klubb. Vedtektene trengte selvsagt en revisjon. Som norsk senter av MGCC, ble moderklubben kontaktet og informert om endringen. Tilbakemeldingene var svært positive! Kontakter ble også etablert med den svenske og de 2 danske klubbene. Postboks 15 på Vindern ble åpnet, ny Postgiro-konto, medlemsregister på hullkort, og så videre. Vel var det valgt et styre, men samarbeidet Halvor/Marcel var allerede så etablert og fantastisk at i praksis var det de som gjorde det meste av det administrative arbeidet, samt etter hvert også fungerte som redaksjon for bladet.

Siden medlemsbladet huMbuG var dyrt å produsere og vi hadde mye ny info om status til medlemmene, etablerte vi "Mini-huMbuG" – et rundskriv kopiert på Halvors arbeidsgiver sin nye og dyre kopimaskin.

I 1980 ble stevnet avholdt på Norefjell-stua. Det var også intensjonen i 1981, men en brann gjorde at stevnet hurtig ble flyttet til Sandumseter som lå et lite stykke nedenfor. I tråd med tidligere tradisjon ble det avholdt både bakkelerp og Gymkhana under stevnene, men 1981 var siste år med bakkelerp. De "moderne" MGene var såpass effektsterke at der hvor register-bilene slet med å



Marcel Lesche Vanberg i MG MGA Twin Cam. Moderne MGer var så raske at bakkelerp ikke lenger var forsvarlig.

få bilene i en sladd, kunne vi observere både Bjørn Rygh, Marcel og flere med dem, i en for tilskuerne tilsynelatende ukontrollert ferd mot målstreken. Dette fikk arrangementskomiteen til å undres over hvordan ett eventuelt forsikringsansvar skulle løses.

Det sosiale aspektet var veldig viktig i denne perioden. I Oslo forsøkte vi å etablere en "Natter and noggin's" på "Stadtholdergården" med noe vekslende hell. Større hell hadde Kongsberggrunden.

I 1979 deltok Per Gjerdrum og Marcel på MG Car Club Danish Centre sitt 25 års jubileum, arrangert med start på Rådhusplassen i København og Dragsholm Slot som sentral base. Dette arrangement ga Marcel en ide om å få til et arrangement i tillegg til det årlige Stevnet, og av en litt annen type. Stevnet hadde i alle år bestått av bakkelerp, "gymkhana" (ferdighetskjøring) og "concours d'elegance" (bedømming av bilen for originalitet og generell tilstand). Blant annet var flere irritert over at i bakkelerpet ble en handicapformel brukt for at resultatet til de forskjellige modeller skulle være sammenlignbart. Når denne

formel ble brukt på Marcells Twin Cam var denne bilen veldig langt fra å være konkurransedyktig. I tillegg hadde Marcel gjort noen små endringer under restaureringen av Twin Camen i forhold til originalen som gjorde at den ikke nådde opp i "concours". Arrangementet ble videreutviklet under nok en kreativ seanse i Marcells leilighet på Kongsberg. Arrangementet ble et PO løp på lørdag, sosial aften med grilling på lørdag og på søndag skulle man finne ti poster med praktiske oppgaver som skulle løses. De første par årene var Halvor medarrangør. Planleggingen ble gjort og oppgavene laget i løpet av en sosial lørdagskveld av de to herrer. Flere oppgaver måtte forkastes på søndag morgen! Stevnet ble arrangert midt i juni, så datoen for "Kongsberggrunden" ble lagt til siste helg i august.

Marcel sto for dette arrangementet i over 15 år. Da var vi kommet ut på 90-tallet og han satt som formann i klubben. I tillegg hadde styret fått på plass regelverk for modellregister og sentre, vi hadde fått et Drammen Senter, og det var naturlig at dette overtok dette arrangementet.



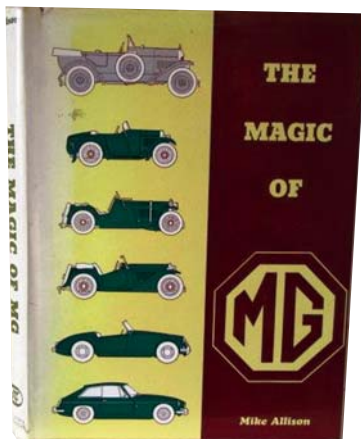
Deltakere i "Kongsberggrunden" ble presentert på Nytorget i Kongsberg for start.





Lørdag kvelds grillselekskap i hagen i Rådhusgata i Kongsberg.

For Halvor innebar det en del praktiske utfordringer å være leder for en bilklubb når man ikke innehar tilstrekkelig kunnskap om historien til bilmerke og de forskjellige modellene, samtidig som en ikke har ett kjørbart eksemplar å profilere seg i. Med hjelp fra John Erik Skjefstad, Jørgen Seemann Berg, Per Gjerdrum m.fl., ble litteratursamlingen utvidet med viktige bøker som Mike Allison "The Magic of MG", "MG by McComb", "MG - The Art of Abingdon" av John McLellan med flere. Særlig den første boken som i stor grad var en billedbok med spesifikasjoner av de forskjellige modellene, satte han hurtig i stand til å skille en J2 og en PA, en NA fra en NB, en TA fra en TB, osv.



"The Magic of MG" – den gangen betegnet som bibelen..

Å stille på Stevnet i en tilårskommen Boble var trolig ett helligbrøde. For stevnet på Norefjell i 1980 stilte derfor Per Gjerdrum opp og lot Halvor kjøre hans nyrestaurerte PB, til tross for at hans erfaring med dobbeltclutching ikke var særlig dokumentert.

I 1979 var Halvor på sin første tur til England med kameraten Rolf Lindholm. De kjørte Rolf's nyrestaurerte MGB GT og



Fra venstre: Per Gjerdrum sin F1, Halvors fru Anne i Pers PB, Olav Sommerin med NA, bivånet av en skjegegete Marcel.

planen var å fylle opp bilen med deler, besøke firmaer, erfare en kveld på puben, overnatting i engelsk B&B osv. Halvor innrømmet etter turen at erfaringene var ganske varierte, men da MGCC skulle gjennomføre sitt "Golden Jubilee Tour" i juni i 1980, var han kjapp med å melde seg på. Sammen med blant annet Per Gjerdrum reiste en håndfull biler over. Ikke bare var gjensynet med svenske og danske venner hyggelig. Under racing sesjonen på



Per Gjerdrum i godt driv på Silverstone med sin J2.

Silverstone fikk Halvor, under påskudd av å være mekaniker for Per, som var påmeldt med sin J2, adgang til depot og der var alle de mest sjeldne modellene å se, samt celebriteter han bare hadde lest om.

Som del av turen, fikk man besøke MG-fabrikken i Abingdon. Året før hadde Rolf og Halvor sett fabrikken og lagringsplassen for nye MGBer, men en tur gjennom hele produksjonslinjen var en fornøyelse og en stor opplevelse. Som mange trolig kjenner til, var Aston Martin i forhandlinger om kjøp av MG og alle ble bedt om ikke å ta bilder. Lojalt ble kamera hengende urørt rundt halsen. Drøye tre måneder senere stengte fabrikken.

Under Halvors tjenesteperiode økte medlemsmassen jevnt og trutt fra i underkant av 50 til 130 i 1982. Det ungdommelige pågangsmotet han demonstrerte på Lunke Gård viste seg etter hvert å komme i konflikt med private gjøremål. Giftemål stod på trappene, kontrakt på gammelt hus med stort behov for renovering var signert, en overgang fra studentliv til arbeidsliv som nok var ganske annerledes enn forventet, samt ikke minst en MGA i deler gjorde at han måtte omprioritere tiden. Han takket derfor av i 1982 etter tre år som siste sekretær for Norsk MG Register samt første formann i Norsk MG Klubb.

Antall medlemmer økte jevnt og trutt. Spesielt høy økning pr. år fikk vi først i 1985 og så i 1992. Da oppnådde først MGA og så MGB 30 års alder, og man kunne importere disse for en fornuftig pris fra utlandet. Ut på 90-tallet sendte styret ut nærmere 100 "introduksjonspakker" til potensielle nye medlemmer hvert år, og antall medlemmer kunne øke med 60-70 personer hvert år.

Fram mot årsmøtet i 1992 kontaktet da avtroppende leder i klubben, Trond Jonassen, Marcel og fortalte han at nå var det på tide at han overtok formannsklubben. Trond må ha truffet Marcel i ett svakt øyeblikk, eller hadde gode overtalelses evner. I hvert fall sa Marcel ja, og ble valgt inn som leder av klubben dette året. Norsk MG Klubb skulle være en nasjonal klubb, men på denne tiden hadde vi en fraksjon i Oslo-området som hadde et noe snevert syn på hvilket område klubben skulle omfatte. "Norsk MG Klubb er vi som møter her på Roadster Square" var uttrykk som ble brukt. Ett medlem møtte på årsmøtet med 11 fullmakter. Man kunne i ettertid ikke se annen bruk av disse enn at Marcel ikke var ønsket som leder. De hadde imidlertid ikke funnet noen som var villig til å stille som motkandidat. Da Marcel konfronterte disse med dette, kom følgende svar: "Du må ikke ta det personlig, men du bor for langt fra Oslo". (Sentrum Kongsberg er 85 km fra sentrum Oslo!) Den viktigste saken som styret valgt i 1992 jobbet med fram mot årsmøtet i 1993, var å få etablert sentre og modellregistre, og få disse inn i ordnede former med tilhørende vedtektsendringer. Saken ble fremmet på årsmøtet 1993, og ble nedstemt! Det betydde at medlemmer ikke hadde kommet så langt i tankegangen rundt dette som styret, og at det var medlemmer i Oslo-området som ikke ville at medlemmer ute i landet

skulle få samme møtestedstilbud som dem. Forslaget ble fremmet igjen ved årsmøtet 1994 med nærmest identisk ordlyd. Da ble det vedtatt. Marcel mente at dette var så viktig for klubbens utvikling at hadde ikke så skjedd, så hadde han trolig trukket seg som leder. Da vedtaket var et faktum skjedde ikke det, han tok gjenvalg og satt til 1996.

I en del år etter 1982 holdt Halvor en lav profil, men interessen var ikke borte. Kontakten med Marcel var der fortsatt! MGAen er nå i siste fase før reintroduksjon til norske veier og mens den tidligere delte samkvem med 2 andre MGAer, 3,5 MG Z-Type Magnette etc., er beholdningen i dag kun 4 MGer, en TR6, en Rover SD1 samt en kommende MG servicebil, en 1968 Austin A60 varebil som etter hvert skal få et utseende ala MG/BMC Service bil.

I 2009 under MGCC European Event of the Year i Geiranger, ble Halvor presentert for Hans Petter Øverby og dermed bar det nok en gang inn i styre og stell, enten det var som varamedlem, som registerfører, nestleder, medlem i diverse komiteer eller som Internasjonal kontakt, en posisjon som han fortsatt fyller. Som et tegn på det store arbeid han har nedlagt for klubben ble Halvor utnevnt til æresmedlem i 2018. Marcel fikk æresmedlemskap i 2019. Hva det er ved deres virke som har gjort dem fortjent til denne ære, er de usikre på. De er derimot ydmyke og takknemlige når de ser plaketten på veggen.

Med arbeidslivet nylig bak oss, og med et nostalgisk tilbakeblikk på det over 40 år lange forhold de har til klubben, synes de det er noe sørgelig at et virus skulle ødelegge et storslått jubileum i år, men vi får heller se fremover og planlegge for 60-års jubileet!

Medlem nr. 1 Halvor Asland
Medlem nr. 5 Marcel Lesche Vanberg



Hvordan Halvors Austin A60 varebil kan se ut.



Halvor ble utnevnt til æresmedlem i 2018.



Marcel ble utnevnt til æresmedlem i 2019.



Halvor med plaketten sittende på sin MG TF utenfor huset i Asker.



Marcel mottar plaketten under Årsmøte i Bergen 2019 av Leder i Hederskomiteen Sigurd Sandtveit.



Norsk MG Klubb 50 år

Historien om klubbens 7 første år



Tore i sin
MG TA Midget 1938 modell.

Tekst Tore Lie Foto: Mange bidragsytere

Jeg skriver dette i "vi"-form, på vegne av alle de som var med i de aller første årene. Da jeg kom med var klubben allerede stiftet, men stor var den ikke. Jeg ble medlem nr. 5. Eller rettere sagt, det var min MG TA fra 1938 som ble medlem.

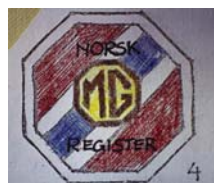
Det var en gang - på slutten av sekstitallet - en liten flokk unge mennesker i Norge som var lidenskapelig opptatt av eldre engelske sportsbiler, spesielt av merket MG. Det vil si, noen flokk var de egentlig ikke, de var spredt rundt i landet og visste bare så vidt om hverandre.

Derfor var det ganske naturlig at noen på et tidspunkt tenkte det kunne være interessant å registrere hva som fantes av disse bilene i Norge. Få en oversikt over biler og eiere, utveksle erfaringer og kanskje treffes en gang i blant. Med andre ord, lage et Norsk MG Register.

De to som endte med å sette denne tanken ut i livet var de to MG TD-eierne Bård Nielsen fra Trondheim og John Erik Skjefstad fra Oslo. John Erik hadde henvendt seg til MG Car Club i Abingdon og fått en liste over norske medlemmer, som han kontaktet. Du kan for øvrig lese mer om de to stifterne i MG Magasinet nr. 1 og 2-2015.

Grunnlagt i Grefsenveien

Det nøyaktige tidspunktet for stiftelsen av Norsk MG Register, som klubben het frem til 1980, har vært litt usikkert. Året var 1970. Etter nøye granskning av omstendighetene er man kommet frem til at tirsdag 28. juli er datoen for det første møtet mellom de to stifterne, og dermed offisiell fødselsdag for registeret. Bård var på gjennomfart i Oslo, på vei til Tyskland. I TD'en, selvsagt. En student i 1970 hadde ikke to biler!



Vinnerutkastet til registerets logo

Stedet der klubben ble dannet er derimot temmelig klart. Det var i en sving i Grefsenveien, ved Sanatoriet trikkeholdeplass. Bård og John Erik hadde avtalt at de skulle treffes

neste gang Bård var innom Oslo. Det måtte skje på et sted som var enkelt å finne. Grefsenveien var ideell. Etter å ha møttes i den avtalte svingen gikk turen ned til en tredje MG TD-eier på Grefsen, Jan Petter Hovden. Her ble Norsk MG Register formelt etablert. Og siden dette var et register, var det bilen som var medlem - ikke eieren!

Ikke for alle MGER

Registeret var slett ikke åpent for alle slags MGER, men bare for biler med den tradisjonelle, kantede kjøleren - altså frem til og med MG TF. Hvorfor det?

En grunn var at vi var nokså overbevist om



John Erik og Bård, 1971

at det var disse bilene som gjaldt. Det var de som var bærere av MG-historien, og som ville bli igjen etter at moderne selv-bærende konstruksjoner som MGB hadde rustet i filler. For det ville de jo?

En annen grunn var nok ganske enkelt at det var disse bilene vi hadde råd til, og som vi hadde et fellesskap rundt. De meget få nye MGER som ble solgt i Norge tilhørte "en helt annen gruppe mennesker", som vi ikke identifiserte oss med.

MGA var helt fra starten en liten utfordring. Den var rammebygget, og ganske vakker. Dessuten var et litt slitt eksemplar så smått innenfor økonomisk rekkevidde for mange av oss. På toppen av det hele kjente vi bra folk som hadde MGA. Etter hvert ble enkelte utvalgte invitert med.

Det kan også nevnes at bilene våre vakte en ganske annen oppsikt blant folk på 70-tallet enn de gjør i dag. Sportsbiler var en sjeldenhet, gamle sportsbiler så man omtrent aldri. Etter 9 års arbeid med intens jakt på MGER eldre enn MGA hadde registeret vokst til 43 biler. I dag er det 173 slike biler i klubbens registre, og de representerer selvsagt bare en ganske liten del av den samlede medlemsmassen.

Førkrigs-bølgen

MG-historien var altså viktig. Vi hadde stor kunnskap om alt som handlet om MG, helt fra starten, og hele modellregisteret. C-type, J1, J2 og J3, F1 og F2, PA, PB, K3, NA, NB, NE, TA og TB var dagligtale. Resultatene fra Brooklands og Tourist Trophy i tretti-årene hadde vi i hodet. Rekordene til George Eyston og Goldie Gardner også. The Complete MG Workshop Manual av W.E. Blower var obligatorisk lesning. I ettertid går det an å mene at vi kanskje



Den virkelige Humbug, George Eyston bak rattet.

hadde litt for store kunnskaper om MG-fabrikkens første glansperiode, tidlig 30-tall. Eller man kan hevde at vi var en ganske "sjuk gjeng"...

Det ble i alle fall slik at mange i denne flokken av ganske unge mennesker - vi var alle et sted i 20-årene - kom til den konklusjon at de skulle ha førkrigsbil. Altså bil fra 10-15 år før vi ble født. Men penger var det jo dårlig med for de fleste av oss, og kommunikasjonen med selgere i England foregikk i stor grad med brev. Med andre ord - man ba om trøbbel, og fikk det. Noen av disse prosjektene tok flere tiår å fullføre.

Det første stevnet

Det ble tidlig et ønske om å møtes, om å arrangere et stevne. Klubben hadde to geografiske tyngdepunkter, Oslo og Trondheim, og alle hadde gammel MG å kjøre med. Det var naturlig å plassere det første stevnet så nær det geografiske midtpunktet som mulig. I praksis viste det seg å være Kampester Høyfjellshotell på Skåbu.



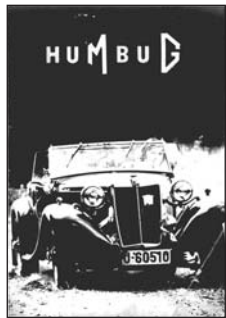
Full fart på klubbens første stevne.

Entusiasmen var stor, med et medlemstall på omkring 20 biler ble det gitt beskjed til hotellet om at storinnrykk kunne ventes. Tidspunktet var 19. og 20. juni, helgen før hotellet egentlig skulle åpne. Vi hadde altså stedet for oss selv.

Hotellet var godt forberedt, Ole T. Kampester hadde satt garn og kunne by på fersk ørret til mange personer. Vi ble ni, i fem biler. Vertskapet tok det pent. Allerede på første stevne kjørte vi Gymkhana, mer om det senere. Vi hadde også det man kaller Concours d'elegance, altså skjønnhetskonkurranse. Vanskelig navn, vi døpte det om til Konkurs. Og vi hadde en fantastisk helg!

Medlemsbladet som var huMbuG

Har man en klubb, må man ha et blad. Det første nummeret, som rett og slett het Norsk MG Register, kom ut julen 1970. Et samarbeid med omslag som ble laget på gutterommet til undertegnede, og innmat som ble produsert av en entusiastisk redaktør. Tross sin enkle utførelse var innholdet i de tidlige bladene på et ganske høyt nivå, med stor vekt på teknikk.



Men bladet måtte ha et skikkelig navn. I september 1972 kom blad nr. 8 med navnet huMbuG.

Vi var som nevnt sterke på MG-historie, og vel kjent med at MG i 1933 lagde en meget spektakulær bil for rekordkjøring og race. Det var en K3 Magnette med et svært strømlinjet karosseri, lakkert med langsgående striper i krem og brunt - MG-farger. Bilen fikk øyeblikkelig klengenavnet "Humbug", oppkalt etter et tradisjonelt engelsk sukkertøy med akkurat dette mønsteret - og fasongen!

Bladet vårt hadde altså fått sitt navn etter en legendarisk MG. De av dere som har vært med en stund vil huske at dette navnet varte helt frem til slutten av 2002, og at det lenge var mange som mente at navnet burde tas opp igjen. Hva med et huMbuG-nummer i jubileumsåret 2020?

Gymkhana

Som nevnt kjørte vi Gymkhana allerede på første stevne. De siste par årene har øvelsen Gymkhana i en enkel form igjen kommet på programmet for samlinger i Norsk MG Klubb. Det er en god arv fra Norsk MG Register som her blir gjenopplivet.



Gymkhana på Haslemoen 1972

Navnet Gymkhana kommer egentlig fra hestesporten, der det betegner en slags hurtig-presisjonsridning på oppmerket bane. Det brukes også i dag på samme måten i bilsport.



Gymkhana Bessneset 1975

Den tradisjonelle MG-Gymkhanaen er litt annerledes. Det handler stadig om presisjon, men farten er ikke alltid avgjørende.



Folksomt på Haslemoen 1972

Typisk hadde vi rygging på planker og inn-til stolper, slalåm mellom pylons, høyde- og bredde vurderinger og bytte av plastbeger eller ventiler på tid. Det er gøy, som alle vet som har prøvd!

De neste stevnene

Vi var klart av den oppfatning at bilene våre var sportsbiler, og følgelig skulle brukes til sport. Derfor var konkurranse i en eller annen form alltid en innlagt del av aktiviteten.

Vi kjørte Gymkhana, men også bakkelerp og kjøring på tid rundt en løype der forholdene tillot. Vanligvis var underlaget ganske røft. Grus eller jord, det plaget oss ikke.

Etter Kampeseter i 1971 ble stevnene i '72 og '73 holdt på Haslemoen, og deltakerantallet økte stadig. Her var det plass for skikkelig action. Enda mer action ble det på de neste stevnene, henholdsvis på Skili, i nærheten av Dokka, og på Bessneset i Jotunheimen. Her var det muligheter for å arrangere skikkelige bakkelerp, og som bildene viser ble de mulighetene godt brukt!

Sånn gikk nå dagen...

Det ble etter hvert folksomt på de årlige stevnene. I 1976 kunne man for første gang annonsere en terminliste, med PO-løp på Hadeland, stevne på Maarud Gaard og Trial-helg i Trondheim. Medlemstallet økte, og selv om registerets opprinnelige begrensning til MGer før 1956 lå fast, var det likevel god plass for at eiere av nyere MGer kunne være med og ha det hyggelig. I 1979 resulterte det i en beslutning om åpning for alle årganger av MG, og en navneendring. **Det nye navnet fra 1. januar 1980 var Norsk MG Klubb.**

Men det er en annen historie...



Bakkelerp på Skili 1974



Per Huse i kjent stil



Kjør! Bessneset 1975



Det sosiale var viktig helt fra starten. Bessneset 1975

Olav Sommerin i aksjon, Haslemoen 1972





Norsk MG Treff - Lista

Tekst: Sigurd Sandtveit/programmet Foto: Anne Bakken Sandtveit, Sigurd Sandtveit, Erik A. Bogard, Snorre Langfjæran

I år var vi invitert til å feire Norsk MG Treffs 10 års jubileum - på Lista, lengst syd i Norge. Det ble 4 fantastiske sol-dager hvor opplevelsene sto i kø og gjensynsgleden var stor.

Da Norsk MG Rallys Jubileumstur måtte avlyses i juni p.g.a. pandemien var gleden stor da klubben fikk klar-signal fra myndighetene om at treffet på Lista kunne arrangeres. Smittevernet var tatt på alvor og i spisesalen var det dekket med riktig avstand i mellom del-takerne. Med Antibac i lomma og i MGen var vi klare for å utforske den sydligste delen av landet vårt.

Torsdag 13. august

Veien til Farsund og Lista gikk gjennom flott norsk natur. Fra Sandefjord kjørte vi til Evje og "indre vei" til Lyngdal på flotte MG-veier. Neste stopp var Farsund og så en kort tur ut til Lista Flypark på Vanse. En rask innsjekking og felles parkering av bilene foran Befalsmessen hvor vi traff nye og gamle MG-venner - flere som vi ikke hadde sett siden Norsk MG Treff i Sogndal ett år tidligere. Fra terrasse og langbord med et passende glass kunne vi nyte synet av de flotte MGen på plenen foran oss!



Fredag 14. august

Etter en god frokost la vi ut på dagens tur. Ca. 15 mil gjennom flott natur ga oss fine opplevelser. Vi kjørte til Sjølungstad Uld-varefabrik, som er en del av Vest-Agder museet. Lunsj spiste vi på Lindesnes Havhotell som ligger vakkert til og rett over bukta så vi den spektakulære re-stauranten "Under". Etter lunsj ble det

ekte sørlandsk underholdning, før vi fortsatte tilbake til Lista hvor terrassen sto klar for en trivelig stund i solen! Ja, for sol hadde arrangørteamet selvsagt bestilt - og det fikk vi - alle dagene! Etter middagen ble vi hentet av tre veteranbussar fra "Sam Sør Agder", som tok oss med på tur for å oppleve solnedgangen over Lista. En stor opplevelse.

Lørdag 15. august

Nye opplevelser ventet oss - en skikkelig "Listadag" hvor flere steder skulle be-søkes. Bøensbakken var selvsagt på pro-grammet! Vi har kjørt den før, men opplevelsen er så flott og muligheten byr seg så sjelden så vi gjentok suksessen! Nordberg Fort og Redningsstasjonen i Østhaselstrand skulle også oppleves, og vi ble guidet rundt både i bil og til fots.

Tilbake på Lista Flypark ble det lunsj og tid for sosialt samvær før vi gjorde oss klare for kveldens middag med underholdning. Før middag samlet MG-jentene i "Det sprudlende hjørne" - et vorspiel hvor MG-gutta ikke fikk være med. Og jentene sprudlet hele kvelden!

Søndag 16. august

Det var tid for oppbrudd og hjemreise og farvel til våre MG-venner som vi i flere dager hadde hyget oss med.



Da vi ankom Lista Flypark ble vi ønsket velkommen av et smilende Arrangørteam.

En stor takk til Arrangørteamet:

Steinar Braaten

Erik Bogaard

Torbjørn Stangnes (deltok ikke på Lista)

Jonny Klemmetsrud



Arrangørteamet fra venstre: Torbjørn Stangnes, Bergen - Steinar Braaten, Buskerud - Jonny Klemmetsrud, Østfold og Erik Bogaard, Agder.



Etter innkvartering på rommene parkerte alle på plassen foran "Befalsmessen".



Arrangørene ønsker velkommen til årets MG-treff på Lista.



Are Wangs MGF 2002 kjøpt i juli 2020 - Helge Syversens MG TF 2005 - den siste importerte til Norge.



Mye å snakke om når gamle MG-venner treffes.

Lista Flypark

Dette var 5. gang Norsk MG Treff ble arrangert på Lista! Her er det god plass for felles parkering av bilene, greie rom med bad, terrasser og sittegrupper for sosialt samvær og et flott utgangspunkt for turer i distriktet. Lista ligger i Farsund kommune, Agder fylke.

Bygningenes navn er veldig "militære":

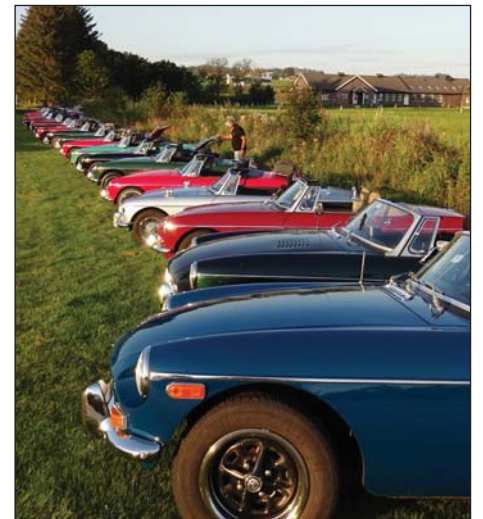
- Vestheim (Korporalen) - hovedbygningen
- Befalsmessa (Offiseren)
- Hestekoer (Løytnanten)
- Leiligheter (Kommandanten)

Lista flystasjon var en militær flystasjon på Listalandet i Farsund kommune, som ble bygget av tyskerne under okkupasjonen. Flystasjonen var i operativ drift fram til 1996, da den ble nedlagt og senere solgt til private.

De første jegerne kan ha kommet fra Nordsjølandet allerede for 13 500 år siden. Lista er kjent for sine mange fornminner fra stein-, bronse- og jernalder. Det er funnet helleristninger, runesteiner, fallossymboler, kjemperøyser fra bronsealder, hustuffer fra jernalder og bygdeboger fra folkevandringstiden.



Sosialt etter at bilene var parkert torsdag.



MGer på rekke og rad.

Norsk MG Treff 10 år

2010: Lista	2014: Lista
2011: Lista	2015: Skjeberg
2012: Rjukan og Valdres	2016: Sogndal
2013: Eidfjord	2017: Lista
	2018: Ål i Hallingdal
	2019: Sogndal
	2020: Lista



Parkering utenfor Sjølingstad Uldvarefabrik - Jan Vidars MG TC 1949 i forgrunnen.

Sjølingstad Uldvarefabrik
Første stopp var på Sjølingstad Uldvarefabrik, som er en del av Vest-Agder museet. AS Sjølingstad Uldvarefabrik er en ullvarefabrikk fra 1894. Fabrikken ble nedlagt i 1984, men driften ble gjenopptatt for museumsformål i 1989. Sjølingstad Uldvarefabrik ligger i Lindesnes kommune ca. åtte kilometer vest for Mandal.

Rundt fabrikkens vokste det fram et lite industrisamfunn med arbeiderboliger, skole, butikk og ikke minst disponentbolig. Disse bygningene vitner i dag sammen med fabrikkbygningene om hvor viktig industristedet ble.



Til lunsj på Lindesnes Havhotell - topp mat og flott beliggenhet.



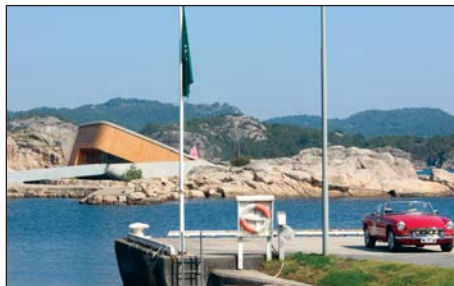
Fabrikkbygningen i dag - 126 år etter starten.

Solnedgangstur på Lista

Lista har en solnedgang som er en stor opplevelse. De må gjerne ha midnattssol i nord, men solnedgangen på Lista er mer intens. Vi ble etter "grillaften" hentet av tre veteranbusser hvor den eldste var 56 år gammel. Smittevern: Alle fikk utdelt munnbind og holdt "2 seters avstand".



Lunsj med visesanger Jan Engervik fra Lindesnes.



Vis a vis havhotellet: restauranten "Under".

Etter en vandring gjennom skogen kom vi frem til en åpen slette. Innenfor grinden stod to flotte damer med brettet fullt av styrkedrikk som Akevitt og Jäger. Det ga solnedgangopplevelsen en ny dimensjon!



Snorre "fanget" solen.



Fredag etter grillsekskapet ble vi hentet av tre veteranbusser for å oppleve den fantastiske solnedgangen!



Mercedes-Benz LPO 1113, 1964



Scania B 11058, 1969



Volvo BB 57 55, 1974.



"Åpen bar" midt på beite!

Lista fyr og fuglestasjon

Lista fyr bestod tidligere av tre fyrtårn, men kun ett står igjen i dag. Det første fyret ble bygd i 1833 og er 34 meter høyt. Fyrstasjonen har meteorologisk stasjon og kystmeldingstjeneste i tillegg til fyrdriften.

Lista Fuglestasjon ble stiftet i 1990 og holder til ved Lista fyr. Fuglestasjonens hovedvirksomhet er standardisert nettfangst og ringmerking av fugl, men det foretas også overvåking av rastende fugl på stasjonsområdet (ca 3 kvm stort), og tellinger av trekkende sjøfugl. Fuglestasjonens formål er å samle inn data om fuglerekket over tid



Ellen og Harald på vei til Lista fyr.

“2000 flagg” Kunstinstallasjon av Alfred Vaagsvold.

MG-veier og Bønsbakken

Lørdag var det kjøring på flotte MG-veier og på turen måtte vi selvsagt teste den smale og spektakulære Bønsbakken.

Bønsbakken var den første veien mellom Farsund, Lista og Herad. Bønsbakken ble bygget mellom 1899 og 1904 og var åpen for trafikk fra 1904 til 1965. Veien var i sin tid beryktet som kjørevei på grunn av den smale veien og få møteplasser. Bønsbakken ble restaurert i 2003 og er i dag Farsunds offisielle kulturminne. Det er et imponerende stykke håndverk som er lagt ned i arbeidet med denne veien, som ligger på ei fjellhulle og som er delvis sprengt inn i fjellet. På ene siden går det rett ned i Framvaren og på den andre siden strekker fjellet seg himmelhøyt. Bønsbakken er et fast innslag når Norsk MG Treff arrangeres på Lista og i år var det 5. gangen treffet var lagt til Lista.



Lørdagens kjøring bød på det meste - flotte MG-veier og den beryktede Bønsbakken.



I Bønsbakken ble det en pause for fotografering og “preik”. Bakken var en ny opplevelse for mange.



Mange som viste interesse for våre MGER.



50 biler ned Bønsbakken er et imponerende syn.



Guide: Theodor Erling Tønnessen - Både hans far og bestefar var leder på redningsstasjonen.



Deltakerne parkerte utenfor det nye utstillings- og formidlingsbygget på Nordberg Fort.



Kjell Henning Bjørnstad, bedre kjent som Kjell Elvis er fra Vanse på Lista. I juli satte han ny verdensrekord: 50 timer, 50 minutter og 50 sekunder. med kontinuerlig framføring av Elvis-låter.



Anne ble vinket frem til scenen, fikk hans silkeskjert rundt halsen og "en svingom". Litt stas for en sprudlende MG-dame.



Nydelige Jubileumskaker fra lokalt bakeri.



Østhassel redningsstasjon



De første redningsstasjonene på Lista ble opprettet i 1854. Redningsstasjonen på Østhassel sto ferdig i 1892. Redningsstasjonene hørte inn under Fyrdirektøren, men i 1936 overtok Redningsselskapet

(NSSR) ansvaret. Frem til 1972 var redningsstasjonen bemannet. Dette er Norges eneste komplett bevarte redningsstasjon og er under fredning av Riksantikvaren. Det er Sæløer og Lista kystlag som har ansvar for å holde redningsstasjonen åpen for publikum.

Nordberg Fort

Nordberg Fort var en del av den tunge befestningen av Lista. Rundt 100 soldater var stasjonert på Nordberg, og bemanning av kanonene var deres hovedoppgave. Kanonene ble ikke aktivt brukt, og fortet ble aldri direkte angrepet fra luften. Nordberg Fort som krigsminne er unikt i Europa med sin godt bevarte bygningsmasse i tre. 15 av bygningene er originale.



Festmiddag med Elvis-show

Lørdagen avsluttes som vanlig med en hyggelig festmiddag og i år var det "Kjell Elvis" som underholdt.

MG-jentene hadde noe på gang før middag, rett og slett "Det sprudlende hjørne"! Vi har til gode å se noen komme fra "Det sprudlende hjørne" med sure miner! Smilet pleier å gå fra øre til øre og latteren kan høres. Langt!



Snorre - klubbens vinskper - delte ut vin til arrangerteamet med damer.



Festmiddagen lørdag - "siste kveld med gjengen".



Glade mottakere av "de gyldne dråper"!

Norsk MG Treff - KORT HISTORIKK

Av Steinar Braaten

I årene 2006-2008 planla jeg, og dro i gang, Landstreff for Norsk MG Klubb. Tanken min var at dette skulle være et årlig arrangement for NMGK, et slags "Norsk Silverstone" der vi også kunne ha salgsstands, årsmøte, registertreff og annet som vi ønsket for å løfte et Landstreff til klubbens årlige høydepunkt. Av ulike årsaker stoppet arrangementet "Landstreff for Norsk MG Klubb" opp i 2008.

Men tanken om årlig treff var ikke glemt, heller ikke av andre. I 2009 laget vi derfor et treff som et samarbeid mellom fire sentre; Agder, Buskerud, Stavanger (nå Rogaland) og Østfold. Da vi begynte å planlegge for 2010 fant vi ut at treffet måtte få et navn. Norsk MG Treff var et navn jeg hadde etablert i annen MG-sammenheng men som ikke var i bruk. Det navnet passet godt så valget var enkelt.

2010: Norsk MG Treff skulle arrangeres på Lista Flypark. Lokale turer og opplevelser dannet en fin opplevelse for både deltagere og arrangør. Bøensbakkene ble introdusert for første gang. Likeså at vi fikk kjøre rimelig fritt på taxebanen på Lista flyplass. Det var mange glis fra guttene bak rattet! Stavanger senter valgte deretter å avstå fra å delta i arrangørteamet. I løpet av prosessen mot NMGT 2011 ble Bergen senter med i stedet.

2011: Lista var igjen stedet. Etter en hyggelig suksess i 2010 fant vi ut at Lista var en fin plass for treffet. Solnedgangstur til Sausebakk i veteranbusser, turer på flotte MG-veier og parkering av bilene i en stor flyhangar var med på å lage en ny suksess.

2012: Innlandet var stedet. Vi møttes på Gaustablikk Høyfjellshotell. Neste dag fikk vi Politieskorte gjennom Rjukan på vei til Industriarbeidermuseet på Vemork, før vi fortsatte til Danebu Kongsgård i Valdres. Her var det utstilling av bilene i hovedgata i Fagernes lørdag, med konkurranse om å kle seg mest tidsriktig til sin MG's årsmodell. Av alle de meget flott kledde deltagerne var det Anne Karin og Frank Moskaug som tok førsteprisen!

2013: Vestlandet var stedet. Vi bodde i Eidfjord på Vøringfoss hotell. Fredag var det tur til Ulvik med omvisning og smaksprøver på siderfabrikk. Faktisk var vi med på en av de siste turene med fergen over Hardangerfjorden før fergeruten ble erstattet med Hardangerbroen. Lørdag kjørte vi den gamle veien opp Måbødalen, en påminnelse om hvordan veien var den gang mange av MGene var nye!

2014: Lista var igjen stedet for fine opplevelser. Lørdag samlet vi oss på Torvet i Farsund med våre fine biler, koste oss i Bøensbakken og alt annet Lista og Farsund kunne by på av herligheter for en MG-entusiast! Deltagere fra England var meget imponert over Norge!



2015: Skjeberg Folkehøyskole var "vår base". Begge dagsturene gikk til det "store utland": Sverige, så det ble et "internasjonalt" drag over arrangementet. Vi kjørte Brudfjällsvegen på veien til, Sveriges mest svingete vei, på veien til Håverud og Dalslands kanal. På 90-tallet lanserte SAAB sin 900 modell her, gjester og journalister fra hele verden fikk prøve den nye bilen på nettopp denne veien! Midnattssolrallyet har også brukt veien.

2016: Vi satte kursen vestover igjen. Sogndal ble vår base for NMGT dette året, med turer i vill vestlandsnatur. Bl.a. kjørte vi over Gaularfjell, spiste "sosekjøtt" på Eldalstunet og koste oss på smale veier langs Jølstravatnet. I 2016 fant "plutselig" arrangørteamet ut at vi kunne ha feiret vår 5-årsdag i 2015. Noe vi glemte da, og kom på det så sent i 2016 at vi ikke rakk noen feiring. Kan jo ikke huske alt...

2017: Lista var igjen stedet. Populære opplevelser og innslag fra tidligere Listabesøk ble krydret med nye opplevelser. Gocartkjøring på banen på Lista fikk opp både fart og puls på mang en deltager. Og de som ikke kjørte gjorde en iherdig innsats som heigjenger for lagene. En viss Hr. Otto G. fra Farsund stakk av med den totale seieren, makan til råkjører! Dette året rettet vi opp fadesen med å ikke feire vår egen 5-årsdag i 2015. Så vi slo til med marsipankaker med flotte bilder der teksten var: "Norsk MG Treff 5+2 år!" Det ble en del fliring av vår forglemmelse, og forsøket på å hente oss inn igjen!



2018: Torpomoen, Ål i Hallingdal var stedet. Torpomoen har etter hvert hatt mange MG-treff og er alltid populært. Dagsturene gikk selvsagt til fjells og ostebygda Hol fikk vist seg frem. På ettermiddagen var det Ghymkana på helikopterlandingsplassen til Norsk Luftambulansse. Hard konkurranse med topp innsats!

2019: Sogndal var igjen stedet. På oppfordring. Sist vi var der i 2016 ble bostedet vårt så godt mottatt at mange ville ha en reprise. Våre kjære damer arrangerte "Damenes" før festmiddagen på lørdag - en seanse det virkelig sprudler av! "Tindevegen" mellom Øvre Årdal og Turtagrø og Breheim-senteret ved Jostedalbreen nasjonalpark var to av høydepunktene.

2020: 10-års jubileum for Norsk MG Treff. Det ble feiret på Lista med et meget velfylt program fullt av opplevelser. Og i år husket vi på å lage både jubileumsprogram og ikke minst marsipankaker med teksten "Norsk MG Treff 10 år". Underholdning av Jan Engervik og Kjell "Elvis" løftet stemningen. Ikke minst da omtrent alle damer hoppet opp på scenen til Kjell "Elvis" og danset med!

2021: Fremtiden: Neste år er det Østfold som blir stedet. Vi jobber hardt med saken!

Gjennom disse 10 årene er det bare Erik Bogaard og Steinar Braaten som hele tiden har deltatt i arrangørteamet. God innsats har også disse herrene gjort: Per Mügge, Atle Grimstad og Rune Andersen. I dag er det Erik Bogaard, Steinar Braaten, Jonny Klemmetsrud og Torbjørn Stangnes som utgjør arrangørteamet.



Steinar Braaten

*Fra Ål i Hallingdal.
Buskerud senter.
Gift med Kari.
Tre voksne barn.*



MG-eventyret: Ja, for det har vært et eventyr å være MG-entusiast. Og er det fortsatt! Et eventyr for hele familien som består av Kari fra Bodø og Steinar fra Oslo. Vi er i vår beste alder - har i grunnen alltid vært det. Våre tre barn, som nå er voksne, har vært med på MG eventyret fra de var små. De synes fortsatt det er kult med MG! Ja, og så har vi Conti, vår Gordon setter på 2,5 år, han liker også å kjøre MG! Åpent helst, så ørene flagrer!

En lang fyr i British racing green MGB ved Tonsen skole på Tonsenhagen i Oslo, der jeg vokste opp, vekket MG-entusiasmen. Vi er på tidlig 70-tall, bilen ganske ny, men ikke helt ny. Antagelig en sen 60-taller. Den var virkelig stilig, en flott sportsbil som ofte ble parkert rett ved idrettsbanen på skolen. Gjett om vi gutta fulgte med! Han som kjørte bilen var en yngre kar, husker han som over snittet høy. Det var nettopp det som fasinerte oss, hvordan han elegant smøg den lange kroppen inn i den lille bilen. Spesielt med kalesjen oppe, og dro avgårde med et herlig broom! Kanskje han er medlem i klubben og kjenner seg igjen?

Årene gikk: Som for de fleste gikk tiden til skole, jobb, familie, barn og alt det der. Lite tid til åpen sportsbil! Men MGBen fra barneårene på Tonsenhagen ble aldri glemt. Omsider ble det tid til MG. Jeg kontaktet klubben for å få gode kjøperåd. Ola Thygesen meldte straks i fra; "jeg har to MGB, du må gjerne prøve begge så du blir kjent med biltypen". Jeg så gjorde. Ola var villigheten selv og snart stod det en skinnende MGB GT på gårdsplassen. Planen var å kjøpe en roadster, men

GTen har så flotte linjer at da det dukket opp en GT ble det den først. "Reksten GTen" ble den kalt fordi den opprinnelig var eid av Adeley Reksten. Bilen var trukket i sort skinn av en salmaker i Bergen. Skinn på alt, til og med dashbordet. Den var nydelig, et lite unikum syntes vi! GTen var med oss i 8 år før den ble solgt. Et salg vi angrer på fortsatt.

Eventyret fortsatte, MG turer og opplevelser. Men, vi er fem i familien, det ble litt vel mye folk i en MGB. Hva gjør en så? Kjøper en til selvsagt. Men nå hadde jeg lest side opp og ned i MGB-bøker om restaurering og snakket MG med alt og alle så kanskje et restaureringsprosjekt var tingen? Som sagt så gjort.

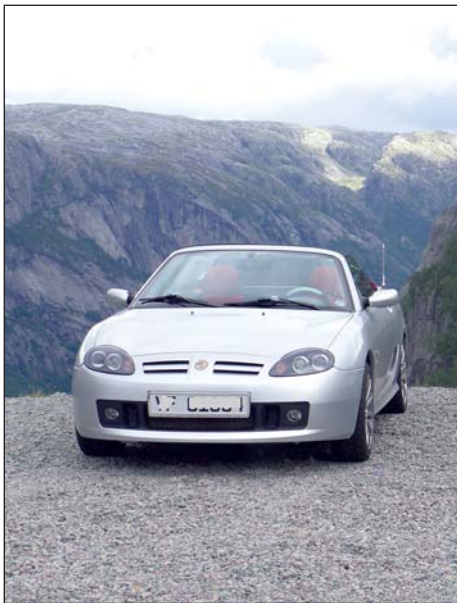
Spanjolen. Det dukket opp en hvit MGB på Finn som kom fra Spania. Historien til bilen var at en engelskmann hadde eksportert bilen med seg ut av England i 1971 da han skulle jobbe i Spania i flere år. Bilen var venstretrettet og hadde Europeiske spesifikasjoner. Etter en del år skulle engelskmannen hjem igjen og han solgte bilen til et norsk ektepar som hadde hus i Spania. Årene gikk, ekteparet ble eldre, bilen likeså, og en dag satt kona igjen som enke. Omsider ville hun hjem og bilen skulle hun ha med seg! Den ene datteren hennes kjørte bilen hele veien hjem til Norge. Da bilen var vel fremme overtalte døtrene sin gamle mor til å selge bilen. Kort sagt, vi kjøpte den og til Ål kom Spanjolen. Hele sommeren og til langt på høst koste vi oss med bilen. Loslitt javel,

men gikk som en kule! Da sesongen var over startet restaureringen. Etter at jeg hadde demontert bilen måtte jeg motvillig innrømme at med tre unger, pendling til Oslo og ellers alt som tok min tid betød det nok at dette prosjektet kunne jeg bare glemme de neste 10 årene. Minst. Bilen ble solgt, restaurert ferdig og lever nå et godt MGB liv i Stavanger. Mens jeg strippet bilen fant jeg ut at den slett ikke hadde vært hvit da den forlot Abingdon. Bilen hadde den sjeldne fargen Beduoin. Ikke sett den før? Mange biler var det ikke av den fargen, for ærlig talt, den var ikke veldig pen. Lag deg en kopp kakao, tynn den ut med mye melk, da får du bedouinfargen. I dag er den rød, mye mer lekkert! Samtidig sluttet min restaureringskarriere. Det får holde med mindre tidkrevende reparasjoner, oppgraderinger og ellers bilpussekos.

Men åpen MGB skulle vi ha! I bladet "MG-Enthusiasts" leste jeg om et firma i Yorkshire, England, som restaurerte MGB. Kort sagt; de kunne levere bilen vi ville ha. Kjapp tur over til England for å gjøre avtale. Bilen ble så bygget for levering i mai 2005. MGBen, en rød 1968 modell, lever fortsatt sammen med oss, og det kommer den til å gjøre så lenge vi kjører bil, altså i hundre år til. Etter det er det godt håp for den lille røde; vår nå voksne, eldste sønn, stod i vinter og kikket på den i garasjen, hvorpå han spontant utbryter; "den bilen selger du aldri!" Jeg skrev en artikkel i MG-magasinet nummer 3 i 2005 om da vi hentet bilen. Du finner bladet på klubbens nettside.



Reksten GTen og Spanjolen på tur sammen høsten 2004.



TFen ved Ørneredet høyt over Lysebotn.

Der står også noen ord om den spankulerende Fasanen uten trafikkforståelse. Fasanen som ikke flyr mer...

I 2006 arrangerte jeg Landstreff for NMGK på Torpomoen her i Ål. Et par MGTF dukket opp. Interessen våknet, kort sagt, det ble kjøp av en MGTF. Rettene sagt, to MGTF av helt identisk utgave. En fantastisk fin bil med mye MG-glede og flotte linjer. Våren 2007 finner jeg en av jubileumsmodellene produsert i anledning MG-fabrikkens 80-års jubileum for salg. Det ble importert kun 8 slike biler til Norge for salg av merkeforhandlere. En MGTF 80 Limited Edition i Starlight Silver, 160 VVC motor og sportpack 1 utrustet. Kort sagt, den skulle jeg ha! Bilen befant seg i Melbu i Vesterålen, men fly ordner mye, turen nordover gikk effektivt. Turen sørover i nyinnkjøpt MGTF gikk som en drøm, snart feide vi rundt i Hallingdal og koste oss i TFen.

Forsnakkelsen: På den tiden var både Claus Quist-Hansen og jeg i styret i klubben og siden han bor på Geilo var veien oss i mellom kort. På en av mine turer til Claus med TF sier hans kone: "finner du en slik bil til salgs i nærheten må du si fra, en slik vil vi ha!" Tidlig høsten 2007 dukker enda en av de 8 jubileumsbilene opp for salg. Nå i Trondheim. Jeg melder straks til Geilo at nå har dere muligheten. Akkurat da hadde de ikke anledning til å reise opp for å se på bilen. Det er da jeg forsnakker meg: "Kjøp denne her så reiser jeg til Trondheim og kjøper den andre". Egentlig en fleip, men tilbudet ble akseptert på strak arm. Sagt er sagt.... Altså, jeg dro til Trondheim, og kjøpte min andre av kun 8 solgte slike modeller i Norge. Bilen var knapt kjørt



MGBen ved Aidensfield (Goathland) stasjon samme dag vi overtok den i mai 2005.

700 mil og var meget pen. Artig at begge bilene var solgt ny fra samme forhandler, Tyholt Bil, i Trondheim! Claus har fortsatt sin TF, så det er 2 av 8 stk. slike 80LE modeller her i Hallingdal! TFen skal vi også kjøre i minst hundre år til.. sånn cirka da.. Begge MGer kan utmerket kjøres langt på tur. Når vi hadde både MGB roadster og GT ble det mange langturer med barna. Bodø, til familien der, var ett av målene. Ikke noe problem for en MG! Når vi hadde roadster og GT reiste vi alltid på tur med begge for å få med hele familien og bagasjen. Både MGBene og TFen har vært mange ganger i utlandet, spesielt Sverige, Danmark og

UK. Men også Sveits, Nederland og Tyskland, er land de har besøkt. Da barna skulle ta førerkortet brukte de alle tre MGBen og TFen som "skolebiler" siden de har manuelt gir. Fungerte fint det også.

Vi reiste til Norsk MG Treff på Lista i august og hadde med oss noen venner fra England i sine MGTF. Da øvelsekjørte Ingrid først, med resten av MG-følget på slep Sørlandskysten rundt, Lysebotn, Suleskard og hjemover via Rjukan og Geilo! MG kan brukes til, nesten alt!



TFen speider ned til Aidensfield på sin første UK tur i 2008.

Garasje er en god ting å ha! Som nevnt ga jeg opp en "karriere" med å restaurere biler. Men en greit utrustet garasje har vi, med løftebukk. De aller fleste oppdrag bilene gir oss lar seg løse. Siden vi har anstendig temperatur i garasjen kan det stelles bil også midtvinters. En hyggelig fritidssysse!

Verv i klubben. Siden MGBen på Tonsenhagen har vi flyttet hit vi nå bor; Ål i Hallingdal så de lokale turene med Buskerud senter har vi sjeldent deltatt på. Men jeg har engasjert meg i klubben sentralt. Det har passert greit siden jeg pendler til Oslo. Det blir noe ledig tid i byen mellom vaktene. Det er lagt ned mye innsats for NMGK og MG-entusiastene gjennom årene og i april i år ble jeg utnevnt til Æresmedlem i klubben. Det setter jeg stor pris på! Plaketten har fått fin og sentral plassering i stua. Vil du se mer om hva jeg har bedrevet kan du kikke i MG-magasinet nr. 2-2020, der var æresmedlemskapet omtalt.

Turer og arrangementer har jeg laget svært mange av opp gjennom årene. Det er nok ikke så synlig, men arrangementer som eksempelvis Norsk MG Rally, Norsk MG Treff, turer til England og kroturer til Danmark krever mye arbeid. Planlegging starter helst mer enn ett år i forveien. Skal en lage arrangement for mange mennesker bør en være nøye og strukturert. Å velge ut hotell, spisesteder og severdigheter tar tid. Det samme å lage kjøreruter som aller helst skal være "MG veier", i alle fall mest mulig.

Det har blitt produsert svært mange personkilometer gjennom årene. European Event of the Year som vi arrangerte i Geiranger i 2009 ble det største arrangementet i NMGK sin historie, så langt. Nesten 250 biler fra mange land i Europa og nesten 500 mennesker er unektelig et stort volum! Fra jeg høsten 2006 foreslo at vi skulle ta på oss EEOTY i 2009 og til vi gjennomførte EEOTY gikk det 2,5 år med mye arbeid for teamet, spesielt det siste året. Til og med til Silverstone i England og EEOTY i Sveits reiste vi i 2008 for å reklamere for treffet.



Hyggelig var det da MG Car Club i januar 2010 ga meg Ton Maathuis Trophy for innsatsen for MG entusiastene i Europa. Moro er det å fortsatt høre hyggelige ord om EEOTY 2009 i Geiranger fra inn og utland.



Årlige Englandsturer, inkludert Wales og Scotland, med MG-entusiaster siden 2003 har nok vært årets MG-høydepunkt i alle år. Det har blitt mange mil i MG i UK, mange mil med smil! Noen av årene endog to turer bl.a. egen tur for MGF/TF da jeg var registerfører. Det har variert fra 4 til 21 biler som har vært med på disse turene fra Lands End i sør til John O'Grotes i nord, Lake District i vest til Whitby i øst. Det er neimen ikke mange områder i England, Wales og Scotland vi ikke har besøkt! Fortsatt trekker slike turer oss som en sterk magnet. Turene gir mange flotte opplevelser og gode venner. Vi satser på ny tur i 2021! Et artig resultat av MGF/TF turen i 2013 er at mange norske MGF/TF eiere har fått nytte godt av Rough Luck Racing med Claire og Jon Norris sin gode kompetanse. De har stilt opp på mange slags jobber på norske biler. I 2015 fikk jeg de til Landstreffet for F/TF på Torpomoen.

Humor er viktig! MG humor er bra! Det har vært mye å flire av gjennom årene! Her noen smakebiter av MG-humor jeg har havnet opp i: Scotland, året er 2008, vi er på vei nordover, nettopp passert Edinburgh og vi har delt oss opp i kjørepuljer da vi er ganske mange biler. Pulje 2 oppdager en enslig norsk bil i full fart i motsatt retning i den lille byen vi kjører gjennom. "Er ikke han med i pulje 1 da?" Alle følger med i speilene for å se hvor i all verden denne karen skal hen. Masse tuting og en liten forstoppelse i trafikken oppstår der bak. Kort etter kommer den norske bilen i full fart etter oss og legger seg klistret bak vår siste bil i puljen. Joda det er en av våre. Ved første stopp spør jeg hvor han kjørte seg bort. "Aner itte" var svaret "døm bare fordrufta døm je hang på". Gudskjelov at je møtte dere, ellers hadde je vøri ille ute gett!"



TFen leder an med norske MGER i lang rekke ved Bridge of Balgie i 2008.



Per Mügge og jeg straks klar for Silverstone i 2008 med reklame for EEOTY 2009 i Geiranger.

På tide med noen oppmuntrende ord tenkte jeg så; "Men herifra er det ganske rolige veier å kjøre så du hadde funnet frem med bare kart". "KART!" utbryter vår venn. "Kjerringa kan itte lesa kart, å je kjører bilen, å ska je me' kart da?"

England, Silverstone, verdens største MG event. Året er 2008. Vi er tre MG-gutter som skal drive reklame for Europaen Event of the Year i 2009 i Geiranger. Vi er utrustet med hauger av flotte glansede brosjyrer, gedigen (den gang) 22' pcskjerm med bilder og film av vakre Norge. Stand plassert i et stort utstillingstelt, mye publikum i tre lange dager. Masse spørsmål, evig støy av alt snakk i teltet gjorde en ør i toppen etter hvert.

Siste dag, godt ut på dagen, kommer en engelskmann bort til vår stand og bordet vi har foran oss. "Do you have many midget in Norway?" Steinar er ingen Midget mann, her var han straks på tynn is så jeg prøver med: "I think we have 100-200 of them". Mannen ser på meg med stoor skepsis! "Is it really so few?" Ansiktsuttrykket hans viser tydelig mistro til hva han blir fortalt. Her må jeg prøve å ro meg i land så seriøst som mulig! Så jeg prøver... "We have them in a register, I can have a look for you". Mannens ansikt får et

ubeskribelig uttrykk, han går opp på tå, lener seg inn over bordet mellom oss, støttende på stive fingre mot bordplaten og nesten skriker hysterisk - "IN A REGISTER!" Nå skjønner Steinar at han virkelig er ute på glattisen og jeg ser garantert fullstendig tullede ut. Hva nå Steinar? Så, noen sekunder etterpå fatter vi begge poenget omtrent samtidig og får latterkrampe. Vår engelske venn snakket om myggen i Norge, jeg om bilmodellen Midget...

Sogndal, året 2019, Norsk MG Treff. Vi har kjøpt inn MG øl til hver deltager, pluss vin til middagen lørdag. Det var 100 deltagere så det ble litt... Alt bestilt til polet i Sogndal. Dagen før NMGT begynner kjører Jonny Klemmetsrud og jeg bort i hver vår MGB til kjøpesenteret for å hente drikkevarene. Vi parkerer på forsiden. En ung dame på polet er hjelpsomheten selv, og siden volumet er stort loser hun oss ned på lasterampen bak senteret. Hun vil stå og passe på til vi har hentet bilene. Jeg kommer først, nærmer meg rampen. Hun er ganske uinteressert i MGen, hun venter jo på disse to karene som skal hente all drikken. Når jeg går ut av den "store" MGBen utbryter hun; "skal du kjøre alt i den lille greia der?" "Neida, Jonny kommer straks med bilen sin" beroliger jeg, og i det samme svinger omtalte Jonny rundt hjørnet i en helt lik bil. Damen knekker sammen i latterkrampe! "Er det de to bilene dere skal kjøre alt dette i?" Hun slår seg på lårene og er nær ved å knele i latteranfallet. Hun står der kanskje og ler fortsatt, men Jonny og Steinar lastet MGBene breddfulle og fikk med seg det hele. Også vi med et godt flir om munnen.

Så da runder jeg av med å fastslå at det er fint å være MG-entusiast!



Aidensfield 2005. Scripps Garage til venstre og Aidensfield arms til høyre. MGBen fortsatt på engelske skilter.

Norsk MG Rally - KORT HISTORIKK

Av Steinar Braaten - Initiativtaker og leder for arrangørteamet Norsk MG Rally

Høsten 2015 kom det spørsmål fra styret om jeg kunne lede og gjennomføre et nytt årlig arrangement for klubben. Jeg tok på meg oppdraget. Arrangementet skulle eies av styret, jeg kunne plukke ut de personer jeg ville ha med meg i arrangørteamet og sette navn på arrangementet. Navnet ble "Norsk MG Rally". Ikke så overraskende navnevalg vil jeg tro. Vi hadde allerede godt innarbeidet "Norsk MG Treff" som høstlig arrangement.

Da var det "bare" å sette sammen et arrangørteam, men å finne dyktige folk til oppgaver er ikke lett. Heldigvis hadde jeg allerede to personer i kikkerten som jeg visste var dyktige, omgjengelige og kunne sette fokus. Og heldigvis sa begge ja! Erik Bogaard, en av mine "medskyldige" gjennom mange arrangementer og Berit Frøseth Nielsen ble med.

Med konsept, navn og arrangører på plass satte vi i gang, men tiden var knapp, kun et par måneder til invitasjonen skulle ut i MG Magasinet desemberutgave 2015.

Vi la oss kapasitetsmessig på 40-60 biler det første året og 70-110 personer. Det er et greit antall mennesker å forholde seg til. Både som arrangør og for at deltagerne skal kunne føle seg som den viktige brikken de er i et arrangement og ikke bare en perifer deltager i et kjempet stort arrangement. I dag ligger vi på 50-70 biler. Dette er et arrangement for MG. Det er viktig at de fleste biler er MG og det har vi klart. NMGR er det MG-arrangementet (sammen med Norsk MG Treff) som har den største andelen deltagende MG-biler.

2016: Ble det første arrangementsåret for Norsk MG Rally, Stedet var Scandic Hafjell hotell i Øyer, Gudbrandsdalen. Selvsagt var vi spent på hvor mange som ville delta på dette helt nye arrangementet. Men vi fylte opp det vi ønsket. Flott urestaurert TD ble trillet inn på utstilling i resepsjonen, turer og aktiviteter ble lagt opp. Alt i alt ble det et fint arrangement om en skal si det selv. Planlegging av 2017 begynte kort tid etter.

2017: Dette året var Haugesund målet. Vi møttes på Skinnarbu Nasjonalpark hotell. Fra Danmark kom en nydelig 40-talls MG og selv om det regnet denne ankomstdagen kjørte de jammen åpent i lange flotte regnkapper! Snakk om stil! Dagen derpå ankom vi Haugesund og Radisson Blu Hotel. Eier var svært bilinteressert og i resepsjonen stod det allerede en MG! En spesiell episode utspant seg lørdag da vi var ute og kjørte tur: Søsterhotellet til Radisson Blu skulle serveres oss lunsj. Da vi ankommer blir de hotellansatte likbleke; de har glemte at de skulle servere oss lunsj denne dagen. Ikke hadde de personale til dette og ikke var nok mat kjøpt inn! Vi kan bare forestille oss hektisk telefonaktivitet til hovedhotellet, altså der vi bodde, - hva gjør vi nå?



På de fleste NMGR møter du disse blide damene som tar i mot deg ved innsjekk! Fra venstre; Berit Frøseth Nielsen, Kari Evjenth Braaten og Berit Kolsrud Bogaard. Her fra resepsjonen på Røros Hotell i 2018.

Det hele løste seg på en grei måte ved at hovedhotellet, vår base, rigget til en super lunsj for alle på kort varsel! Imponerende!

2018: Nå var det tid for innlandet. Røros er en nydelig plass. Valget ble Røros Hotell. Et flott hotell med fin utsikt over Røros og traktene rundt. Byvandring i Røros by, besøk i Olavs Gruva, Valdalen mm. ga mange og fine opplevelser. Det hele toppet seg med banketten lørdag i hotellets konferansesal med runde bord og hvite duker!

2019: Sørlandskysten så klart! Det var nå på tide å besøke sørlandet. Strand Hotel Fevik ble vår base denne helgen. Et flott hotell med unik beliggenhet ved stranden. Det var ikke veldig varmt i havet men noen av deltagerne tok seg en dukkert! Båttur og bilturer langs det flotte landskapet fylte fredag og lørdag med opplevelser. Bybesøk i Arendal ble det også.

2020: Selve kronen på verket! Ikke bare fylte NMGR 5 år i år, men klubben feirer 50 år! Nå skulle vi virkelig ta det helt ut med et kjemparrangement. Tore Lie er en dyktig kar som vi måtte ha med dette året. Tore takket heldigvis ja - nå var vi fire i arrangørteamet. Kort sagt; det ble et omfattende arrangement og vanvittig arbeidskrevende. Vi la kjøreruten slik at flest mulig av sentrene kunne involveres på en eller annen måte. Invitasjon ble som vanlig sendt ut i siste MG Magasin året før arrangementet og vi var klare! Så kom han Mr. Corona-virus og meldte seg på en verdensspennende turne. Det ble store endringer i samfunnet, også for oss. Arrangementet ble avlyst og vi "arbeidsledige". Dvs. Berit som styrte regnskapet ble ikke umiddelbart arbeidsledig, hun måtte ta jobben med å avslutte regnskapet for 2020 som denne gang inkluderte tilbakebetalinger til deltagerne. Slikt tar tid! Berit hadde sitt siste år i arrangørteamet i år, så kjære Berit; Tusen takk for alt du har bidratt med!

Da vi var ferdig med 2020 satt vi igjen med en del planer som ikke var brukt, og vi hadde behov for Berit's erstatting. Løsningen lå nær: Tore Lie. Tore var allerede med i teamet for 2020, heldigvis ville Tore bli med videre. Han har tatt over Berit sine oppgaver. Det setter jeg stor pris på!

2021: OK, jeg vet dette ikke er historikk... men allikevel. Vi er i gang med planer for neste år. Invitasjonen kommer som vanlig i siste MG Magasin i 2020. Hvor får du vite da, men Hardangerfjorden er sterkt involvert. Hjertelig velkommen til Norsk MG Rally 2021!



John-Willy Andersen sin nydelige MGC sto på scenen under banketten lørdag på Røros Hotell i 2018. Her John-Willy med sin egenrestaurerte MGC.



NMGR 2018, Hafjell, Øyer i Gudbrandsdalen. Ghymkana med stor innsats! Å kjøre slalom med instruks fra codriver mens sjåføren har botte over hodet er ikke lett! Her Bente og Svein Kristiansen med full innsats!

MG ZS EV

100 % elektrisk
100 % nullutslipp
100 % leveringsklar



Recharge yourself

MG lanserer nå en 100 % elektrisk SUV med fem stjerner i EuroNCAP.

MG ZS EV har bla. adaptive cruise-kontroll, aktiv nødbremssystem, filholderassistanse og navigasjonssystem.

44,5 kWt vannavkjølt batteri med en rekkevidde opptil 263 Km (WLTP).

fra 239.890,-*

Hurtiglading 20-80 % (85 kWt) på kun 40 min.
Bagasjerommet er på hele 448 liter/1166 liter.

Les mer på mgmotors.no

*veiledende kundepris levert Oslo, lokale leveringskostnader kan tilkomme. Energiforbruk kombinert: 18,6 kWt/100 km (WLTP). CO2-utslipp 0 g/km. Bildet kan avvike fra tilbudt modell. Med forbehold om trykkfeil.



MG før 1936



MG 1936 - 1955



MGA



MGB/MGC/MGB V8



MG F/TF



Moderne Midget
Registerfører søkes.
Kontakt gjerne leder
Ola Thygesen.

Som medlem i Norsk MG Klubb har du tilgang til mange tusen nettsider på:

www.nmgk.no

I bilregisteret kan du f.eks. søke på registreringsnummer og får opp:

- Chassisnr.
- Modell
- Reg. år
- Reg.nr.
- Bileier

Du kan også se alle eierskiftene for bilen, om ny i Norge eller importert og tekniske spesifikasjoner, eier m.m.

I klubbens bilregister er det pr. september: **3.294** biler som fordeler seg slik:

MG før 1936	37
Fra 1936-1955	136
MG personbiler etter 1945	40
MGA	266
MGB/C	937
Moderne Midget	156
MG F/TF	287
MG ZS EV	1435

MG før 1936

Registerfører Olav Sommerin, Skarnes



Pinsen 2008 arrangerte Olav omvisning med lunsj på Maarud gård for Oslo senter og fikk en vin med sin egen bil på etiketten.

19 biler deltok og reiste videre til Kongssvinger Festning for omvisning og middag på torget.

- Alle bilene i registeret er lagt inn i Norsk MG Klubbs database.
- Ingen nye biler har kommet til siste året.
- Stifterne av Norsk MG Register møtes fremdeles årlig, og i 2019 var vi på Røros. I år var det planlagt til Ørje og slusemuseet og tur med DS Engebret Soot som er fra 1861 med byggenr. 1 fra Nylands verksted, Kristiania - avlyst pga. pandemien.

- I den engelske MG klubben har jeg funnet ut at min kollega heter George Eagle. Han har overtatt etter Bob Clare som jeg hadde en del samarbeid med. Jeg har jobbet en del med George Eagle angående norske biler som har blitt borte. Sporene forsvinner ofte etter salg, og når bilen ikke er å finne i offentlige arkiver i Norge blir det vanskelig.
- Bilen til Halvor Westgaard, en MG Magna F1 1932 modell ble solgt to ganger i Norge etter hans død, men siste eier var ikke å oppdrive. Da tok jeg kontakt med George Eagle som var veldig behjelpelig og satte i gang med undersøkelser i England. Det ga til slutt resultater og vi vet nå at bilen ble solgt på H & H auksjon i England i 2016. Den nye eieren heter Robert Rudolf fra Østerrike.
- George Eagle og jeg fortsetter jakten på et par andre biler som også har blitt borte. George liker å få fakta om de norske MMM bilene så jeg får "fore han" litt etter hvert.



NMGR (Norsk MG Register) sin andre årssamling i 1972 på Haslemoen. Her har vi John Erik Skjefstad som starter Olav og Solveig Sommerin med sin 1934 mod MG NA i en morsom rallyløype.

John Erik Skjefstad 80 år

En av stifterne, John Erik Skjefstad fylte 80 år søndag den 6. september 2020. Nære MG-venner var med å feiret ham på Ruten fjellstue i Espedalen. MG Magasinet gratulerer!



Fra venstre: Olav Sommerin (skjult bak Olav hans kone Solveig), Anne Huitfeldt, Jan Petter Hovden, Tore Kvernshøli, Berit Rogstad og Jubilanten John Erik Skjefstad.



Her ser vi bilde av Halvor med bilen sin. Det er tatt ved starten av "Gubbeskallen Hillclimb" i Sør-Odal i 2008.



Avdøde Halvor Westgaard's MG Magna F1, U-36363 som havnet i Østerrike har trådd fram i ny drakt rett for jubileumsmarkeringen 28.7.2020 og vises her i nyrestaurert stand.



Bård Nielsen klar for "Gubbeskallen Hillclimb".



Olav forteller:

I 1971 dukket det opp noen karer som i 1970 hadde etablert noe som het "Norsk MG Register". Ja, ja tenkte jeg, det kan vel ikke skade, og greie på MG-biler virket det som de hadde. Alle tre er nå Æresmedlemmer i NMGK: John Erik Skjefstad, Bård Nielsen og Halvor Westgaard. Det var årlige stevner og småstevner. Selv var Solveig og jeg vertskap for stevner på Maarud i 1973 og 1976. Ellers var det flere stevner på Haslemoen, og innkvartering var hytter eller telt.

MG 1936 - 1955

Registerfører Ola Thygesen, Oslo



I Registeret er det 136 biler. Flest MG TD, en del TF og så MGA som kom på slutten av registerperioden. I tillegg: MG TA, MG TB, MG TC, Midget PA, TA Tickford, VA Tourer, YA Saloon, MG Magnette ZA,

Ola har vært medlem i NMGK siden 1998 og har i dag MGA 1956, MGB 1963, MGB GT 1966, MGF 1999 og MGF 2002. Ola overtok som registerfører i 2017 etter Dagfinn H. Jørgensen fra Drammen som da hadde vært registerfører i 22 år!

MGA

Registerfører Hans Løvdahl, Arendal



I Registeret er det 266 biler og omfatter: MGA, ZA, ZB, MKIII, MKIV Magnette og TwinCam.

Hans har vært medlem i NMGK siden 1993 og har i dag MGA 1958 og MG ZS EV (elektrisk) som han var en av de første i landet som fikk overlevert. Tidligere har han hatt MGB GT 1966 og MGB GT V8 1973-modell. Han har i flere år arrangert "MGA-Dagen".

Hans overtok som registerfører etter Are Wang fra Kristiansand i 2016.

MGB/C

Registerfører Truls Sundt, Bergen



I Registeret er det 937 biler og omfatter: MGB, MGB GT, MGC.

Truls har vært medlem i NMGK siden 1999 og har i dag MGB 1967. Tidligere har han hatt MGB GT 1966 og 1967-modell.

Truls har "alltid" vært registerfører for de nevnte modellene, men er også ansvarlig for hele klubbens Bilregister.

MG F/TF

Registerfører John Paulsen, Skotbu



I Registeret er det 287 biler og omfatter: MG F og MG TF. Antall biler i Registeret har økt betraktelig de siste årene. Britisk Bilimport AS importerte bl.a. MGF fra 2000 og leverte bilene med både hardtop og vinterhjul.

John har vært medlem i NMGK siden 2017 og har i dag MG TD 1952 og MGF 1999.

Tidligere registerfører for MG F/TF har vært Steinar Braaten og Halvor Asland.

Vårmonstringen 2010



Jon Erik Skjefstad var en av grunnleggerne av MG-registeret. Her mottar han MG-vin av Sigurd med hans egen MG på etiketten.



Veteraner. Fra v.: Jon Erik Skjefstad, Per Reenskaug og Halvor Westgaard foran bilen til Per - en MG Magnette NB fra 1935.



Tre Gjerdrumbiler - fra v.: MG Magna L, 1932, MG Magnette K3 Replica, 1933 og MG J2, 1932.



NMGK feiret 40-års jubileum i 2010 og på "Vårmonstringen" deltok 70 MGer!



MG-stand med seil og telt.

MG YA PÅ Z-MUSEUM



Til Vårmonstring på Ørevoll i 2010 vant Lars Andreas Rognan prisen for "Årets langveisfarer". I sin YA 1949 modell hadde han reist fra Bodø tre dager i forveien. Dette er bilen som Bård Nielsen en gang eide og som ble solgt til Z-museum i Treungen i Telemark hvor den er med i utstillingen.

Til høyre: Ståle Fjæstad's MG Tickford 1938 ble kåret til "Årets Sportsvogn 2010". MG-klubben tok de gjeveste prisene - året klubbens feiret 40 år! Bilen ble eksportert i 2014.





Bård Niensens MG TD 1953

Norsk forening for Veteran-Bakkeløp - NFVB – ble dannet i 2008, av en liten gruppe veteranbileiere som savnet aktiviteter av mere sportslig karakter, kort sagt noe der kombinasjonen veteranbil og stoppeklokke var det bærende element.

Å kalle det en forening er kanskje å tøyne det litt langt. Vi er knapt 30 medlemmer, og er mer å regne som en gjeng venner og bekjente som samles om en felles interesse. Og ikke har vi ambisjoner om å vokse stort heller. Men vi har nå et (selvrekruiterende) styre, som har en eneste oppgave, nemlig å arrangere et årlig bakkeløp for medlemmene, med handicap og stoppeklokker og pokaler og alt som ellers hører til.

Det har sine grunner at det er lite slik sportslig aktivitet i det norske veteranbilmiljøet. For det første er klubber tilsluttet FIVA (gjennom LMK) begrenset til 50 km/t for sine arrangementer. Og i motorsportsammenheng er det såkalte Appendix K - historisk racing - beregnet for biler og modeller med dokumentert motorsportshistorie, ikke for at hver og en kan konkurrere med sin bil, hva nå dette måtte være for noe. Derfor er NFVB en helt frittstående forening, og slik vil det forbli inntil rammebetingelsene eventuelt endrer seg.

Men for å sikre oss mot at allmennheten oppfatter vårt bakkeløp som motorsport i forkledning, og for å holde hastighetene nede på et nivå som vi synes er forsvarlig, er løpet begrenset til biler som rullet ut av fabrikkporten med bare trommelbrems. I praksis setter dette en slags flytende grense mellom 1955 og 1965. For MGs vedkommende betyr det at MGA 1500, Midget Mk I og Farina-Magnette-en er de yngste bilene som kan delta. Og siden dette er et arrangement for veteranbiler stilles det endel essensielle krav til originalitet hva gjelder motor, girboks osv. Dessuten må bilens siluett være original, fra siden og forfra.

Da vi begynte å arbeide med dette prosjektet viste det seg at idéen fenget mest

i to miljøer: For det første NVK-medlemmer med sportslige interesser, og dernest blant kjernen i det som var Norsk MG Register på 70-tallet. Ikke mindre enn en tredel av medlemmene hørte i sin tid hjemme i NMGR, og vi har da også holdt kontakten gjennom alle disse årene.

For å kjøre bakkeløp må man ha en privat bakke som kan stenges av. Og en slik fant vi til slutt på Finnskogen: Det er en gruset privat blindvei, ca. 1,5 km lang, og der stakk vi ut en løype på en god kilometer, med en stigning på ca. 90 meter. I fjor sommer holdt vi et lite prøveløp, for å teste fasilitetene og handicapberegningen.

Stevnets vinner, Arild Staver i Bugatti Brescia Modifié T23



på Finnskogen 2010

Og så ble det ordentlig bakkeløp i august i år, NFVB Finnskogstevnet 2010, med 20 startende biler: 6 av dem var MGER: En NB, en PA, en PB, to TDer og en MGA 1500. Og så var det 3 Morganer, 2 Austin Seven, og en hver av Alfa Romeo, Aston-Martin, Bentley, Bugatti, Ford V8, Lancia, Tatra, Triumph, samt Gunnar Bratlie's GB2 fra 1949. Aldersmessig var bilene mellom 85 og 40 år gamle, og hva slagvolum angår var spranget fra 750 kubikk til 8 liter. Det er ikke bare rett frem å lage en handicapformel som skal likestille så forskjellige biler, det kan jeg love!

Løpet ble kjørt i tre runder, slik at alle fikk kjøre tre ganger, og slik at den beste runden teller. Og det går altså på handicap, på den måten at den målte tiden blir multiplisert med et handicaptall som er fastlagt på forhånd, og som er spesifikt for hver enkelt bil(modell). På fredag ettermiddag var det anledning til øvelseskjøring i bakken, og så ble de to første rundene kjørt på lørdag formiddag og ettermiddag, og siste runde på søndag morgen. De aller fleste bedret tidene sine etterhvert som de ble kjent med løypen, slik at de oppnådde bestetid i tredje runde.

For undertegnede, som er foreningens handicapper, var det interessant at ledelsen skiftet for hver runde. Etter første runde ledet Håkan Sandberg i Austin Seven, mens etter andre runde hadde Øivind Selvig overtatt ledelsen i sin kompressormatede PB. Vi var altså to TD-er, men hverken Per Huse eller jeg greide å konkurrere helt i teten. Derimot knivet vi mot hverandre: Motorene våre er ganske likt trimmet, men han kjører på radialdekk og jeg på Avon diagonaldekk. Dessuten er hans bil høyt giret i bakenden, mens min er lavt giret. Derfor kom vi ikke til noen enighet om det lønnte seg å gire opp fra andre til tredje på et bestemt punkt i bakken.

Men i siste runde trakk Per 6000 omdreininger på andregir, og da måtte jeg bite i gresset - jeg hadde ikke hjerte til mere enn 5500...

Men den som kjørte aller best i siste runde var Arild Staver i Bugatti T23, og han ble dermed vinner av Finnskogstevnet 2010. Øivind Selvig tok andreplassen i PB-en, og på tredjeplass kom Petter Huse i Austin Seven. Avstanden mellom disse tre var bare 0,9 sekunder på handicap.

Vi har forresten tatt opp igjen en annen sak fra NMGR: Pokalene er forkrommede veivstenger montert på sokkel av edeltre. En pryd for enhver peishyll, spør du meg.

Det hele ble overordentlig vellykket, og det var en fryd å kunne trække klampen i bånd med turtellernålen helt nede til høyre, men uten å komme opp i farlige eller ulovlige hastigheter. Min egen bestetid utgjorde en snitthastighet på bare 54 km/t. Så vellykket var det at samtlige deltakere forlanger nytt bakkeløp neste sommer. Og det blir det, samme sted, samme helg, etter samme opplegg.

Men vi høstet jo noen erfaringer med hensyn til handicap for de forskjellige bilmodellene, så neste år vil vi gjøre en viss individuell tilpassning av handicapet for de bilene som deltok i år. Nå vet vi jo hva de duger til....



Og neste år blir det nok et bakkeløp på Finnskogen



Per Huse, MG TD 1952



Stein Flakstad, MG PA 1934



Øivind Selvig, MG PB 1934



Jan Heftye Blehr, MGA 1957



Per Reenskaug, MG Magnette NB 1935



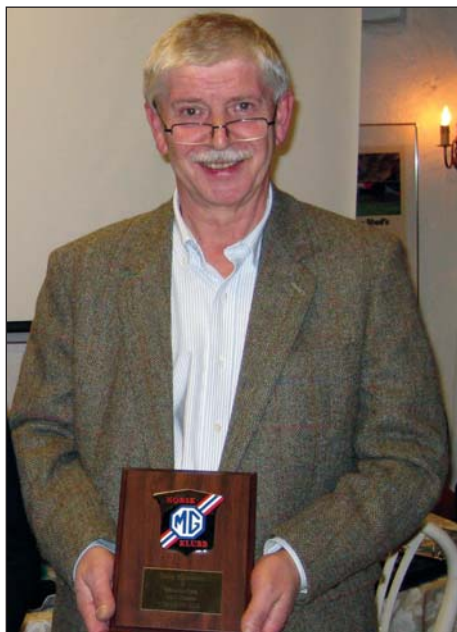
The MG Car Company

Abingdon on Thames, juli 1935



Av Bård Nielsen

Foto: Sigurd Sandtveit og internett



Bård Nielsen er æresmedlem i NMGK og var med å starte Norsk MG Register i 1970 (senere omdøpt til Norsk MG Klubb). Han var klubbens første sekretær (leder) og redaktør.

Jeg har lyst til å komme med noen utfyllende kommentarer til Dagfinn Jørgensens artikkel om T-typene i septemhernummeret av MG Magasinet.

Det var nok ikke Lord Nuffield selv som ankom MG-fabrikken i Abingdon on Thames i juli 1935, men Nuffields høyre hånd fra 1932, Leonard Percy Lord, General Manager ved Morris Motors i Oxford. Og det var ikke bare "løpsavdelingen" (The Experimental Shop) som ble stengt, også konstruksjonskontoret ble lagt ned og aktiviteten og personalet flyttet til hovedkontoret i Oxford. Lords ordvalg da han hadde inspisert the experimental shop har gjort ham herostratisk berømt i alle MG-kretser gjennom snart 80 år: "That bloody lot can go for a start!" Kort sagt, Len Lord ble til den store skurken i MG-historien.



Men for å bedømme Lords misgjerninger vis a vis MG er det nødvendig å se alt som skjedde sommeren 1935 i en større sammenheng:

Morris-imperiet hadde blitt til i løpet av 15 år ved at William Morris personlig

kjøpte opp den ene komponentleverandøren etter den andre. Og ikke bare det, Morris eide selv Morris Motors, der de store pengene ble skapt. Og han eide personlig The MG Car Co., som hadde sitt utspring i den bilforhandler-viksomheten som Morris drev før han ble bilfabrikant.

Det som var spesielt for Morris-produksjonen var at fabrikken i Oxford bare var en monteringsfabrikk (slik alle bilfabrikker er i våre dager): Alle komponentene ble kjøpt inn fra spesialfabrikker – som Morris personlig altså kjøpte opp i tur og orden. Men i 1927 kjøpte Morris personlig også opp en komplett og meget velutstyrt bilfabrikk, Wolseley i Birmingham. Dette var en fabrikk som var utrustet for å kunne produsere det meste selv, altså en helt annerledes fabrikk enn Morris Motors i Oxford. Dermed besto imperiet av to produksjonsorganisasjoner som var meget forskjellige.

Dette, sammen med de alminnelige vanskelighetene etter krakket i 1929, bidro til at Morris-imperiet hadde det svært tungt i de første årene av 30-tallet – tyngre enn andre britiske bilprodusenter som det var naturlig å sammenligne med. Markedsandelen på hjemmemarkedet falt fra 51 % i 1929 til 27 % i 1939. Det var for å rydde opp i alt dette at Lord ble ansatt som sjef for Morris Motors i Oxford 1932.

Motorene til MGs Midget, Magna og Magnette-modeller var ikke Morris-konstruksjoner fra Morris Engines Branch i Coventry, men Wolseley-motorer fra Birmingham – riktignok litt tilpasset MGs behov. En av beslutningene som Lord tok var at alle motorer til hele konsernet nå skulle produseres av Engines Branch i Coventry, og en annen at all konstruksjonsaktivitet skulle samles ved hovedfabrikken i Oxford. En tredje var at William Morris solgte alle de firmaene som han personlig hadde kjøpt opp gjennom 12-15 år til Morris Motors, som nå ble morselskapet i hele gruppen.

Dette innebar at MG mistet sin tidligere motorleverandør, at hele konstruksjonsstaben ledet av H.N. Charles pakket snippesken og flyttet til Oxford, og at Cecil Kimbers posisjon ble redusert fra Managing Director under William Morris til General Manager under Len Lord. Fra nå av og frem til 1952 ble alle

MGER konstruert i Oxford, og alle motorer og girbokser var varianter av konsernets standardkomponenter fra Engines Branch i Coventry. Wolseley gjennomgikk en tilsvarende omlegging: Borte ble alle motorene med enkel overliggende kamaksel, de som hadde sitt genetiske opphav i Wolseleys lisensproduksjon av Hispano Suiza flymotorer under første verdenskrig. De nye motorene kom fra Coventry, og var toppventilerte varianter av Morris sine sideventilerte. Det var disse toppventilerte motorene som fant veien inn i de nye MG-modellene, de som vi kjenner som TA, VA og SA.

Tragisk, syntes og synes de som lever og ånder for bilsport. Nødvendig, syntes og synes de som forstår seg på å tjene penger og drive butikk. Vi må nok erkjenne at de siste hadde mere rett enn de første. For nå begynte The MG Car Co. å tjene penger. Det hadde selskapet ikke gjort på mange år.

Det hører med til historien at H.N. Charles senere byttet arbeidsgiver, og kom til Austin i Longbridge – dit Len Lord allerede var kommet rett før krigen, etter at han røk ukklar med Lord Nuffield. Der var Charles med og konstruerte den nye toppventilerte motoren til Austin A40 Devon/Dorset som ble lansert i 1947. Det var denne motoren som ble videreutviklet til BMC B-motoren, og som vi finner i MGA, Z-type, Magnette, Farina-Magnette og MGB. Ifølge Charles: "A horrible engine, but free from bugs". Et slikt utsagn kan man forstå fra en mann som i sine yngre år hadde vært med å få 113 hester ut av 750 kubikk...



BMC B-motoren er en enkel og ukomplisert motor som går og går, mil etter mil. Den finnes i dag i bl.a. MGA, Z-type, Magnette, Farina-Magnette og MGB. På bildet ser vi motoren montert i en MGB Roadster 1976 modell.

Som medlem kan du lese mer om BMC-motorene på klubbens nettsider under *Teknisk bibliotek*.



Norsk MG Klubb er en av de over 140 kjøretøyklubbene som eier paraplyorganisasjonen LMK.

If Forsikring er LMKs samarbeidspartner og tilbyr veteranbilforsikring, blivende klassiker forsikring, lager og restaureringsforsikring og selvsagt også forsikring av privatbilen, andre kjøretøy, hus, hytte, båt, reiseforsikring m.m.

AMCAR og LMK forener krefter. Tungvektene innen norsk kjøretøyhobby og kjøretøyhistorie nå sammen.



&



Etter flere år med god dialog og godt samarbeid på enkeltsaker, har AMCAR og Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber funnet tiden inne for å formalisere et samarbeid. I april 2020 signerte styrene i AMCAR og LMK en formell samarbeidsavtale, som skal bringe de to organisasjonene nærmere hverandre.

Formålet med denne avtalen er at man gjennom aktivt samarbeid søker å bli en større, sterkere og bedre enhet for entusiast-, hobby- og motorhistoriske kjøretøy i Norge. Dette skjer gjennom et samarbeid hvor man tilfører hverandres organisasjoner kapasitet til å gjøre en bedre jobb for sine, til sammen, 88.000 direkte- og indirekte medlemmer samt 280 tilsluttede klubber, lag og foreninger.

NYTT FRA LMK

2020 – det tapte året

De fleste av oss vil nok minnes 2020 som et langt på vei tapt år. Lite eller ingenting ble som tiltenkt, og de fleste arrangementer ble avlyst eller fant sted i sterkt begrensede former. Under nedstengningen av Norge i mars, trodde de fleste at dette ville være for et kortere tidsrom. Etter hvert ble hjemmekontor og hjemmeskole den nye hverdagen. LMK var i så måte intet unntak.

Mennesker er heldigvis svært tilpasningsdyktige, og etter hvert evnet stadig flere å se muligheter for en normalisering av sosiale aktiviteter og hobby – bare på en litt annen måte. Verden gikk videre tross alt, og mange muligheter for digitaliserte løsninger åpnet seg. Avstand, munnbind, håndhygiene er snart like naturlig som å ta på seg bilbelte når vi setter oss inn i bilen. Gode rutiner har begrenset smitten, og derfor kan Norge p.t. vise til blant de aller laveste smittetallene i verden. Likevel, som mange kanskje fryktet, fikk man en oppblomstring etter sommeren. Dette innebærer at man fortsatt holder en restriktiv linje så lenge dette er nødvendig. Dette var også noe AMCAR og LMK tok konsekvensen av når vi valgte å avlyse vårt felles "Cars and Coffee Roadshow" nå i august. Mange ble sikkert skuffet, men under rådende omstendigheter hadde vi ikke noe annet valg.

Styret i LMK så seg også nødt til for annen gang å avlyse Landsmøtet, og det er ikke satt noen ny dato. Dette vil etter all

sannsynlighet ikke finne sted før tidligst våren 2021, og mest hensiktsmessig også økonomisk er at Landsmøtene 2020 og 2021 slås sammen. Driften av forbundet og den økonomiske situasjonen er god, så situasjonen er derfor ikke prekær.

Noen lyspunkter er det likevel. En nærmest tvungen Norgesferie på alle har skapt resultater i mang en garasje. Mer hjemmetid har gjort at langtidsprosjekter har akselerert og blitt ferdige. For mange har nettopp gleden over å kunne kjøre seg en tur blitt et nødvendig lyspunkt. Posisjonen veterankjøretøy har i Norge ble også 17. mai et godt eksempel på, og når man ikke kunne gå i tog ble veterankjøretøyet et kjærkomment alternativ. Også konge- og kronprinsparet var gode ambassadører for oss denne dagen. LMK-forsikringen kan også vise til gode tall, og de fleste forhandlere av klassiske kjøretøy kan vise til rekordomsättning i 2020. Dette gjelder i særlig grad de kjøreklare objektene. Mens mange fryktet en massiv eksport grunnet lav kronekurs, har de fleste kjøretøyene som er solgt blitt værende i Norge. Dette kan også skyldes til dels stengte grenser, noe som også har påvirket importen.

Hva skjer i LMK?

2020 ble året hvor vi endelig fikk formalisert et kjærkomment samarbeid med vår søsterorganisasjon AMCAR. Dette innebærer et stort slag for alle innen norsk kjøretøyhobby enten det er motorhistoriske kjøretøy eller nyere entusiastbiler. Vi samarbeider nå på en rekke områder slik at vi kan sikre oss retten til en fremtidig bruk av våre kjøretøy uten at vi pålegges mange offentlige hindringer. 2020 ble også året hvor Kulturminnefondet vedtok at også rullende objekter er viktige kulturminner. Sammen med Kulturminnefondet, AMCAR, Norsk Kjøretøyhistorisk Museum vil vi forsøke å etablere gode retningslinjer for hvilke objekter som er nødvendige å bevare for ettertiden. Dette blir en prøveordning fra 2021, og det er derfor viktig at vi ser og tar det ansvaret som her påhviler vår bevegelse. To nye klubber ønskes også velkommen inn i LMK; BSA Owners Club of Norway og Classic Scooters Club Bergen. For øvrig løper det meste som normalt, og vi ser frem mot en tid med utadvendte medlemsaktiviteter, klubbesøk og treff.

Velger å minne alle på at man overholder de nasjonale og lokale smittevernbestemmelsene. Dette slik at vi unngår smittesituasjoner som kan relateres til vår bevegelse. Vi har ingen å miste, og dette er et felles ansvar.

Stein Christian Husby
Generalsekretær LMK



LMKs formål og mandat

LMK er en paraplyorganisasjon for norske kjøretøyklubber med motorhistorisk interessefelt. 145 bilklubber er med og representerer over 50.000 medlemmer.

Februar 1979: 10 klubber foretok den formelle stiftelsen av Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber. Hovedmålet var å samordne klubbenes arrangementskalendere samt kontakt med offentlige myndigheter. 1989: På landsmøtet ble navnet endret til det mer korrekte og dekkende Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, forkortet LMK. Statuttene ble senere videreutviklet til mer omfattende vedtekter.

Forbundets vedtektsfestede formål er:

LMK er en ideell sammenslutning uten partipolitiske eller økonomiske interesser. LMK skal i en kulturbevarende ånd fremme samarbeid og enhetlig holdning i saker av motorhistorisk interesse. LMK skal fremme bevaring av, forståelse for og kunnskap om motorhistoriske kjøretøy, med særlig vekt på kjøretøy som er 30 år og eldre.

Forbundets virksomhet er:

LMK skal nasjonalt og internasjonalt fremme enhetlig opptreden og samarbeid i saker av motorhistorisk interesse som angår motor kjøretøy nevnt under formål.

Forbundet skal ivareta medlemsklubbenes felles interesse ved å:

- verne om og utvikle samhörighet mellom medlemmene og ivareta dette ved samarbeid med offentlig myndigheter og institusjoner.
- fungere som serviceorgan for medlemsklubbene, samt bistå med råd og veiledning i forbindelse med virksomheten.
- samarbeide med nasjonale og internasjonale organisasjoner som driver med tilsvarende virksomhet.

LMK har sluttet seg til den internasjonale definisjon av motorhistorisk kjøretøy:

"Et motorhistorisk kjøretøy er et bevart mekanisk drevet kjøretøy, produsert for mer enn 30 år siden, vedlikeholdt i historisk korrekt tilstand og ivarett av en person eller organisasjon som har kjøretøyet for dets tekniske interesse og som ikke benytter det til daglig transport, et kjøretøy som kan få tildelt et FIVA-identifikasjonskort."

LMK utøver et nordisk samarbeide gjennom Nordisk Motorhistorisk Forbund (NMF) og i verden forøvrig gjennom Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA). Dette samarbeidet er særlig viktig da felles regler innen EU-området kan få vidtrekkende følger for vårt interesseområde.

Stein Christian Husby, Generalsekretær LMK
Øvre Slottsgate 2b, 0157 OSLO
Tlf. 22 41 39 00 Mob: 465 08 165
E-post: stein.christian@lmk.no
post@lmk.no

If Forsikring

Telefon 21 49 50 37

(Ifs LMK Gruppe)

www.if.no



Uansett bilmerke eller motortype kan vi gi motoren et langt og godt liv!



“Motorproblemer er til å grine av!”

Ønsker du en motor som går stillere, lengere og mer effektivt?

Å skifte til en syntetisk kvalitetsolje som Royal Purple gir mange positive utslag. Ønsker du å gi motoren “et langt liv” bør du gjennomføre en proff motorbehandling.

PROFF MOTORBEHANDLING 1 - 4

1) Innvendig motorvask

Mineralolje etterlater avleiringer i motoren som begrenser oljesirkulasjon i motorens smøresystem. Det vil redusere kompresjonen, øke oljeforbruket og forårsake mange andre oljerelevante problemer.

QMI INNVENDIG MOTORVASK fjerner avleiringer og rengjør motoren innvendig. Den inneholder ingen aggressive stoffer som kan angripe pakninger og tetninger.

Fordeler: Konsentrert og vannbasert, inneholder ikke white-spirit eller diesel. Frigjør fastlåste stempelringer og ventiler. Mykgjør gummipakningene og forbedrer oljesirkulasjonen til alle motordelene. Øker effekten. Inneholder smøremidler. Fjerner avleiringer fra ventilløftere. Motoren går stillere og motorens liv forlenges. Innvendig motorvask vil klargjøre "problemmotorene" for QMI MOTORBEHANDLINGEN.

2) Motorbehandling med PTFE

QMI MOTORBEHANDLING er ikke en oljetilsetning men en metallbehandling. Den forandrer ikke oljens egenskaper. QMI MOTORBEHANDLING legger et mikrotynt belegg av PTFE (Polytetrafluoreten) på metallet. Friksjon og slitasje blir dramatisk redusert, samtidig som effekt, dreiemoment og brukstid øker. QMI MOTORBEHANDLINGEN har den ASTM

godkjente test Sequence IIIE, som er anerkjent over hele verden, og er godkjent av motorfabrikantene. Denne testen viser en reduksjon av slitasje på hele 88% i forhold til referanseoljen.

Fordeler: Redusert friksjon og slitasje. Øker motorens levetid. Reduserer varmegang. Økt ytelse. Mindre reparasjoner. Starter lettere. Mindre drivstofforbruk. Oljen varer lengre. QMI brukes i motorer av alle størrelser, også to-taktere, fra motorer på store skip, til små hobbyfly. Alle opplever det samme; større effekt, mykere gange, renere motor og færre problemer. QMI MOTORBEHANDLING holder i min. 80.000 km.

3) Kvalitetsoljefilter

Oljefilter er noe vi gjerne bytter ved hvert oljeskift, eller en gang i året. Men hva med kvaliteten på oljefilteret?



Et vanlig papiroljefilter til venstre og Royal Purple til høyre. Oljefilterne fra Royal Purple filtrerer ned til 5 mikron, det vanlige er 15-20 mikron.

4) Kvalitetsolje

Royal Purple syntetisk olje er den eneste oljen som oppfyller alle de 12 viktigste oljeegenskapene.

Her er noen fakta:



400% sterkere oljefilmstyrke - reduserer slitasje

300-500% større motstand mot nedbrytning - øker oljen brukstid

1.5 - 3.0% økte hestekrefter og moment

3 - 5% bedre drivstoffbesparelse enn andre "energisparende oljer"

Mer enn 20% reduksjon av skadelige eksosutslipp

Opp til 12% reduksjon i motorvarme

Separer ut fuktighet - beskytter mot rust/korrosjon

Profesjonelle motorbyggere og racingteam foretrekker Royal Purple®

For mer informasjon, tester, kundeerfaringer, forhandleroversikt m.m.

www.royalpurple.no

www.royalpurple.com

www.qmi.no



Can Import AS

Tlf.: 32 87 70 77

E-post:

johansenthor@gmail.com

Adr.: Papyrusfabrikken

Pb. 103, 3051 Mjøndalen



Thor Johansen i Can Import AS forteller at produktene er blitt veldig populære blant en rekke bilentusiaster - også blant veterebileiere. Flere bilklubber gjør felles innkjøp og arrangerer verkstedmøter hvor medlemmene gjennomfører PROFF MOTORBEHANDLING på sine biler.

Slik får du en motor som bare gleder seg til neste tur, men som også tåler å stå ubrukt gjennom en lang vinter.



Innv. motorvask



Motorbehandling



Kvalitetsoljefilter



Kvalitetsolje

QMI-serien: I tillegg til innvendig motorvask og motorbehandling med PTFE finnes produkter for girbehandling med PTFE (også automatkasse), radiatorrens, radiatorbehandling og ikke minst lekkasjestopper - laget for bruk i alle typer forbrenningsmotorer,

automatkasser, girkskasser, kardanger, servo-styringer, hydraulisk utstyr, kompressorer, pumper, propellsystemer og annet utstyr. QMI lekkasjestopper er blandbart med alle typer oljer.





Interessen for MG kom helt tilfeldig og startet etter at jeg kjøpte en Vespa 200 rally til Helge som gave. Han har mange gode minner med Vespa fra ungdomstiden. Selv har jeg bare kjørt tråsykkel og det å være eksosryper var ikke noe for meg, jeg følte meg både engstelig og utrygg.

Så kom ideen om en MG, som jeg alltid synes var liten og søt. En venn fulgte med på markedet og en dag sto en grønn MGB 1968 til salgs på Hamar. Jeg inviterte Helge med på Hamar-tur uten og si noe, vi skulle bare besøke gamle trakter hos farmor og bestefar. Han ble overbegeistret og MGen ble der og da med til Oslo. Det har vi ikke angret på, "Grønningen" hadde vi i hele 13 år.

Samme sommer ble det 10 dagers tur til Vestlandet. Flott tur og for et fantastisk land vi har. Dette ga mersmak! Vi meldte oss inn i Norsk MG klubb avd. Oslo og ble med på mange fine turer med både overnattinger og dagsturer.

Vi er litt anglofile og har hatt flotte turer til England og Skottland, - bl.a. en 14 dagers tur med MGBen. Vi koser oss med arkitekturen, kulturen og Engelsk interiør. Overnatting på Mulberry hotellet Charlton House, som er innredet med kun Mulberry interiør er et høydepunkt, og besøk på fabrikken i Shepton Mallet en hyggelig bonus.

Danmark og Sverige har også gitt oss mange flotte opplevelser, og flere ganger har vi vært med Vestfold senter på turer til våre naboland.

Etterhvert flyttet vi over til Follo senter som ligger sentralt mellom Oslo og Son, praktisk nå som vi er pensjonister at turen går fra nærområdet.

Sittekomforten i MGBen ble etterhvert for dårlig på lengre turer og da ble "Grønningen" solgt og byttet til en grønn MGF. Drøyt to år senere ble den annonsert i MG Magasinet og tidligere selger

leste annonsen sammen med en kamerat bosatt i USA som var på besøk. Selger ønsket å kjøpe bilen tilbake, men det endte med at kameraten sa: "Jeg kjøper bilen!" Han er pensjonert flyger fra United Airlines og bor i Seattle USA. Han har hytte og familie i Norge og er her ofte. Han skulle til Seattle en tur før han kunne hente bilen og da skulle han ha den i garasjen til tidligere eier. En ganske pussig historie! Verden virker av og til liten.



Med MGFen ble det tur til herregård i Sverige og slott i Danmark.



Etter mange år med MGB ble det moderne MG også på oss. En behagelig bil til korte og lange turer.

På et MG treff i fjor hørte Helge om en MGF som var til salgs, og etter en halv time var avtale gjort. Dagen etter reiste vi til Fredrikstad for å hente "ny" bil, en MG TF, denne gang i sølv!

I det siste har Norge vært vår base og vi har et fantastisk land med mange flotte MG veier! Siste "langtur" var til "Norsk MG Treff" på Lista i august. En flott tur med gode MG-venner!

Til slutt vil jeg Gratulere Norsk MG Klubb med jubileumsåret 2020.



En sølvfarget MGF 2005 er bilen vi kjører i dag. Dette er den siste TF som ble importert til Norge.



MGTF klar for 17-mai feiring.



Med MGBen på besøk hos Anne og Sigurd i Sandefjord. Tore og Ann Kristin var også med.



I denne spalten gir vi medlemmene råd og tips bl.a. om vedlikehold, reparasjoner og forbedringer av MGen. På klubbens nettsider www.nmgk.no finner du "Teknisk forum". Der kan du også stille spørsmål og få svar fra klubbens mange eksperter og lese om hvordan andre har løst sine tekniske problemer og utfordringer.

MG F/TF - tekniske møter i Follo senter.

Av John Paulsen

Vi har i 2020 hatt 2 innemøter på Oslo Ungdommens Motorsenter på Hvervenbukta, et den 21. januar og et den 25. februar, så stoppet coronakrisen videre møter inntil et forsiktig lite utemøte den 27. mai hvor vi møttes for en liten kjøretur ned til Nesset for en softis. Etter en del bilprat ønsket Jette og Chris å invitere alle F/TF-sjåfører og co piloter hjem til seg for teknisk møte den 20. juni kl. 12. Vi bestemte at tema for møtet skulle være vindusjustering siden flere slet med tilpasning mot cab. Jette og Chris tok varmt imot oss og ønsket velkommen. Vi var mange fremmøtte og smitteverntiltak var alle svært bevisste på. Jette hadde ordnet med stoler i behørig avstand med påmonterte paraplyer som ga god skygge. Artig påfunn! Jentene samlet seg på terrassen og pratene gikk livlig.

Vi sjåfører/mekanikere samlet oss rundt bilene og Chris fortalte at han hadde problemer med vinduet sitt og at det var behov for justering, samt at han ville gjerne få lest av EKA koden. Jon koplet opp pc'n og fikk lest av den. Gisle hadde justert vinduer før så han ledet an og demonstrerte dette. Veldig nyttig, for det var flere av oss som trengte å gjøre dette. I tillegg fant han årsaken til at vinduet gikk for høyt, stopperen var røket og ny måtte bestilles.

Dette var en svært varm dag og Jette sørget for at alle vi fikk iskaldt vann mens vi skrudde. Det var også 2 biler som hadde behov for å etterfylle hydragas, undertegnede hadde med pumpa så det ble raskt ordnet.

Da var det kaffe og kaker som stod for tur og vi koste oss sammen på terrassen. Veldig hyggelig sosialt og veldig nyttig bilteknisk. Tusen takk for at dere stelte i stand.

I skrivende stund ser vi dessverre en økning i coronasmitten og inntil videre avholder vi ikke flere tekniske møter.



Gisle etterfylte hydragas på to av bilene.



Chris anviste parkering på plenen da vi ble så mange.



Gisle viste justering av vindu.



Codriverne hygget seg på terrassen.



John, Gisle og Chris leser av EKA-koden.

Feste rallyboards på MG F/TF



Vanskelig å feste boardsen på grill eller skilt og ikke hindre luft til radiatoren for best mulig kjøling. Med 4 sugekopper fester du boardsen rett på panseret.

www.fruugo.no

Kr. 298 totalt for 20 sugekopper.

Startproblem MG F/TF

Nøkkelen vrís om, det blinker i lampene på dashboardet og det piper. Om du slår fjernkontrollen av og på starter antagelig bilen. Jeg tenkte,



dårlig batteri i fjernkontrollen - og nytt batteri løste problemet for oss. Batteri: CR 2032 3v

Sigurd Sandtveit

Ny i MG-klubben

Kjell Olsen - fra Mjøndalen, sammen med Kari. Buskerud senter. MGB Roadster 1965

Fra barnsben av har jeg alltid vært genuint bilinteressert. I løpet av årene har det blitt et høyere antall, mange typer, spesielt Ford hvor min første var en Anglia (62) og flere Granada i ettertid. Så ble det kanskje det gjeveste merke for meg, Volvo. Min siste var en XC60, men syntes denne ble noe stor. Dagens bil er en Mini Countryman som gjør en utmerket jobb.

Tanken om å anskaffe veteranbil startet på ferietur til sydligere strøk, i Puerto De Mogan i februar i år. Lå ved bassenget på hotellet sammen med medeier av MGBen, Kari - hvor jeg ymtet frempå å anskaffe en "gammel" bil. Hun var positiv til tanken og jeg sendte en melding til hennes svoger, Jan Roger Sand Olsen. Etter 3 dager kom det beskjed om at en fin bil kunne være funnet. Han hadde koblet inn Knut Horgen som hadde en han kunne anbefale. Den stod parkert i kjelleren hos en bilforhandler i Drammen hvor eieren leide plass.

Etter hjemkomst fra varmere breddegrader avtalte vi å se på bilen. Kan tro vi var spente! En flott bil ble avduket, en 1965 MGB stod klar til å besiktiges nærmere. Grønn så det holdt var'n og. Bilen ble trillet frem og etter å ha gått "ørten" rundt rundt bilen satte vi oss inn, eller ned om dere vil. Men du verden for en opplevelse! Knut startet opp "doningen", herlig lyd fra ny 2 liter motor. Skikkelig "brooom" lyd fra potta, jeg ble i hvert fall "gira".

Etter å ha avtalt å prøve bilen satte vi kursen hjemover til herlige Mjøndær'n. Selv om dette var i slutten av februar var vi svært heldige med været, veien fantes ikke våt og det var heller ikke kaldt. Jeg sa til Knut som var eiers representant at vi ville ta vår avgjørelse etter prøveturen. Når vi i tillegg også hadde ekspertisen i ryggen representert ved Jan Roger og Knut som også kjente eier - var vi rimelig trygge på at denne bilen var grei. Som oppgitt var det byttet motor på MGen. Jobben var utført av Lier Traktor v/Geir Enersen som for øvrig er en barndomskamerat av meg. Da ble det naturligvis en hyggelig samtale med Geir om årsaken til motorbytte og øvrige tekniske detaljer om bilen. Når han også bekreftet at denne bilen var i god stand ble vårt svar til eier at denne kjøper vi.



Tidligere eier fulgte godt opp. Han kom til meg flere ganger med diverse store og mindre reservedeler samt en brun fin koffert, dokumenter og servicehefter, - du verden. Er alle veteranbileiere som han er det bare moro å kjøpe bil, alt var på stell.

Nå har Kari og jeg kjørt rundt 250 mil med bilen, husk at vi fikk den først i februar. Vi koser oss, men innrømmer at det kan være kaldt. Vår erfaring med baktrekken er nok ikke for god. Tanken er å montere vindavviser og kanskje tak som kan betjenes innenifra, - vi får se. At vi har blitt medlem av MG-klubben og ikke minst den lokale klubben på Burud er udelte positiv. Vi treffer og blir kjent med likesinnede og her er det mye ekspertise. På de ulike turer eller treff vi er med på møter vi også på kjente som jeg ikke ante hadde denne interessen eller var i besittelse av en veteran eller fler, skikkelig gøy. Artig var det også å treffe tidligere skolekamerat. På treff en onsdag stod jeg og vedkommende å småkikket på hverandre, til slutt klarte ikke jeg å la vær, er det deg Per Eigil? Og yes, det var det, ikke sett han på kanskje 40 år! Verden er fortsatt liten.

All honnør også til dere som har fått til det fine anlegget på Norsk Motorhistorisk Senter, Burud. Dette anlegget burde mange få med seg. Som sagt er ekspertisen blant dere veteranbileiere stor, alltid noen som kan og vet noe. I tillegg er Kari og jeg så heldige å ha familiemedlemmer på hennes side som har samme interesse og som selvfølgelig har 1-2 veteranbiler hver. Kan love dere at det er ikke kjedelig når vi treffes i de ulike familiesammenkomster.

MG-jubileet på Lista var en fin opplevelse. Opplegget var godt med ulike besøk og ikke minst kjøring på avsidesliggende vei som jeg ikke trodde var mulig å kjøre på, for en natur vi har i Norge. Vi valgte å kjøre via Telemark's gode riksveier til Farsund med overnatting på Straand hotell. Dag 2 besøkte vi Z-museum som ligger i enden av Nisservannet, i Treungen. Dette museet bør oppleves.

Nå står høsten for tur, men regner med at det fortsatt kan bli en tur eller to til før MGen parkeres for vinteren. Kan love at den skal få godt stell for den pakkes inn.



Tusen takk så langt for et flott medlemsblad, her nedlegges det med en kjempejobb. Kari og jeg ser frem til neste arrangement og kjøretur.



Vinterlagring av bil og MC



Vi tilbyr vinterlagring av veteranbiler i tørr og fin låve på Slitu, Indre Østfold.
Askimveien 557, 1859 Slitu (Samme sted som "MG Hagen AS" flytter til høsten 2020).

- 45 min fra Oslo.
- Daglig tilsyn.
- Skadedyrkontroll.
- Isolerte/uisolerte plasser.
- Vi tilbyr støvtrekk.

Kontakt:

Ole Magnus Lillestrand
olilles@online.no
tlf. 95 13 00 63



Priser biler inntil 5 meter:

- | | |
|--|-------------|
| <input type="checkbox"/> Vinter 1. oktober - 1. april | kr. 2.900,- |
| <input type="checkbox"/> Hele året 1. oktober - 1. oktober | kr. 4.500,- |
| <input type="checkbox"/> Vinterlagring isolert 10°C | kr. 5.900,- |

Priser MC:

- | | |
|--|-------------|
| <input type="checkbox"/> Vinter 1. oktober - 1. april | kr. 1.000,- |
| <input type="checkbox"/> Hele året 1. oktober - 1. oktober | kr. 1.500,- |
| <input type="checkbox"/> Vinterlagring isolert 10°C | kr. 1.900,- |



Vi leverer deler til:

TRIUMPH



Austin-Healey



www.classic-auto.no

E-post: post@classic-auto.no | Telefon: 99 40 52 52 | Adresse: Øyenkilveien 22b, 1621 Gressvik

Følg oss på
facebook

Hva skjer i sentrene?

Oversikt over turer og møter finner du i kalenderen på: www.nmgk.no > Aktivitetskalender

BUSKERUD

Av Per Brinchmann-Hansen

Omsider kunne vi finne frem terminlisten og vi har faktisk gjennomført det meste av det vi hadde planlagt. Unntatt en "Harrytur" med Fjordline til Strömstad og Grebbestad.

4. juni: Kveldstur til Vikersundbakken. Betjeningen i kafeen forlenget åpningstiden for å servere oss "Flesk og duppe". Etter bespisning ble bommen åpnet og vi kunne kjøre opp til "Vingen". Fantastisk utsikt! Hjemtur langs Tyrifjorden til Sylling og Trondstad, et gammelt industristed ved Lierelven. 19 biler deltok i strålende vær.

27. juni: Dagstur til Hønefoss og Veien Kultursenter og Norsk Samferdselshistorisk Senter. 15 biler møtte på Herstrøm. Veien Kuturminnepark ved Hønefoss inneholder et av Nordens største gravfelt fra eldre jernalder. Her ga Emma Nielsen oss en svært interessant omvisning. Medbragt lunsj ble inntatt i senterets lokaler. Videre til Jevnaker og Hadeland Glassverk via Norsk Samferdselshistorisk Senter for softis og andre forfriskninger.

7. juli: Dagstur til Stavern. I strålende vær ledet Laila og Øivind 10 biler gjennom det indre av Vestfold til Stavern. Her besøkte vi Minnehallen og hadde lunsj i flotte omgivelser på Fredriksvern. Hjemturen gikk nordover langs Oslofjorden.

19. juli: Dagstur til Kistefoss med den nye "The Twist". Spennende og morsom, og til dels uforståelig kunst, men virkelig verd et besøk. Dårlige værmeldinger førte til at bare 6 biler møtte opp på Herstrøm. Lunsj på Skutelandet badeplass ved Ransfjorden.

23. juli: Kveldstur Nesodden Rundt. Berit og Per Roger tok oss med på en runde på Nesodden på artige veier man sjelden kjører. Start på Lierkroa og stopp underveis på kaien ved Fagerstrand og spisepause på "Utsiktspunktet" ved Sunnås Sykehus. 12 biler var med på denne turen.

29. juli: Kveldstur Asker Rundt. Igjen sto Berit og Per Roger for kjøreruten langs smale og for mange ukjente veier. Denne gangen med 9 biler. Start fra Lierkroa via Dikemark og Slemmestad til piknik på Hvalstrand. Deretter Nesøya, Asker Museum, Skaugum til Sem Hovedgård. Avslutning på Lierskogen.

5. august: Kveldstur Lier Rundt. Liv og Tom var turledere. Start fra Lierkroa og derfra gjennom gården til produsenten av blant mye annet - calvados og eplemost: Marius Egge. Gjennom Lierdalen langs traseen til den nedlagte Lierbanen. Avsluttet på Lier Bygdetun - et lokalhistorisk museum der vi fikk en spennende omvisning av Aasmund Lyhus, en av stedets mange frivillige entusiaster. 6 biler var med på denne turen.

Nå står en tur rundt Ransfjorden på kjøreplanen, denne som erstatning for Sverige-turen 22. august.



Parkering i historiske omgivelser - Fredriksvern i Stavern.



Piknik på Hvalstrand i Asker.



Aasmund Lyhus i landhandelen på Lier Bygdetun.



Lunsj på Fredriksvern i Stavern.



Hanne og Knut på snekkerverkstedet.



Utsikt over Oslofjorden fra Nesodden.

AGDER

Av Jan Vidar Ødegaard

Det har vært liten aktivitet i Agder senter denne sommeren. På planen for 2020 skulle imidlertid mye av Norsk MG Klubbs hovedarrangement, Norsk MG Rally, foregå i Agder. Jubileumsturen i juni skulle gå gjennom Agder med bla. overnatting på Strand Hotell Fevik, og lunsj hos Bekke-reinan gårdsmat i Kvinesdal. Turen ble som alle vet avlyst p.g.a. Pandemien. .

Norsk MG treff (10 års jubileum) på Lista, 13. - 16. august ble gjennomført etter planen. For egen regning må jeg si at dette ble gjennomført på en utmerket måte og det beste MG arrangementet jeg har deltatt på i Norge gjennom mine 20 år i klubben. 12 ekvipasjer, bil med sjåfør og evt codriver, deltok fra Agder senter.



Stas å få bilde av bilen sin på Jubileumskaka!



Smittevern: Linda og Bjørn Sanda med munnbind på vei til solnedgangen!



Pikene klargjør solnedgangen.



Boensbakken - her fra det bredeste partiet!



Solnedgangen på Lista.



Utenfor Lindesnes Havhotell hvor vi hadde lunsj.

ØSTFOLD

Av Egil Hagen

10. juni: 12 biler møtte ved Esso Hafslund for en kjøretur til Børte vann området utenfor Sarpsborg. Vi kjørte om Ise, raskeste vei dit og rastet ved Buersaga rett før Børte vann. Det ble en noe ulendt rasteplass, men vi hygget oss i en og en halv time.

Denne gang var det stor variasjon i bilmerker, det var fler "andre" enn Mger. Børte vann området er et populært tur-område for de i Sarpsborg distriktet.

24. juni: Dette var en svært varm ettermiddag da 6 biler med 10 personer møttes i Rakkestad for å kjøre til Høitorp Fort i Mysen. Etter litt vandring rundt på fortet fant vi en skyggefull plass for medbrakt niste.

4. august: Vi møttes ved Tunevannet ved Sarpsborg for å kjøre tur til Møvika ved Larkollen. Turen var flyttet fra onsdag til tirsdag på grunn av værmeldingen som meldte regn onsdag. 12 biler med 22 personer var med på turen.

Etter noen fine omveier kom vi til Møvika hvor alle parkeringsplassene var opptatt. Brettseilerforeningen i området hadde visst også samling. En kreativ løsning ga oss fine parkeringsplasser så vi kunne nyte medbrakt niste. Vi hadde også underholdning av brettseilerne ute på Kurefjorden.

Denne sommeren har våre turer vært uten oppsatt terminliste. De har blitt avtalt fra tur til tur.



Parkering ved Børte vann.



Oppmøte ved Esso Havslund.



En litt ulent rasteplass.



Start i Rakkestad for tur til Høitorp Fort i Mysen.



Møttes ved Tunevannet for kjøring til Møvika.



Etter vandring på fortet smakte det med medbrakt mat og drikke.



Medbrakt "nistehygge" i Møvika.



Møvika ved Larkollen med utsikt til brettseilerne som "holdt oppvisning" på Kurefjorden.

FOLLO

Av Tore Lie

Det så lenge mørkt ut for MG-sommeren, men jammen er det blitt mange hyggelige samlinger etter hvert. På grunn av den spesielle situasjonen i år har vi ikke laget ferdig en terminliste for sesongen, men sett det an og lagt opp en tur av gangen.

Tidligere har vi ikke hatt påmelding til turene i Follo senter, men det er blitt praksis nå som vi gjerne skal være på "offentlig sted" og må ha en liste over hvem som deltar. Dessuten er vi såpass mange at de som serverer oss gjerne vil ha forhåndsbestilling.

Det har heldigvis ikke lagt noen demper på turgleden. Etter Piknik-turen til Møvik 9. mai gikk neste tur onsdag 20. mai til favorittstedet Hagestua i Son, som nok en gang holdt åpent lenge, spesielt for oss. Det ble årsbeste så langt, med 27 biler i en nydelig forsommerkveld.

Lørdag 13. juni gikk turen til Røed Gård på Jeløy, der det hadde skjedd veldig mye spennende siden sist. 26 biler på nok en fin sommerdag.

På turen til Kistefos lørdag 27. juni slo sommeren skikkelig til, med 30 grader og vel så det. Senterleders moderne TF fikk problemer i varmen og måtte "luske" hjem- over etter isstopp på Harestua. Den har oppført seg pent siden.

Siste tur før "sommerferien" var 8. juli. Sommerens korteste tur, 20 minutters kjøring til nydelige Breivoll innerst i Bunnefjorden. 16 biler med smilende folk. Man trenger ikke alltid dra langt for å ha det hyggelig!

Torsdag 30. juli startet vi opp igjen med tur til Hellviktangen, en litt ukjent perle på øst-siden av Nesodden. En nydelig sommer-aften, og kvelden før regnet det. Det er fint å kunne utsette turer på sparket, bare ved å sende en tekstmelding!

Lørdag 8. august hadde Tove og Jan Gunnar Fjeldberg invitert oss til å besøke dem på hytta i Foten, altså Gressvik. Litt mer kjøring skremte ingen, det ble 22 biler til-sammen. Grillen var varm, pølsene gode og solen skinte. Takk for supert arrangement!

Så kom korona-opppblomstringen, med spesiell kraft i Follo senters nærområde. Når dette skrives er derfor videre arrangementer satt på vent, men vi håper det ikke varer alt for lenge.

Det er etter hvert mange som har kjøpt "moderne" MG, og de gir noen andre utfordringer enn de gamle MGene. Regist-erfører for MGF/TF, John Paulsen, har tatt initiativ til noen uformelle sammenkomster for å bygge kompetanse rundt disse bilene. Det kommer vi til å trenge fremover. En interessant utvikling, som engasjerer mange i Follo og tilstøtende områder.



Røed gård på Jeløya er et herlig reisemål.



Breivoll er en "korteist perle" innerst i Bunnefjorden.



Gisle viser vindusjustering på MGF.



Det er alltid hyggelig i Son.



Mye fint på Helleviktangen.



Været var med oss på Røed også.



Grillen var klar hos Tove og Jan Gunnar.

VESTFOLD

Flere bidragsytere

8. juli DAKOTAKLUBBEN på Torp med omvisning. Opprinnelig var planen at vi skulle ut og fly med Dakotaen, men dessverre har Covid 19 satt en effektiv stopper for årets flyvninger med passasjerer. I hangaren får vi imidlertid et innblikk i flyets spennende historie. Det blir rik anledning til nærkontakt med "state of the art" flyteknologi fra 1934. I den samme hangaren finnes også en Douglas A25 Invader. Dette er et tomotors lett bombefly som ble bygget i 2500 eksemplarer fra 1942 – 45. Flyet er flyvedyktig og brukes i dag til flyoppvisninger i inn og utland. Vi finner også en North American Harvard, et to seters avansert treningsjagerfly fra 1942 og sist men ikke minst et av Widerøes skolefly fra før krigen, en Piper Cub.

25. juli TJØME HISTORISKE SENTER Guidet omvisning av senterets egen Geir Sætevik som bor på Tjøme og er aktiv innen lokalhistorie og krigshistorie. I år presenterer Tjøme historielag en temautstilling om Milorg (motstandsbevegelsen under 2. verdenskrig) på øyene. I tillegg var det en utstilling av skipsmodeller, maritime gjenstander og bilder fra Tjøme. LOS 300 er også representert med en egen liten utstilling. Utstillingen kommer i forlengelse av at historielaget i fjor reiste en bauta over alle Milorg-deltakere på Tjøme, Nøtterøy, Hvasser, Brøtsø og Veierland. I alt er det ca. 350 navn på steinen.



4. august FYNSTRANDA - HVASSER Den årlige piknik på Fynstranda ble flyttet en dag frem pga. værmelding om regn. Smart - for vi fikk strålende sol på vår strandpiknik.



Tjøme Kulturhistoriske Senter hvor Geir (til høyre) fra senteret var vår kunnskapsrike guide.



FOTO denne siden:

Per Arnfinn Andersen og Geir Sætevik

Piknik på Fynstranda, Hvasser er blitt en årlig tradisjon i Vestfold senter. God plass til både biler og folk og flott utsikt til Sandesund.

19. august DAMTJERN Turen gikk fra Sem til Ramnes, Fon og Vivestad til Damtjern hvor vi hadde piknik. Da vi hadde passert Fon kirke to ganger,

syntes vi det ble litt for mye av det gode. Da bestemte vi oss for å kjøre rett til Damtjern på den smale veien som er skapt for MG-kjøring.



Hyggelig piknik ved Damtjern.



Besøk hos Dakotaklubben på Torp med omvisning. I åpningen: Norges eneste flygende DC-3.

ROGALAND

Av Bjørn Erik Vesterås

Rogaland senter har hatt god aktivitet i sommer. Soma Senteret har hatt "Mekketreff med kaffe og sosialt" hver tirsdag fra 12.00-14.00 gjennom hele sommeren.

9. juni: "Åpent hus" på vårt senter på Soma. Mye folk og 25-30 MGer på besøk. Wenche Vølstad og Turid Fossum med flere stekte lapper og Erling Vølstad sto for grilling! Bente og hjelpere hadde som vanlig utlodning og Johan Ørke solgte brannslukningsapparat. Takk til Kjetil Arnøy, Erling Vølstad, Arvid Johnsen og Per Emil Søreng i verkstedgruppa for velorganisert opplegg. Alt i alt en meget vellykket kveld! Takk til Ola Thygesen og NMGK som sponset oss.

Verkstedgruppen ved Kjetil Arnøy orienterte på medlemsmøte den 24. august om planer framover. Verkstedgruppen vil primært ha ansvar for verksteddelen av lokalene på Soma, verktøy, utstyr og rekvisita, og ikke minst "mekke-/verksted kveldene" i vinterhalvåret. Det vil bli mulighet for å kjøpe bla. olje, oljefilter, plugger for de som ønsker å ta service på egen bil. Vi vil selge ut en del brukte og nye deler til en fordelaktig pris til medlemmene som vi ikke mener det er formålstjenlig å ha på lager. Enkelte deler som f.eks. bensinpumpe, fordeler, bremseklosser/band og radiator ol. vil vi alltid ha i delehyllene.

Vi kan bistå medlemmer som skal utføre reparasjoner på egen bil, og ta på oss mindre jobber på medlemsbiler til en på forhånd fastsatt pris. F.eks. vårklargjøring, oljeskift, smøring, synkronisering av forgassere (SU) ol. - men ikke jobber som bør overlates til et verksted. Vi har et samarbeid med Sele auto som før sesongen starter på alvor tilbyr grundig gjennomgang av bilene sammen med eier, hvorpå bileier får en skriftlig "tilstandsrapport" som ofte kan danne grunnlaget for en dialog med verkstedgruppen. Det vil være mulig å betale for deler, rekvisita og verkstedgruppens tjenester på Vipps.



Verkstedgruppen fra venstre: Arvid Johnsen, Kjetil Arnøy, leder Erling Vølstad og Per Emil Søreng.

Årets Danmarkstur ble konvertert til Ulvik-tur i Hardanger, se artikkel på neste side.

Tur til Skånvik i august 2020 måtte vi utsette til en annen gang pga. svært dårlig værvarsel.



Wenche Vølstad (t.v.) og Turid Fossum under Åpent hus på Soma 9. juni.



"Åpent hus" på vårt senter på Soma. Mye folk og 25-30 MGer.



Fra mekketreff på Soma 4. august.



Erling Vølstad markerer at NMGK har kommet "tilbake" på Soma (i Sola kommune).



MGer samlet på Soma, vårt nye treffpunkt for NMGK Rogaland.

Forsommertur til Ulvik 19.–21. juni

Av Reidar Mykletun

Ti nypolerte ekvipasjer med sommerglade sjåfører og codrivers dro i det fineste tenkelige sommervær til Ulvik i Hardanger. Turen gikk gjennom den nye Ryfasttunnelen med oppsamling på Solbakk der vi kom ut i frisk luft igjen. Det var delte meninger om tunnelopplevelsen, for noen var det verdens lengste tur i et grått undersjøisk hull der en gikk glipp av en nydelig sommerdag i et vakkert fjordlandskap, mens andre syntes det var en effektiv måte å krysse en bred fjord på, bare 11 minutter mot tidligere 45 med fergen, og det har de jo rett i.

Ferden gikk via Hjelmeland med stopp hos Per Emil på hans flotte hytte på Gullingen. Velsmakende hjemmelaget pizza rett fra hans vedfyrte pizzaovn og codrivers fikk musserende vin. Videre rullet vi ned i Suldal og oppover mot Røldal. Utenom tunnelene er det vakker utsikt til mektige fjell og et blankt vannspeil på Suldalsvannet. Neste stopp var ved skitrekket i Røldal. Her nådde Lillian og Kjell oss igjen - så nå var vi elleve ekvipasjer og 22 deltagere. Vi fortsatte gjennom Røldalstunnelen ettersom gamleveien over Røldalsjuvet ikke var åpnet enda, og vi gikk derved glipp av en flott gammeldags MG-vei.

Etter tunnelene gikk turen mot Seljestad og ned til Hardanger. Utsikten der er stor-slagen, og dalen snevrer seg inn ettersom vi kommer ned til elven Opo, som var intens med høy vannføring og fossedur og frådende skum. Bilene ble dusjet grundig av en hissige Låtefoss, og vi måtte ha en kort stopp. Vel fremme i Odda var det bensinfylling før vi i rolig tempo kjørte på østsiden av Sørfjorden, over Hardangerbrua og inn til Ulvik som ventet med 28 grader i skyggen. Brakanes hotell kunne by på rom med utsikt til fjorden, kjølig drikke for tørste MG-reisende, en deilig middag og lokal sider i hotellbaren.

Lørdag med tur til den merkelige Osadalen. Den smale og sterkt rasutsatte veien ble bygget av krigsfanger under andre verdenskrig. I Osa besøkte vi Hjadlane galleri der kunstmaler Lars G. Polden med familie viste oss rundt og fortalte om hvordan Osa aldri ble en by og et industristed på tross av stor-slåtte planer og mye arbeid. De eneste bygningene fra drømmene i 1917 er husene der Polden bor og arbeider, og rester av tyskerens forsøk på å lage et aluminiumsverk her fra 1941.

Turen gikk deretter til Lekve gard der Nils Lekve produserer sider, brennevinet Apal og en frisk likør basert på epler dyrket i Hardanger, og en "vennlig" akevitt. Etter en velsmakende lunsj fikk vi smaksprøver og presentasjon av produktene. Så ble det en omvisning i det imponerende produksjonsanlegget og innkjøp av noen flasker sider til senere bruk.

Værmeldingen var dårlig for hjemturen på søndagen, men været ble mye bedre enn ventet. Optimistisk startet vi med å slå ned kalesjene. Det gikk bra helt til Bjørheimsbygd - da var vi nesten hjemme, men her måtte de opp igjen. På veien fikk vi nyte den nesten uberørte naturen langs gamle-



Utsikt over Osa-fjorden fra tunet foran Hjadlane galleri.

veien fra Ulvik over Espeland til Granvin, og deretter landskapet langs Hardangerfjorden der vi fulgte nordsiden helt ut til Gjermundshamn og ferje til Årnes og gjennom Sunnhordlands til dels vakre bygder, der kanskje Rosendal og Valen tar prisen, men de slår ikke vakre Hardanger.

Turen fra Skånevik har fine MG-veier. Vi svingte inn på E134 frem til Ølen, der vi svingte sørover og besøkte våre klubbmedlemmer Jorunn og Leif i Vikedal. Det ble både kaffe og Farris, og Leif viste stolt frem sin 32 år gamle Corvette med drøyt 300 hk og som bare har kjørt 12.000 km.

Vi sving ut til Jelsa, Ryfylkets best bevarte strandsted, der vi først stoppet på Bærakvam og så på steinbruddene til Norsk Stein. Deretter stopp foran kirka og rusletur gjennom den vesle gata med pittoreske små trehus fra farne tider. Ved avreisen fra Jelsa fikk Bentes nykjøpte MGB nok, og NAF måtte tilkalles.

Herfra gikk ferden mot Nesvik, ferje til Hjelmelandsvågen og stopp i Bjørheimsbygd der regnet ble litt for tungt, men da hadde vi kjørt hele dagen i åpen bil på tross av en dårlig værmelding. I Bjørheimsbygd takket vi hverandre for turen som alle uttrykte hadde vært fin, og dro hjem hver til sitt, og da var klokken godt over elleve om kvelden.



Siderløypa i Ulvik. Både sider, utsikt og stemning var topp!

Vi kan på det varmeste anbefale ruten, Brakanes hotell, og aktivitetene vi har nevnt.



Per Emil serverer hjemmelaget pizza til sultne MG-entusiaster under lunsj-stoppen på Gullingen.



Aperitiff på terrassen foran Brakanes hotell i Ulvik.

OSLO

Av Roy Thorvaldsen

MG-sommeren 2020 i Oslo ble preget av pandemien, som ellers i landet. En revidert terminliste startet med "vårslippet" i Sjøflyhavna på Fornebu i mai.

At det skulle være mange som dukket opp fra korona-hiet var jeg ganske sikker på, og med perfekt vær ble det full pott! Mellom 25 og 30 biler (vanskelig å vite eksakt, noen hadde tatt familiebilen i bruk) og rundt 40 fremmøtte, nærmet seg Oslo Senter-rekord. Underveis bekreftet en telefon til Frognerseieren at antallet var greit, men det måtte likevel tøffe "forhandlinger" til for å få inn så mange.

Vel gjennom napoleonskaker og kjøttkaker på Frognerseieren holdt vi et utradisjonelt årsmøte som ga sittende styre fornyet tillit.

I begynnelsen av juni hadde tolv ekvipasjer en fantastisk fin kveldstur til Sætre i Hurum, og Restaurant Seil - som blant annet kunne varte opp med deilig hvalbiff. Og Johan Fredrik Brandt må ha stått for tidenes comeback i MG-miljøet da han på turen dukket opp med nytt sertifikat, etter å ha mistet rundt 80% av synet i sykdom for noen år siden!

Vi håpet i det lengste at verden skulle være så langt tilbake til normalen innen midten av juni at hovedarrangementet NSCR skulle kunne avvikles. Etter å ha hatt is i magen til hotellene begynte å brumme noen uker før avreise, og av hensyn til de mange deltakere i risikoalder, valgte vi å gjøre som NMGK-styret/Norsk MG Rally og avlyse - eller rettere sagt: utsatte turen til neste år.

NSCR-helgen ble det i stedet besøk på Galleri Klevjer på Helgelandsmoen, via kosekjøring på Røysehalvøyas MG-vennlige veier. Deretter reiste vi for å se på det åttekantede huset og garasjen til sentermedlem Jan Erik Hole og frue Kristin Skarud på Jevnaker. Vi fikk servert deilig, kortreist spekemat fra Hadeland, rabarbrasuppe og -kake, hjemmelaget limonade og mye annet godt i partytelt i hagen. Det perfekte vertskapet og det like perfekte været gjorde at dette for oss i Oslo ble høydepunktet på MG-sommeren!

Første onsdagstur etter sommerferien gikk til Drøbak. Grått og usikkert vær gjorde at flere trakk seg rett for avreise, men fire ekvipasjer trosset duskregnet og ga seg småveiene i Follo mot "sørlandsbyen" ved Oslofjorden i vold - og det ble en hyggelig og morsom kveld på Skipperstua.



Artig på Skipperstua i Drøbak.



Sommerens høydepunkt: Oktagonhuset på Jevnaker.



Besøk hos Galleri Klevjer på Helgelandsmoen.



Nydelig vær og mat på Brygga i Sætre.



Trivelig i partytelt med kortreist spekemat.

Når dette leses har vi også vært på avslutningstreff på Hurdalsjøen, en septembertradisjon vi startet for to år siden, og som vi satser relativt mye på.

Deltakelsen var denne gang rekordstor, med et rikholdig program - som vi kommer tilbake til i neste magasin.



Vårslipp med 30 biler til Frognerseieren.



Nytt fra Styret i Norsk MG Klubb

Styret i NMGK hadde møte mandag 13. juli der en del saker ble behandlet, mange i form av orientering til styret.

2020 er på noen måter året der alt gikk galt, men også året der mange mål blir nådd. Klubbens 50-årsjubileum skulle feires med Jubileumsrally. Det måtte som vi vet avlyses. NMGK ble dermed en av mange bilklubber i inn- og utland som har fått sine planer stanset av korona-pandemien.

Det ble likevel holdt en enkel jubileumsmarkering med avduking av minneplakett på klubbens fødselsdag, 28. juli, som beskrevet i dette nummeret av MG Magasinet. Styret har vedtatt at NMGK bidrar med å betale plaketten.

Styret har en tid vært engasjert i en god dialog med representanter for Norwegian Sports Car Rally, med sikte på å avslutte den uenigheten som har vært. Det er en stor glede å konstatere at NSCR nå er tilbake i Oslo senter i Norsk MG Klubb, på linje med andre fine senter-arrangementer i klubben vår.

Dette føyer seg inn i den gode trenden som startet tidligere i år, ved at MG-miljøet i Rogaland samlet seg. Mye å glede seg over i et ellers litt trøstesløst år for bilhobbyen!

Etter at Jubileumsrallyet måtte avlyses har medlemmer av rallykomiteen på eget initiativ startet arbeidet med Norsk MG Rally 2021. Dette vil bli et mer tradisjonelt rally med alle overnattinger på samme hotell, og dagsturer i området. Styret har stor tro på komiteens planer, og komiteen rapporterer etter hvert som ting kommer på plass.

Norsk MG Klubb har tradisjon for å ha en raus holdning overfor deltagere med ulike bilmerker. Styret mener dette skal videreføres i de fleste sammenhenger, spesielt på senternivå. Dette skiller NMGK fra mange andre merkeklubber, der det ikke er rom for annet enn klubbens bilmerke.

De siste årene har det likevel vært noen situasjoner der uoverensstemmelser kunne vært unngått dersom klubben hadde hatt noen retningslinjer for deltagelse av andre bilmerker.

Styret gir derfor disse retningslinjene:

- Medlemmer med MG har førsteprioritet som deltagere ved arrangementer.
- Medlemmer med en MG som på kort sikt ikke er kjørbare har samme prioritet.
- Medlemmer med annen engelsk bil har andreprioritet.
- Medlemmer med andre sportsbiler har tredje prioritet.

Dette er altså ikke en vedtekt, men retningslinjer som bør benyttes av arrangører dersom det skulle oppstå en situasjon der det føles behov for noe å styre etter.

Klubbens økonomi er god, og vi følger budsjettet for 2020. Sammenlignet med 2019 ligger 2020 pr. 13. juli over budsjett, men det vil tilkomme en del utgifter ifb. med MG-Magasinet's Jubileumsnummer i september. Så vidt styret vet tilkommer ingen uforutsette større belastninger i 2020.

Det er når dette skrives solgt omkring 1700 av den elektriske MG ZS EV i Norge, og med vår tilslutning til MG Car Club ligger også disse bilene innenfor NMGKs område. Styret ser ganske realistisk på sjansene for å få med mange nye medlemmer med denne bilen, men føler likevel at klubben har både en forpliktelse og en teoretisk mulighet fremover. Styret jobber videre med dette.

Ola Thygesen, leder Norsk MG Klubb



Styret og sentrale personer i NMGK 2020



Ola Thygesen
Leder



Tore Lie
Nestleder



Øyvind W. Wiksaas
Sekretær



Anita Wiksaas
Kasserer



Bjørn Erik Vesterås
Styremedlem 1



Bente Kristiansen
Styremedlem 2



Ellen Babette van der Horst
Varamedlem 1



Per Roger Nielsen
Varamedlem 2



Halvor Asland
Internasjonal kontakt



Helge Syversen
Forsikringskontakt LMK



Truls Sundt
Webmaster/Webredaktør



Sigurd Sandtveit
Redaktør

I tillegg kommer:

MATERIALFORVALTER
Leif Storm-Olsen, Hokksund

REVISOR
Egil Pedersen, Gol

Styret velges av Årsmøtet som er klubbens høyeste organ. Årsmøtene arrangeres av senterne som har påtatt seg oppgaven, og i 2018 var det Østfold senter som var vertskap.



Agder senter

Fra slutten av 90 tallet til ca. 2000 var Vegard Løge senterleder. Deretter var Are Wang (den gang Christensen) senterleder til Einar Hvile tok over samtidig som han var formann i Norsk MG Klubb. Han var senterleder til 2006. Deretter Jan Vidar Ødegaard til 2008. Fra 2008 til 2016 var Bjørn Erik Johannessen senterleder. Jan Vidar Ødegaard overtok igjen som senterleder i mai 2016.

Senteret har fra 2016 fungert med et styre bestående av senterleder, nestleder, material- og regalia forvalter, teknisk støttekontakt og tur/arrangementsansvarlig. Vi prøver å avholde møter en gang pr. måned i vintermånedene. For øvrig utarbeidet vi en terminliste i forbindelse med årsmøte hvor det planlegges turer og deltakelse på arrangementer som andre bilklubber arrangerer. I 2020 har det blitt svært få slike arrangementer pga. den pågående pandemien.



Tur i Agder, nyåpnet Spangereid kanal 2007. Sentrale medlemmer i Agder: Grete og Einar Hvile, Liv og Bjørn Erik Johannessen.



Englandstur 2007.



Hos Bob West på vei til Silverstone i 2005. 50 års jubileum for MGA.



En fin samling MGer i Geiranger.

Buskerud senter

Fram til 1995 var det ikke noe senter i Buskerud. Oslo senter var det første som ble opprettet. I tiden før det var klubben organisert rundt registrene til de forskjellige MG-modellene. Drammen senter ble opprettet i 1996 med Thomas G. Hauge som leder. Han flyttet imidlertid fra byen og i 1997 ble Ståle Fjæstad senterleder og han fortsatte i denne rollen fram til 2005. Ny senterleder ble Hallgeir Eilertsen i 2006 og 2007.

Stafettpinnen ble overtatt av Astri Hedemann i 2008 og 2009. Erik Katrud ble senterleder i 2010 fram til 2015. I denne perioden ble senteret en del av Motorhistorisk senter på Burud og skiftet navn til Buskerud senter. Senteret ble i perioden 2016 til 2019 ledet av Øivind Westby inntil Per Brinchmann-Hansen overtok i 2020.



Motelokale på Burud.

Follo senter 15 år

Et lite senterjubileum i skyggen av klubbens store år: 17. mars var det 15 år siden NMGK Follo senter ble stiftet!

Grunnlaget for senteret var en turgruppe, under ledelse av Leif-Gunnar Hombrekke. Med sin røde MGF ledet han en stadig voksende samling MGER på flotte turer i landskapet nordover og sydover på østsiden av Oslofjorden. Follo senter har helt fra starten vært et "tursenter" med en utpreget sosial profil, og det er vi fortsatt.

Det var om kvelden mandag 18. august 2004, ved endt turmål på Telegrafan Pub i Spydeberg, at tanken om å starte vårt eget senter ble luftet. Som sagt så gjort, 17. mars 2005 var etableringen et faktum. Styret besto av Leif-Gunnar Hombrekke, Jan Gunnar Fjeldberg, Peder Ytterli og Tore Lie.

De første møtene ble holdt på Motorsentret i Hvervenbukta. Etter kort tid ble møtene flyttet til legendariske Tyri-grava, som holdt åpent bare for oss den tredje onsdag hver måned i vinterse-songen. Her ble også sentrets første julebord holdt, 13. desember 2005. Til det stilte styremedlem Peder Ytterli med nyskrevet sang, "MGens vise", fremført med trekkspill. Det kan ikke være mange i Norsk MG Klubb som ikke har sunget den!

Utenlandsturer kom fort på plass. Det startet allerede første året med Blues Cruise til Danmark. I 2006 var det Rally England, en fantastisk tur til Lake District og Yorkshire. Året etter var ikke dårligere, Sportscar Rally Tour til Skottland. Mange turer til Danmark og Sverige fulgte, senest Rally Danmark til Fyn i 2018 og Rally Skaftö-Orust-Tjörn i 2019.

Etter hvert ble møtene flyttet fra Tyri-grava til den staselige gamle doktorboligen Waldemarhøy på Ski. Etter noen år trengte vi mer plass, og dagens lokaler på Granheimtunet 3 ble tatt i bruk.

Fra 2005 har Follo senter hatt gleden av å representere Norsk MG Klubb på Ekebergmarkedet vår og høst. Det er en av årets mest sosiale og hyggelige be-givenheter innenfor hobbyen vår, og vi liker å tenke at vi har vervet noen nye medlemmer til klubben.

I jubileumsåret teller Follo senter 97 medlemmer, og en herlig variasjon av MG-modeller. Senterledere har vært Tore Lie, Erik Bryhni Frostad, Erling Bruun, Anne-Karin Moskaug og Tore Lie igjen.



18. august 2004 på Telegrafan bar i Spydeberg. Akkurat der og da ble ideen om Follo senter født.



Vårt første startsted, broen ved Hjulet, 2004.



Grunnleggerne og første styre i 2005.



Rally England 2006. Lindeth Howe, Windermere.



Medlemsmøte på Motorsentret 21. april 2005.



Morgenstemning på Danmarkstur 2018.



Første styre på senterets 10 års dag.

Vestfold senter

Initiativtaker til etablering av nytt senter i Vestfold var tidligere leder av NMGK, Hans Petter Øverby som innkalte til møte på Furulund Kro 26. november 2009. På møtet stilte 18 personer som representerte alt fra 30-talls MG PB til moderne MGF.

Første senterleder var Steinar Birkeland fra Åsgårdstrand. Steinar solgte sin MG og gikk ut av styret før årsskiftet 2010/2011.

Armand Fjeld overtok som senterleder og var det frem til februar 2015. Da ble Sigurd Sandtveit valgt til senterleder. Han var leder frem til årsmøtet i 2019. Finn Gunnar Bruun er senterleder i dag.

De første årene ble innemøtene holdt på Furulund Kro, men fra 2015 fikk senteret avtale med Stokke Bygdetun som ble senterets faste base, både for innemøtene, som startsted for mange av turene og arena for Engelske Sportsbiler.



På Stokke Bygdetun holder vi innemøter fra oktober til april - også et hyggelig sted å starte våre turer.

Turene på onsdag kveld går som regel i nærområdet mens dagsturer og helgeturer kan gjerne gå til "de gamle fylkene" Telemark, Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus. Langhelg til Sverige og Danmark har det blitt en del av hvor vi gjerne har en grense på ca. 15 biler. Slott, Herregårder og Kroer er favoritt-overnattingssteder og enkelte turer kan strekke seg over 5 dager, det vi i Vestfold kaller "oval weekend".

Medlemsmassen har økt jevnt og trutt og med familemedlemmene er vi nå ca. 100 medlemmer i senteret.

I motsetning til mange andre sentre holder vi til i et lite fylke med korte avstander og til Stokke Bygdetun har de fleste maks 30 minutter kjøring.



"Treff for Engelske Sportsbiler" arrangerte vi i 2015, 2016 og 2018 med opptil 150 biler på treffene. I år måtte vi avlyse vårt arrangement pga. pandemien.



Fra en av senterturene til Danmark - Her fra stranden i Blokhus med en flott samling MGer.



Rønnums Herrgård, Vargön syd for Väneren i Sverige er en av herrgårdene vi har bodd på.

I 2015, 2016 og 2018 arrangerte vi "Treff for Engelske Sportsbiler" hvor vi inviterte de engelske merkeklubbene i landet til Stokke Bygdetun. Suksess!



Sekretariatsleder Anne får hjelp av Marit.



Sigurd intervjujes på direkten av Guro Hatlo i Vestfoldsendingen utenfor NRK-huset i Tonsberg.

For å nå frem til publikum og de med engelske sportsbiler brukte vi NRK radio, lokalavisene, mail og Facebook.

Senteret har gode inntekter fra vinlottet med egendesignet MG-etikett med bilde av medlemmenes biler. Senteret byr på gratis kaffe og kakebakingen går på rundgang.

Senteret har god kontakt med andre bilklubber i Vestfold og mange medlemmer deltar også i deres løp, treff og arrangementer.

Vestfold senter er registrert i Brønnøysundregistrene. Org.nr.: 995 491 958 og registrert Grasrotmottaker hos Norsk Tipping.



Grilltreff hos Anne og Sigurd - 8 år på rad fra 2012.



En flott samling Engelske sportsbiler på Ula i Vestfold.

Bergen senter 20 år

Stiftelsesdato: 4.9.2000

Senterledere:

Truls Sundt 2000 - 2011

Raymond Lauritsen 2011 - 2012

Torbjørn Strandborg 2012 - 2015

Peter Skarsjø fra 2015

Fra MG Magasinet nr. 6-2000

“Bergensavdelingen Opp av dvalen”

Det er ikke bare i Østlandsområdet at interessen for de forskjellige MG-modellene er stor.

I Bergensdistriktet har det over lang tid rullet et ikke ubetydelig antall MGer. Dessverre har man til nå ikke hatt en egen avdeling, til tross for at et 20-talls MG-eiere er registrert i MG-klubbens medlemsmatrikkel. Men nå er Bergensavdelingen opp og står på egne ben. 4. september ble det invitert til “stiftelsesmøte”, og det var gledelig at 18 MG-eiere møtte opp, hvorav de fleste i sine respektive kjøredninger. I alt var det sendt ut brev til 35 MG-eiere og interesserte i hele Bergensområdet, som omfatter det meste av Hordaland fylke. Det var stor enighet om at det var på høy tid med en egen avdeling i Bergen.

Det nyvalgte styret i Bergensavdelingen ser slik ut: Senterleder Truls Sundt, styremedlemmer Peter Skarsjø og Jan Bødtker.

Bergen senter feirer 20 år og er et av få sentre som har eget klubblokale med møterom, verksted og plass til lagring.

Lokalet er pusset opp på dugnad og ble tatt i bruk i september 2015. I 2019 ble Årsmøte i NMGK holdt i disse lokalene.



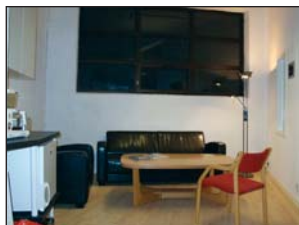
Tosoyler løftebukk ferdig montert og testet.



Tørr og fin vinterlagring.



Møterommet klart for NMGK Årsmøte 27. april 2019.



Minikjøkken og sittegrupper finnes i lokalet som i tillegg til verkstedet har rom for sosialt samvær og møter.



En gjeng med lang livserfaring og en gammel B-motor som skal overhales “på dugnad”.

“Sogneturen”, som ikke alltid går til Sogn, er en årlig begivenhet i senteret. Sogneturen 2019 hadde, som disse turene ofte har, ingen ting med trivselsfylket å gjøre. I samarbeid med Rogaland senter hadde vi lagt opp en flott tur med spektakulære naturopplevelser i, nettopp, Rogaland fylke. Vi startet med danskebåten fra Bergen, men hoppet av i Stavanger. Vi har gjort tilsvarende før. I fjor startet vi Sogneturen med å ta Hurtigruten til Ålesund. Etter en overnatting på Solastranden fulgte vi Nordsjøveien sydover langs kysten forbi Egersund og Åna Sira før vi brakk av nordover og inn i fjellheimen. Etter overnatting i Sirdalen kranglet vi oss ned den fantastiske veien til Lysebotn. En god fergetur senere kjørte vi i land i Songesand og begynte på en flott tur gjennom indre Ryfylke og “Nordfylket”.

Takket være kjentmennene i Rogaland senter foregikk det meste av dette “utenom alfarvei”. Rogalendingene viste vei på tynt trafikkerte småveier, og gjorde opplevelsen enda bedre for oss hordalendinger.



Sirdal Høyfjellshotell. Forbrødring mellom bergensere og rogalendinger.



Fergeturer er vi vant til på vestlandet.



Danmarkstur med Rogaland senter i 2016. Her foran Fredensborg Slot.



Fra Ørneredet over Lysebotn.



Fra Årsmøte i NMGK 2019.



9 godt voksne herrer på Englandstur i 2018. Her fra “British Motor Museum” ved Gaydon.

Oslo senter

I Oslo senter har vi hatt utallige flotte treff og turer - og ikke minst mange ildsjeler. Flere av initiativtakerne til Norsk MG Register - senere NMGK - har holdt til i Osloområdet.

Oslo senter er klubbens største, med over 150 medlemmer. På det meste har vi vært nesten dobbelt så mange.

Senteret har helt siden starten på begynnelsen av 1990-tallet satset på hyggeaktiviteter året rundt. Om sommeren er det blitt kjørt kveldsturer den første onsdagen hver måned til attraktive reisemål i området, i tillegg til flere større dags- og helgeturer. Det er også blitt arrangert utenlandsreiser, blant annet til Danmark og Sverige.

Fra oktober til april, mens bilene har vært i hi, er det innemøter med sosialt samvær som har stått i fokus, med foredrag om aktuelle temaer som veteranbilforsikring, stell av lakk og skinn, tips om vinterlagring eller vårklargjøring, EU-kontroll - og visning av film og bilder fra turene.

Vi har med noe varierende hell forsøkt å legge opp til et møteprogram som er attraktivt også for kvinner og codrivere. Det årvisse julebordet har vært en større suksess i så måte, likeså julemøtet - med stor bløtkake spandert av senteret.

Det har også vært en årelang tradisjon med vinlotteri på møtene, der overskuddet har gått inn i klubbkassen. Dette har stort sett overflødiggjort senterstøtte fra NMGK sentralt. Økonomien har i alle år vært grei. Den største utgiftsposten har vært leie av møtelokaler.

Oslo var det første av sentrene som hadde egen Facebook-side. Denne har fra starten vært godt besøkt og viser det store mangfoldet vi har. Her har vi hatt alt fra tekniske spørsmål til bilder av medlemmenes biler og turreportasjer.

Oslo senter, og ildsjeler der og i Drammen senter, har siden 1993 vært



Hyggelig, kakespisende gjeng på julemøte i Oslo Senter.

teknisk arrangør av det populære Norwegian Sports Car Rally - en tredagers turer, hovedsakelig til fjell og fjorder på Vestlandet. Arrangementet, som alltid har vært selvfinansierende, vokste fra 28 biler første året til rundt 140 biler på det meste. Dette var det eneste rallyet i sitt slag i NMGK, forble det største, og har for svært mange vært årets høydepunkt.

Etter en periode med indre uro i klubben startet NMGK sentralt sitt eget rally over samme lest, mens Norwegian Sports Car Rally fortsatte som tidligere. For mange ble tiden som fulgte opplevd som en vanskelig periode, men nylig har alt funnet sin konstruktive løsning - - noe som gjør at vi nå ser fremover, sammen med det nåværende NMGK-styret.

Oslo senter levde en omflakkende tilværelse de første årene. Møter ble holdt på Strand Restaurant på Stabekk, Statholdergaarden i Rådhusgata, tranfabrikken til Møllers på Løren, og Jeppes Kro på Vinderen. Fra 1993 fikk Oslo senter tilhold i Knut Chr. Hallans Roadster Square i Københavngata på Grünerløkka. Et par år senere flyttet vi til Motor Forum på Billingstad. På Galleri Pink i Asker hadde vi vår- og høsttreff, og siden 2006 fikk vi hatt

vintermøtene i Norsk Veteranvogn Klubbs (NVK) lokaler ved Teknisk Museum på Frysja.

På Frysja fikk senteret tilgang til god parkering og utstyr for visning av film og bilder på storskjerm. NVK har stått for salg av vafle og kaffe. Veggene er fulle av motorhistorie: Bilder, avisutklipp og rallyskilt. Et skikkelig sportsvognmiljø! Det eneste senteret fortsatt manglet, var mekke- og lagerlokaler - noe som i skrivende stund fortsatt står på ønskelisten.

I 2008 ble vi enige med Oslo kommune om leie av et lokale i Skar leir i Maridalen til verksted og vinterlagring. Kommunen økte året etter husleien med 47.000 kroner og vi sa opp leieavtalen.

Spesielt stor var aktiviteten i senteret i årene 2008-2010.

Senterledere:
Roy Råge 1994 - 2006
Sigurd Sandtveit 2006 - 2011
Thor Sørensen 2011 - 2014
Per Fredrik Kempf 2014 - 2018
Roy Thorvaldsen 2018 -

Oslo senter har 5 av NMGKs 11 æresmedlemmer.



Godt oppmøte for "Vårslippet" til Oslo Senter i Sjøflyhavna på Fornebu.

Rogaland senter

Rundt år 2000 var der en gjeng med MG-eiere som avholdt oppstartsmøte i kantinen på Helikopterservice. Invitert var også en representant fra NMGK som ville orientere om hvordan vi burde gå fram for å starte opp et senter som ble tilknyttet NMGK. Chris Walker ble formann og Jan Halvard Sagen sekretær. Det ble ukentlige kjørekvelder og søndagsturer i distriktet. Det ble også turer til Danmark, garasjebesøk og gjensidig mekkebistand. Tur til Naylor Bros i Shipley, som var guruer på MG T ble også arrangert. Aktiviteten var rimelig stor i noen år, men av ulike årsaker falt interessen, noen solgte bilene sine og til slutt døde aktiviteten ut. Lille julaften 2005 overtok jeg Steinar Bråthens MGB 1970 mod. På nyåret 2006 snakket jeg med Steinar om NMGK hadde senter i Rogaland slik at jeg kunne oppsøke miljøet. Det viste seg at personene som noen år tidligere hadde startet et senter, hadde lagt inn årene da oppslutningen var dårlig. Steinar spilte ballen tilbake til meg. Han syntes jeg kunne ta et initiativ til å få et senter opp å stå. Jeg ba da styret sende ut informasjon om at jeg var ny kontaktperson. I løpet av juli møtte 3 personer hjemme hos meg slik at vi kunne legge videre planer. Jeg undersøkte mulighet for å leie et møtelokale og var heldig å få dette hos Stavanger Grafiske Museum som hadde lokaler i en gammel hermetikk fabrikk i Stavanger.

27. mars 2007 stilte 8 personer til møte for å få på plass en fremdriftsplan slik at vi kunne komme i gang med aktiviteter. Etter hvert meldte flere seg på og vi vokste snart til rundt 20 personer. Et styret ble valgt og vi fikk tilsendt informasjon fra NMGK om hvordan vi burde drive senteret. Vi ble etter hvert flere og lokalet til Gammelbilens venner på Bråstein utenfor Sandnes ble redningen i et par år. Etter at Jan Langeland og jeg hadde påtatt oss styreoppgavene fra starten, var tiden



Integreringen av de to MG-miljøene i Rogaland markeres ved at NMGK-banneret henges opp av Bjørn Erik Vesterås (til høyre) og Carsten Bowitz i det tidligere RMGC-lokalet på Soma, 14.5.2020.

inne for at nye kunne overta. Nytt styre ble valgt og de gikk i gang for å finne egne lokaler til oss, nå når medlemstallet nærmet seg 50. Vi fikk leie på Soma - et lokale som var velegnet til møter samt hadde plass for 11-12 biler.

I 2013/2014 førte en konflikt til at en god del medlemmer i NMGK lokalt meldte seg ut og startet opp Rogaland MG Center (RMGC) med tilhold i disse lokalene på Soma. NMGK Rogaland ble imidlertid reetablert som klubb med klubblokale hos Kåre Fossum i Loen og vokste gradvis i medlemstall og aktivitet. Gode turer til Danmark var bl.a. deres spesialitet. For medlemmene i RMGC var også aktiviteten høy fram til og med 2017. Men aktiviteten i RMGC falt etter hvert, og i 2019 måtte turer og arrangement avlyses grunnet lav interesse.

Flere mente at en måtte se seg om etter mulige samarbeidsparter for å styrke miljøet, og sonderinger i forhold til



Oppstartsmøte av NMGK Rogaland 27.3.2007. Fra venstre, ved vinduet sitter Roger Anthonsen, Per Emil Sørensen og en foreløpig ukjent person, og videre rundt bordet sitter Arne K. Aanensen ved bordenden, etterfulgt av Douglas Bucle, Per Olsson og David Lewelyn. Bildet er tatt av den åttende deltakeren i møtet, Jan Langeland.

NMGK ble gjort. Kjetil Arnøy spilte en viktig rolle i kommunikasjonen med klubbene i denne tiden, godt oppbakket av flere veteraner i begge miljøene. Våren 2020 ble MG-miljøet i Rogaland igjen samlet til en klubb under NMGK som NMGK Rogaland Senter. RMGC opphørte å eksistere som MG-klubb fra samme dag, ironisk nok, den 7. 5.2020. Takk og pris for at vi igjen har et samlet og sterkt MG-miljø og MG-klubb i Rogaland.

Arne K. Aanensen



Grillfest 3. juni 2020 hos Carsten Bowitz på hans landsted på Høle etter sammenslåing av de to MG-miljøene.

Ostfold senter

Østfold senter ble startet 28.1. 1998. Møtet fant sted i Østfold Veteranvogn Klubbs daværende lokaler i Gamle Råde Meieri. Daværende formann Einar Hville orienterte om Norsk MG Klubb og hva et senter sto for. Østfold senter skulle dekke Østfold og deler av Akershus. 12 MG-eiere og noen co-drivere var tilstede. Egil Hagen ble valgt til senterets første leder sammen med Erik Hagen. Det ble vedtatt å holde møter siste tirsdag i måneden i Østfold Veteranvogn Klubb sine lokaler.

Den første sommeren var aktiviteten høy. Det ble kjørt kveldsturer, søndags-tur i Strømsdømrådet og til Hadeland Glassverk. Mange i Østfold som hadde MG meldte seg inn i klubben.

1999 var medlemstallet økt til 42. MGA og MGB var de vanligste bilene. Året etter ble innemøtene flyttet til Høk Kro. Det kom 8-10 stk. på disse møtene. I løpet av året steg medlemstallet til 50. Det ble også laget MG-stand på Grensetreffet på Fredriksten Festning i Halden. Deltakelsen der har fortsatt i de fleste år etterpå.

Sommeren 2003 ble det arrangert sportsbiltreff på Fredriksten Festning i samarbeid med Sportsvogn Klubben i Moss. Dette ble også gjentatt i 2004. Erik Hagen overtok som senterleder i 2004. På denne tiden deltok ca. 15 biler på turene. Det ble også en periode utgitt et nettbasert senter-rundskriv. Det var også en aktiv turgruppe i Mysen området. En del av disse har senere gått til Follo Senter.

Vinteren 2008 ble innemøtene flyttet til Old Speckeld Hen i Fredrikstad. Dette er et verksted/møteplass for MG-eiere i Fredrikstad området. Deltakelsen på innemøtene økte en periode. Cato Falkensten ble valgt som ny senterleder i 2009 og Per Mugge nestleder. Per Mugge overtok som senterleder året etter. Høstens første innemøte ble en periode holdt i Tor Gunnar Kaugerud



Utstilling Kongsten, Fredrikstad 1999

sitt verksted. Senterets kjøreturer gikk i distriktet med størst deltakelse på turene rundt Iddefjorden med grilling i Krokstrand. Østfold senter har også i mange år hatt søndagstur til svenskekysten for å treffe MG-venner fra MG Car Club Sweden West Coast Center. Disse turene har hatt bra deltakelse, det samme har 1. mai turene sammen med Follo Senter.

Innemøtene fikk mindre deltakelse og ble flyttet til Torsbekkdalen i Sarpsborg. Noen innemøter ble også samkjørt med Østfold Veteranvogn Klubb sine møter.

Egil Hagen overtok som senterleder 2018. Østfold senter var vertskap for Norsk MG Klubb sitt årsmøte i 2018. Dette ble holdt på Fredriksten Hotell med Ranveig Hagen som ansvarlig fra vårt senter.

Østfold Senter har i alle år hatt størst deltakelse på sommeraktivitetene med turer og treff. Disse har for det meste vært i eget fylke og i nabolandet Sverige. Senteret har medlemmer som har andre bilmerker enn MG. Vi har alltid ønsket ikke-medlemmer velkomne på våre arrangementer. Senteret har i 65 medlemmer i 2020.

Senterets ledere:

Egil Hagen	1998-2003
Erik Hagen	2004-2008
Cato Falkensten	2008-2009
Per Mugge	2009-2017
Egil Hagen	2018-

Thor Håkon Theodorsen har vært med i styret i mange år, Tor Gunnar Kaugerud var med i styret i NMGK og vårt senterstyre i flere år og Jon Fredheim har vært aktiv i MG Magasinet med sine "Mekke Tips".



Tur til Strømsdømrådet 2001.



På besøk hos Kjell Frøid ved Strømsstad 1999.



På tur fra Birimarked og MGA-Dagen i Hov i Land ca. 2001.



Grensetreff Fredriksten festning, Halden.

Midt-Norge senter

Av Petter Nessimo

Senteret ble stiftet rundt år 2000, med Geir Blaasmo som senterleder. Da Geir trakk seg ut i 2006, overtok jeg som senterleder. Fra 2011 og frem til 2016 var Per Johan Krogdahl senterleder. Etter det tok jeg over ledervervet på nytt, og har hatt det frem til nå. Aktiviteten har variert fra meget bra de første årene, men har dalt betraktelig og nå på et ganske så rolig aktivitetsnivå.

Det ser ut som om mange har interesser i andre klubber hvor de har vært med lenger og prioriterer disse. Avstanden mellom yttergrensene til medlemmene gjør det vanskelig å samle alle til turer, møter og treff. Håper andre som har ideer til å få ny blest i senteret kan trå til.

Ca. 50 av medlemmene i klubben bor i senterets "nedslagsfelt", men store avstander er en utfordring.



Norges første ferdighus (1893) er en Paviljong-stavkirke som ble bygd i Orkdalen og senere sent til USA. Returnert og satt opp i Orkanger.

Molde senter

Senteret er i dag ikke aktivt og det søkes etter ny senterleder eller kontaktperson.

Rune Kallestad var senterleder og forteller: - Etter som jeg kan finne i gamle mailer ble Molde senter stiftet i 2008-2009. Jeg var senterleder hele tiden, Steinar Stølan var skribent.

Vi holdt til i lokalene til Reklameservice i Molde og hadde både tekniske innslag og poleringsmøte for medlemmene. Men da vi satt igjen med 2 personer som møtte opp, så ga vi vel egentlig opp, for da er det ikke interesse lenger blant medlemmene.

Ca. 20 av klubbens medlemmer bor i "nedslagsfeltet", men avstandene er store.

Under Jazzfestivalen i Molde var det Jazztreff på kaia i regi av Nordmøre og Romsdal Kjøretøyhistorisk klubb. Flere av våre MG-medlemmer møtte opp med sine kjøretøy, og det har vært en god blanding av det meste av merker og årganger.



På bildet: Salg av olje, blyerstasjon, chassifett, spinner savers, etc. Og så må jo alle hestene i Runes MGA luftes... Rune på plass i "senterlederstolen".

MG Innlandet

Senteret er i dag ikke aktivt og det søkes etter ny senterleder eller kontaktperson.

I MG Magasinet har vi hatt flere innlegg fra turer i inn- og utland.

Bidragstyttere har bl.a. vært: Roar Halvorsrud, Trond Myhre og John Barrett.

Det ble arrangert årsmøter, julebord, MGA-Dagen m.m. og det var i perioder stor aktivitet.

Ca. 40 av medlemmene i klubben bor i "nedslagsfeltet" for MG Innlandet som i klubbens medlemsmatrikkel heter Øvre Østlandet.



Ådalsbruk Museum ved den gamle BP-stasjonen.



Sportscar Weekend august 2014. Lunsjstopp utenfor Askim på tunet hos dattera til to av deltagerne.

MG Nord

Kontaktperson Odd Enevold forteller:

Kort tid etter at jeg ble medlem av klubben i juli 1996 ringte formannen meg med forespørsel om jeg kunne være kontaktperson for Nord-Norge. I følge medlemsmatrikkelen var det bare min venn Ole, en i Bodø og jeg som var medlemmer og jeg hadde selvfølgelig ingen motforestillingen mot dette og har vært kontaktperson siden.

I starten av mitt verv som kontaktperson ble jeg innkalt til noen av styremøtene i klubben. Senterlederne og kontaktpersonene ble bedt om å orientere om aktivitetene i senterne. Jeg hadde jo ikke så mye aktivitet å berette om, det var svært begrenset hvor mye aktivitet jeg, Ole og han i Bodø 90 mil unna kunne få til. Et av styremedlemmene anbefalte meg å stifte en lokal forening for alle veterankjøretøyer. Jeg stiftet Hammerfest og Kvalsund Motorhistoriske Forening som i dag har 40 medlemmer.

11 av klubbens medlemmer bor i "nedslagsfeltet", men avstandene er så store at det er vanskelig å arrangere møter, fellesurer og treff.

Vinter er ingen hindring for Odd til å prøve MGAen.



MGAer i Nord under en vakker himmel.



Vi Gratulerer Norsk MG Klubb!



NMGK 50 år

Norsk MG Klubb gratuleras högtidligen på den 50-åriga jubileumsdagen av MG Car Club Sweden.

Oslo 2020-07-28
MG CAR CLUB SWEDEN

Ewa Brander
Ordförande/Chairman



En hilsen fra Danmark.

Forst, et stort tillykke med de første 50 år som MG klub i det høje Nord. Om det er sne, regn eller sol har I altid været aktive og taget MG'en ud på de norske veje. Det kan vi se i klubbladet og oplevet på vores ture i Norge med jer.

Tak for den gode modtagelse vi danskere har fået gennem alle årene, når vi var i Norge på MG tur. Vi ser frem til at være sammen med jer igen når det bliver muligt.

Vi ønsker Norsk MG Klub og alle vores norske MG venner alt godt fremover.

*Med MG hilsen Lars Thousig
Formand for MG Car Club Danish Centre*

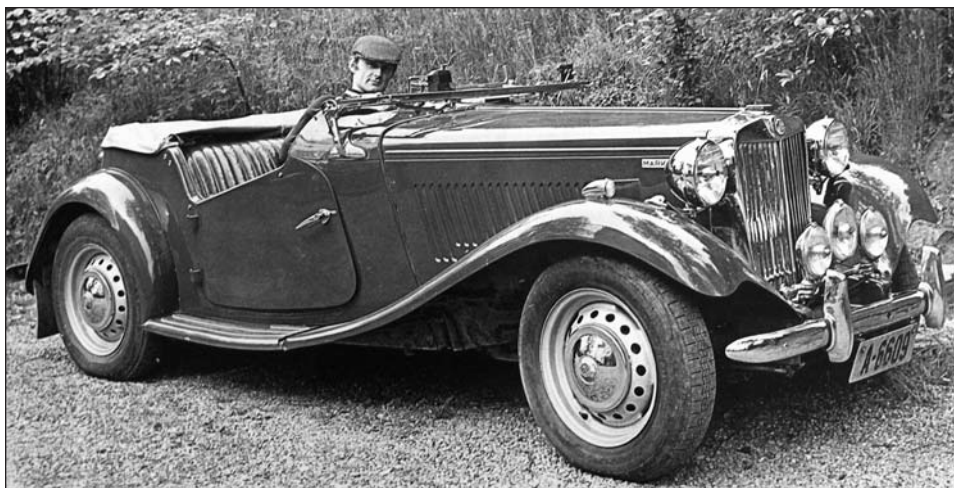


TOUR OF BRITAIN - SINGEL HANDED AND THE BRISTOL HIPPODROME

I 1970 hadde jeg min første alenetur på langs i det britiske øyriket. Den gikk over fjorten dager i juli fra John o'Groats nord/øst i Skottland til Lands End syd/vest i Cornwall. Transportmidlet var en 1950 modell MG TD, min første bil forøvrig. Etter syv dager var jeg kommet godt ned i England, nærmere bestemt utkanten av Bristol i Somerset, men om vinteren ligger Bristol i Gloucestershire. Da traff jeg en svenske i en TF som var på vei ut av byen i duskregnet. "Kjører du åpent i dette været" var det første han ytret da han praiet meg. Da vi først hadde stoppet måtte jeg slå opp kalesjen, det ble litt for mye regn. Vi utvekslet erfaringer om ymse ting under det korte intermessooet, hvor han bl.a. spurte om jeg skulle se musikalen "Hair" som gikk på Bristol Hippodrome akkurat da. Godt tips, sa jeg, det må jeg få til. Jeg fikk noen anvisninger for å finne frem. Disse hadde jeg imidlertid glemt etter noen få miles, så det ble å navigere etter eget hode, ille nok...

Det viktigste var nå å finne et sted å ta inn siden jeg så en plakat om musikalen som viste tidspunkt for forestillingene. Jeg hadde dårlig tid og jeg måtte derfor ta det første husrom jeg fant! Og det fant jeg - en liten kafé som hadde rom til leie i etasjen over. Det var viktig at jeg fikk sikret meg dette rommet da jeg hadde verdier i bilen, bl.a. en saueskinnsjakke jeg kjøpte i Alexandria syd i Loch Lomond. Der hadde fabrikk Antartex fabrikkutsalg, og jeg kjøpte den jeg hadde råd til da. Jakken ble forøvrig gitt bort til en slektning i 2020. Jeg ble av verten tildelt rom i andre etasje og spurte etter nøkkel, men det trengte jeg ikke, sa han. Du kan ikke få alt for 2 guineas, men så langt var det tilsynelatende greit. Rommet hadde to enkle jernsenger, hvorav den jeg fikk anvist stod under det åpne vinduet hvor regn kom inn. Følgelig var sengklærne fuktige og jeg la derfor mine saker på den andre sengen. Da jeg på vei ut av rommet skulle låse, fant jeg ingen nøkkel i døren. Derimot fant jeg et slips som var spikret fast i dørkarmen og som kunne enkelt snurres rundt spikeren som stod i døren!

Jeg måtte jo haste videre for å nå denne forestillingen og på veien ut ville jeg forsikre meg om at sakene mine var trygge. Eieren var opptatt med et par gjester, men kunne forsikre meg om at det var trygt. I den tro kastet jeg meg inn i TDen og skar av gårde til Hippodromen som ikke var



langt unna. Fikk greit parkert på gaten, kjøpte billett og fant min plass. Åpningsnummeret, Aquarius, husker jeg godt fra radio tidligere og så fulgte alle de kjente låtene. Det var bare en pause, husker ikke hvor lenge forestillingen varte, men noen av låtene hadde ihvertfall festet seg. Mener å huske det hele sluttet med "Let the sun shine in". Under det avsluttende nummer ble publikum invitert opp på scenen for å danse med ensemblet, les dansere. Jeg tro til og menget meg med danserne i min lett slitte militærvindjakke. "I blended in fine, believe me". Great show!

Og så var det å finne tilbake til bil og videre til hospiset. Bilen fant jeg relativt lett, men da jeg skulle tråkle meg tilbake til hospiset ble det noe vanskeligere. Jeg husket for det første ikke navnet på det og heller ikke gaten. Det endte med at jeg tok inn på den nærmeste politistasjon og la frem problemet slik: Sirs, you got a problem! De så selvfølgelig spørrende på meg, men forsto problemet etterhvert. De la derfor frem et kart over Bristol og tok utgangspunkt i Hippodromen. Jeg husket vagt noe om et Market street, men det ga ingen respons. En av konstablene som var i ferd med å avslutte sin vakt passerte oss som hang over kartet, hadde nok hørt bruddstykker av samtalen. Ok, kafeen er opp Old Market Street og ligger - der, han pekte rett på stedet på kartet. Hvilken lykke!

Så ut i bristolmørket og lett duskregn, men jeg måtte slå ned kalesjen for å orientere meg. Det er nemlig ikke særlig god sikt fra en innelukket TD i mørke og duskregn. Heldigvis fant jeg frem til hospiset, husker ikke lenger navnet, men fant stedet stengt. Ingen svarte på min gjentatte banking. Tilslutt fant jeg noe småstein jeg kastet på vinduer i andre etasje i håp om respons. Etter utallige kast med større og større steiner dukket "landlorden" opp og slapp meg inn. Jeg gikk rett opp på rommet og fant at mine saker var flyttet tilbake under den sengelignende gjenstanden under vinduet som fremdeles var åpent. Hvorfor mine saker var flyttet forstod jeg straks. Den andre sengen var nå okkupert av en annen person som sov og lagde rare lyder.

Jeg rev av de våte sengklærne, rullet ut soveposen og hadde en form for søvn noen timer. Om morgenen, ganske tidlig, hørte jeg lyder fra etasjen under som tydet på at noe var på gang. Jeg pakket sammen sakene mine inkludert skinnjakka og gikk ned. Verten var i ferd med å lage frokost og spurte om hva jeg ville ha. No thanks, and goodbye. Pakket bilen og dro fra Bristol - never looked back! Neste mål var nå Penzance i Cornwall og the Scilly Isles, men det er en helt annen historie...

John Erik Skjefstad

Redaktøren benytter anledningen å gratulere John Erik med vel overstått 80-års dag 6. september 2020. Med hans tillatelse gjengir vi hans innlegg på Facebook.

Denne 5 år gamle gutten i matdress skal ha et langt og ubeskrevet liv foran seg. I dag har det meste av livet hans passert idet han nå har nådd 80 og det meste av det er beskrevet. Iflg. selvvalgte kilder skal han være oppegående, men vil trenge litt kirurgisk korleksjon (les hoftebytte) i nærmeste fremtid. De som har uttalt at 80 bare er et tall vet ikke hva de snakker om! Det er det nemlig ikke! Her må jeg imidlertid sitere Helge Ingstad da han ble intervjuet på sin 100-årsdag om han fremdeles gikk på ski: "Jo, det gjør jeg, men du må huske på jeg ikke er 90 lenger!" Uten sammenlikning forøvrig har jeg faktisk planer om kjøpe nye ski til kommende skisesong - smørefrie!

Selve dagen ble feiret på Ruten fjellstue øverst i Espedalen med gode venner jeg for 50 år siden startet MG-klubben sammen med. Bedre kunne det ikke bli! Til dere andre som ikke kunne være med, vil jeg takke for alle gratulasjoner jeg har mottatt! Det varmer et gammelt hjerte - med perfekt blodtrykk...





MAGASINET

10 års jubileum som redaktör



TAKK FOR TILLITEN

Annicken sa opp sin stilling som redaktør vinteren 2010 og styret fant ingen ny. Vi skrev mai måned og kun ett MG-magasin hadde kommet ut dette året. Noe måtte gjøres. Jeg tilbød meg å lage et magasin med utgivelse i juni. Min erfaring som profesjonell reklamemann var viktig. Styret og leder i klubben, Hans Petter sa: Sett i gang!

Jeg lagde et helt nytt grafisk design og brukte i stor grad MGCC's hovedfarger: Brown & Cream. Litt "tilbake til røttene".

Det ble starten på "redaktørtilværelsen" som nå feirer 10 års jubileum. Jubileumsnummeret du nå leser i er mitt magasin nr. 43.

Selvsagt lager jeg ikke bladene helt alene. Jeg vil takke alle bidragsyterne som har levert stoff til medlemsbladet gjennom alle disse årene og håper at enda flere sender meg tekst og bilder fra turer, treff, utstillinger, møter og annet som dere har opplevd med MGen.

STOR TAKK TIL MIN KONE ANNE!
Du har mye av æren for at magasinet har blitt et godt medlemsblad. Du er redaksjonsmedarbeider, fotograf og korrekturleser - og kommer stadig med innspill om layout og nye tema og ideer til stoff.



Du foreslo allerede i 2010 å profilere MG-damene gjennom en fast spalte:

Ladies Corner

Da vi hadde presentert 30 Ladies i bladet mente Anne at det var på tide å markere dette med eget JAKKEMERKE. Hun sendte søknad til styret med kostnadsoverslag og layout. Søknaden ble enstemmig innvilget og produksjonen av broderte merker satt igang. Antall Ladies er nå 39. Forslag til medlemmer som kan være kandidater til nye Ladies sendes redaktøren.



MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY • MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB



NR. 3 September 2020
JUBILEUMSUTGAVEN



MG Magasinet trykkes hos Møklegaards Trykkeri AS i Fredrikstad - Østfolds største og mest moderne grafiske bedrift.

Bladet sendes alle våre hovedmedlemmer og æresmedlemmer, men familiemedlemmer får ikke tilsendt eget blad og kontingenten er derfor kun kr. 150 i året.

I tillegg sendes bladet til vår moderklubb i England: MGCC, til flere andre bilklubber i Norge, MG-klubbene i Danmark og Sverige, LMK, Nasjonalbiblioteket hvor det arkiveres sammen med alt av trykksaker produsert i Norge, enkelte motorblader som Norsk Motorveteran og våre annonsører.

Bare huMbuG

Før medlemsbladet fikk navnet MG Magasinet het det huMbuG. Kjenner man ikke bakgrunnen for navnet så virker navnet litt merkelig på et medlemsblad.

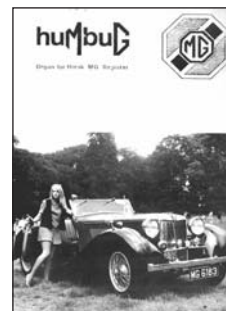
Den originale EX 135 ble bygget vinteren 1933/34 til George Eyston som hadde hatt stor suksess med andre MG-modeller i mange løp. EX 135, eller Magic Magnette som den ble døpt, var i utgangspunktet en K3, men modifisert med bl.a. forlenget akselavstand og spesiell plassering av gir-kassen. Motoren var en standard K3 6-sylindret på 1071cc. To ulike kroppsformer ble gjort, én for roadracing med mer plass i cockpit og god sikt, og en annen mer lukket for rekordformål. Karosseriet ble malt i fargene brun og krem og bilen fikk kallenavnet "humbug". Humbug var et avlangt drops i England på 1930-tallet, som hadde langsgående striper i brown & cream.

Med George Eyston bak rattet ble det satt en rekke rekorder. Da Lord Nuffield i 1935 reduserte recingavdelingen, besluttet Eyston å selge bilen. Likevel, bilen var blitt en del av racinghistorien og senere skulle EX 135 og Goldie Gardners navn bli fast sammenkoblet. Flere rekorder ble satt i

På forsiden på Jubileumsutgaven ser vi en MG TC 1947 modell på en dansk sandstrand. Bilen tilhører Jan Vidar Ødegaard som også har tatt bilde. Han har også: MGC GT 1969 og MGB 1965.

Les Medlemsbladene fra 1970 til 2020:
www.nmgk.no

Meny: Medlem - MG-Magasinet



MS EX135 HUMBUG
STEFAN MARJORAM

Illustrasjon:
Stefan Marjoram



1936, men disse ble senere opphevet på grunn av feil utstyr på bilene. Dette fikk Cecil Kimber høre og gikk med på å gi noe fabrikkassistanse for 1937 sesongen. I juni 1937 - med ombygd bil reiste Goldie til den nye Autobahn som nettopp var bygget utenfor Frankfurt i Tyskland og satte flere rekorder. I 1954 ble bilen plassert hos MG Car Company for bevaring og er nå utstilt på museum.



EX135 i "Humbug"-versjon. Her på Montlhery og med George Eyston bak rattet.

Europatreffet i Geiranger 2009

- en suksess for klubben og en fantastisk Norgesreklame!

Tekst: Sigurd Sandtveit Foto: Anne Bakken Sandtveit og Sigurd Sandtveit

MG-klubbens desidert største arrangement var Europatreffet i Geiranger for 11 år siden. I god tid før "European Event 2009" startet i Geiranger 10. juli hadde en rekke utenlandske deltakere kommet til landet for å oppleve vår storslagne natur og kultur. Geirangerfjorden står på UNESCOs liste over verdens kultur- og naturarvsteder og Geiranger var et naturlig valg da klubben ble forespurt om å arrangere Europatreffet i 2009. Geiranger er selve "indrefiletten" og de er vant til å ta i mot mange gjester både på hotellene og i seterbygningene.



MGer på vei til Geiranger. Mot Grotli med Strynfjellet i bakgrunnen - og solen dukket frem.

For første gang i historien har Norge og Norsk MG Klubb arrangert dette treffet som varte i fem dager til ende. Med nesten 250 biler og nærmere 500 deltakere fra 11 land ble det et stort treff i norsk målestokk.

Avstanden til Geiranger er lang for de fleste og på Beitostølen var mer enn 50 biler samlet - norske og nye europeiske venner. Dagen etter skulle vi over Valdresflye med Geiranger som mål.

Onsdagen startet våt, meget våt. Men mange valgte allikevel å kjøre uten tak. Utsikten til fjelltoppene krever fri sikt, også oppover. Regnet gikk over til hagl, sludd og snø. Og så kom tåka sigende. Farten ble holdt oppe så det meste av "det våte og hvite" fløy over oss. Endelig, da vi nærmet oss Lom, begynte skyene å sprekke opp og solen så i nåde ned til oss "gale mennesker" i åpne sportsbiler. Nedkjøringen til Geiranger ble en opplevelse for alle og nå var griseværet over Valdresflye nesten glemt. Kontraster er jo noe sportsbilfolket liker.

Ved ankomst Geiranger hilste en av hurtigrutene oss velkommen med sin "fløytelur". En opprømt deltaker fra Belgia spurte om vi hadde fått arrangert dette til ære for deltakerne på treffet.

Etter innkvartering på Union Hotell og Geiranger Hotell var det middag med påfølgende informasjonsmøte. Salen var fylt med forventningsfulle deltakere som fikk se filmklipp fra tidligere sportsbilarally og informasjon om programmet. Ved ankomst hadde alle deltakerne fått en fin mappe med European Event 2009-logo som bl.a.



Utenfor Union Hotell - Bo Lindgrens K3 i prat med Anne. Bo har en MG Magnette K3 bygget tidlig på 1930-tallet, men totalrestaurert på 1990-tallet og betegnes som en "replica". 6-sylindret motor på 1100 cc motor med kompressor og et drivstofforbruk på 3 l. pr. mil. Han har deltatt med bilen bl.a. på Silverstone.



Geiranger og "mannen med ljaen" sett fra Ørneveien.



Ares MGA ble buksert gjennom vinduet og inn i resepsjonen på Union Hotell.

inneholdt deltakerliste, dagsprogram, MG-pass og merke/badge til "skrytepinnen". Hvordan ville de første deltakerne takle vær og føreforhold? Tirsdag kveld kom det en skitten og våt MG ND fra 1934 kjørt av Dieter Haupt fra Tyskland. Både han og co-driver strålte av glede over den fantastiske naturen og ikke minst over at de hadde kjørt i snø over Valdresflye!



MGer fra hele Europa samlet på Herdalssetra.

Torsdagens program var spennende. Opp "Ørneveien" med flott utsikt over fjord og fjell, videre til Eidsdal og så en smal grusvei opp til "Herdalssetra" som har vært i drift sammenhengende i 300 år. Innerst i dalen finner vi 30 små seterhus - i to av dem ble vi servert ost, spekepølse og andre lokale spesialiteter. På setra teller budskapen 380 melkegeiter samt en flokk kje. Her er det "liv og røre" for små og store besøkende.



Fredagens program var ”spenstig og høytflygende”. Opp ”Ørneveien”, ferje fra Eidsdal til Linge og så ned ”Trollstigen”. Veien med sine 11 markante svinger ble åpnet i 1936. Fra kanten stuper Stigfossen nedover mot den frodige Isterdalen, og midt oppi dette smyger Trollstigveien seg langs fjellsiden. En stor opplevelse selv for en norsk MGB-kjører. Lunsjen ble denne dagen servert ved foten av ”Trollveggen”, Europas høyeste loddrette stup. Fra bunnen av dalen og opp til toppen av ”Trollveggen” er det 1800 meter - over 1000 meter loddrett.

Lørdagen var kjørefri dag for de fleste. Besøk på Fjordsenteret og cruise hører med når Geiranger besøkes. I tre puljer reiste deltakerne på minicruise og fikk oppleve fosser og mektige fjell og se fraflyttede gårder.

Festmiddagen lørdag kveld ble et høydepunkt og en verdig avslutning av glimrende dager i norsk natur. Klubben mottok gaver og plaketter fra de Europeiske MG-klubbene og arrangerte team og medhjelpere fikk synlige påskjønelser.



Olav Sommerin med sin MG Magnette NA 1934.



Flott MG med vill norsk natur i bakgrunnen.



Trollstigen og Stigfossen. Mektig opplevelse både for norske og utenlandske MG-kjører.



Ved foten av Trollveggen var alle samlet til lunsj under den mektige fjellveggen, 1800 meter nesten rett opp.



Livlig og hyggelig rundt middagsbordet på Union.



Lørdag var det ”kjørefri” og minicruise på fjorden.



Leder Hans Petter Øverby overrakte ”De 7 søstre” til alle i arrangementskomiteen og deres medhjelpere.

“Før verden fikk MG, var en sportsbil enten dyr og ukurant, dårlig og ukurant eller en sportsbil kun i navnet.”



Tekst: Tor Ivar Volla/BilNorge.no Foto: uniquecarsandparts.com



“MG - the Marque of Friendship”

”Safety Fast”

“Keep Driving MG”

Hemmeligheten bak MGs suksess var å bruke flest mulig masseproduserte tekniske deler, kutte litt her og piffe opp litt der, gi det hele en delikat innpakning og å knytte sluttproduktet til et tettmasket forhandlernet for volummerker. Oppskriften synes opplagt i dag, likevel tok det tid før den slo igjennom. Men da lyktes den til gjengjeld til overmål.

Cecil Kimber (1888-1945) ødela det ene benet for livet i en mc-ulykke i tenårene. Det førte til at interessen hans for to hjul ble utvidet til fire, til den grad at han i 1914 forlot trykkerimaskinene for å begynne som assistent for sjefsingeniøren i bilfabrikken Sheffield-Simplex. I løpet av 1. Verdenskrig vandret han videre gjennom Storbritanniens mangslunne bilindustri, først AC Cars, deretter komponentfabrikken E.G. Wrigley i Birmingham som Kimber investerte de fleste sparepengene sine i.

Wrigley var underleverandør til flere bilfabrikker, bl.a. Angus-Sanderson, hvis radiatorutforming var Kimbers første bil-design. En langt større og viktigere kunde var Morris, som i 1923 overtok Wrigley-bedriften etter flere katastrofale dårlige år økonomisk sett. Starten på MGs offisielle historie legges gjerne til dette året, men fullt så enkel er ikke historien.

For allerede i 1921 ble Kimber ansatt av William Morris selv som salgssjef i Oxford-filialen av fabrikkens egeneide forhandlerkjede Morris Garages. Riktignok var det her Kimber fikk foretatt de første lettere ombygninger av Morris Cowley til den mer sportslige Morris Garages Chummy, og riktignok var det fra denne forretningen initialene MG ble hentet, men veien fram til MG som et mer offisielt begrep var lang.

Med oktagon som ledestjerne

I februar 1923 flyttet Kimber sin beskjedne sidevirksomhet til et lite verksted i samme by. Tre mann var nok til å bygge om 20 biler i uka. Carbodies i Coventry sto bak de fleste skallene som både var velbygde, rimelige og ikke minst elegante, og Kimber holdt seg til denne karosserifabrikken lenge etter at MG hadde blitt en selvstendig enhet. Samme år vant Kimber en gullmedalje med en av disse bilene ved Land's End Trial, noe som

inspirerte ham til å bygge en mer ren-dyrket sportsbil av Cowley-biter. Modellen ble imidlertid så dyr at det tok et år å få solgt serien på 6 eksemplarer. Likevel valgte Kimber å legge den noe dyrere Morris Oxford til grunn for sine neste ombygginger, hvorav den ene var en lukket, sportslig personbil – det som skulle bli MGs bein nummer to helt fram til i dag. Det var denne modellen, 14/28, som i kundemagasinet The Morris Owner ble annonsert som ”The MG Vee-Front saloon” i mars 1924 – først da ble betegnelsen MG benyttet offisielt og med 1925-modellene ble det for første gang utgitt egne MG salgskataloger – uten henvisning til Morris-navnet overhodet.

Den senere så berømte åttekant med de to bokstavene inni, skal ha sett dagens lys allerede 2. mars 1923, men som varemerke ble den ikke registrert før 1. mai året etter. Bakgrunnen for logo-valget er dulgt. En av forklaringene på opphavet er at inspirasjonen ble hentet fra et åttekantet spisebord som Kimbers far hadde i dagligstua. En annen versjon er at en ansatt hos Morris Garages, Ted Edmund Lee, tok utgangspunkt i et åttekantet bolthode som en hentydning til at det var lagt vekt på bilens teknikk. Sikkert er det at det åttekantede fengselet i Abingdon-on-Thames ikke var inspirasjonen, for logoen var i bruk lenge før MG flyttet til den byen.

Uansett bakgrunn sto logoen som en påla, og den fikk noen festlige smitteeffekter i enkelte tidlige MG-modeller i form av åttekantede instrumenter og brytere på dashbordet, rattnav, bensin- og vannpåfyllingslokk, og i hvert fall i ett tilfelle som åttekantet inspeksjonslukke i bilgulvet. Virkelig synd at ikke flere slike stilige individualistdetaljer er å finne på dagens MG-modeller. Fram til 1962 var logoens farger brun ramme og ditto bokstaver på beige bunn, og da fabrikklagets løpsbiler ble lakkert i de samme fargene fikk de tilnavnet ”cream crackers”!

Fram i lyset

I september 1925 hadde etterspørselen etter de ombygde bilene vokst slik at staben talte 50 mann. MG måtte finne større lokaler i en del av radiatorfabrikken til Morris, som også lå i Oxford. Fortsatt var William Morris sjefen som hadde det

siste ord, Kimber drev fortsatt forhandlervirksomheten for Morris i byen, men Morris var med på notene også fordi han så hvilken PR-synergi hans egne hverdagsbiler fikk ved at MG brukte Morris deler - dessuten virket løsningen begunstigende for ettermarkedet hans. Åttekantens var ennå ikke å se på MGenes Morris Bullnose-lignende radiator, kun på stiggrettene. Kimber ville åpenbart gå varsomt fram. Og da Morris gikk over til flate radiatorer året etter, fulgte MG taktfullt i samme spor.

Men etter hvert som MGs profil ble mer fremtredende, ikke minst gjennom vellykkede innsatser på Brooklands-banen og i bilsport for øvrig (også utenfor øyriket), fikk Kimber lov til mer og mer, tidene var dessuten gode. I juli 1927 dukket Morris Garages Ltd. opp i det britiske handelsregisteret og MG-chassisene hadde fra nå av både et Morris-nummer og et eget MG-nummer (i nydelig samsvar med britenes sans for ”enkle” tallsystemer). Sent samme år begynte emaljerte åttekanter å dukke opp på radiatorkappene, og i januar 1928 ble MG Car Co. dannet som et aksjeselskap fristilt fra Morris Motors. Men Kimber trengte ikke gjøre seg noen illusjoner om hvem som var sjefen: Han selv og tre andre fikk en MG-aksje hver, mens den nylig adlede Sir William Morris og hans Morris Industries beholdt 19.996! Dessuten var Morris MGs styreleder.

I oktober 1928 hadde MG for første gang sin egen stand på Olympia Motor Show i London. Der viste de to nye modeller, begge med motorer med overliggende kamaksel, som skulle danne ryggraden i MGs videre program. Viktigst var den bittelille ”folkesportsbilene” M-type Midget som var basert på den nye Morris Minor, med unntak av motoren som kom



Det første MG-merket som ble tatt i bruk er ganske lik dagens MG-logo.

fra Wolseley, en konkurransrammet bilfabrikk som Sir William året før hadde overbudt sin erkerival Herbert Austin for å få tak i boet til – og videreførte som en bilfabrikk helt uavhengig av Morris Motors. Den andre nyheten var MGs ”brandbygger” 18/80, en 6-sylindret, avansert fullblods sportsvogn og den første MG med merkets karakteristiske ”verandaoverleppe” på radiator-kappen.

MG som selvstendig – utenpå

Den store etterspørselen etter M-type Midget førte til at MG i september 1929 forlot Oxford for godt da Kimber fant et mer langsiktig hjem til sine firehjulte hjertebarn i Abingdon-on-Thames. Først nå fristilte Sir William ham fra sine plikter som Morris-forhandler.

Racerversjoner av både Midget (C-Type/Monthéry) og 18/80 (Tigress) begynte nå å yppe seg i sine respektive klasser i bil-løp, bl.a. fordi Kimber benyttet seg mer av Wolseley-deler, som var politisk trygt grunnet Sir Williams eierskap der også. Morris var derimot ikke udelt begeistret for at Kimber gikk inn for et aktivt og dyrt racing-program i de harde, tidlige 30-åra. Likevel satte han ikke ned foten selv om MG ikke tjente penger, helt enkelt fordi MG høstet så mange laurbær at merket til tross for sin ”folkelighet” ble regnet blant Storbritannias ypperste sportsbil-brands. Fabrikkens slagord ”Safety Fast” ble snart et innarbeidet begrep i England. Bilens chassisnummer begynte nå alle med 251 - som var telefonnummeret til Abingdon!

Nærmere 3500 Midget ble bygget fram til 1932 da den ble avløst av J-serien, som fra 1934 ble supplert med P-serien. I 1931 kom den forfinede, men motorsvake F-serien (Magna) med små 1,27 liters seksere fra Wolseley Hornet, og ikke minst den rå 1100-kubbiks K-serien (Magnet) med kompressor. Selv den legendariske italieneren Nuvolari rattet en MG Magnet til seier i RAC Ulster TT 1931 – med en banerekord som skulle bli stående helt

til 1951, da Stirling Moss tok i bruk en C-Type Jaguar i for å slå den!

Streng sjef

I disse årene hadde den praktiske og økonomiske Sir William Morris, som i mellomtiden hadde tatt steget opp til å bli Lord Nuffield, begynt å kremte litt i anledning Kimbers disposisjoner. Så i 1933 ble den store 18/80 tatt av programmet og MG tok farvel med Carbodies som samarbeidspartner for at Morris selv skulle få jobben. Men verre skulle det bli. 1. juli 1935 omgjorde Sir William sine separate selskaper MG, Morris Commercial, Riley og Wolseley til heleide underbedrifter av Morris Motors Ltd. (senere Nuffield Group), og ansatte Leonard Lord som administrerende direktør for MG samtidig som Kimbers rolle ble redusert til driftsjef i Abingdon. Leonard Lords kall her i livet var masseproduksjon, rasjonalitet og synergier, og han var nådeløs. Mottoet hans var ”møter du en lukket dør, er det bare å sparke den opp”! Han var enda mer allergisk mot kostnadskrevede virksomhet og enda mindre begeistret for bilsport enn Sir William, og ved sitt første besøk i Abingdon skal han ha latt følgende bemerkning falle da han ble vist racingavdelingen: ”Vel, la oss begynne med å bli kvitt alt det jævla rotet her inne”. Avdelingen ble nedlagt så å si på dagen.

Omstillingsårene

Produksjonsmodellene ble heller ikke spart. Motorer med overliggende kam ble det slutt på i løpet av et år, til fordel for større 6-sylindrede støtstangmotorer fra Wolseley. Riktignok forlot Lord konsernet allerede i august 1936 fordi Lord Nuffield ikke ville gi ham provisjon av rasjonaliseringsgevinstene, men da var MGs nye kurs lagt og det var for sent å snu. Til gjengjeld fikk Kimber den noe behageligere adm. dir. Miles Thomas hos Morris Motors å forholde seg til MGs nye personbiler SA, VA og WA ble mer tilpasset et bredere publikum med mer fleksible motorer og

ditto fjæring, synkroniserte utvekslinger, hydrauliske bremses og et utseende som skulle kunne konkurrere med SS Jaguar. Selv den åpne toseters P-serien ble erstattet med den støtstangmotoriserte TA, riktignok en glimrende bil som høstet nye kundegrupper. I 1939 ble den erstattet av den Morris-motoriserte TB. Alt dette var i

og for seg vel og bra, ikke minst for driften, men ikke for den allerede etablerte MG-purist som gråt sine modige tårer over MGs forferdelige utvikling i Mammons verden.

Full stopp og omstart

Ved utbruddet av 2. Verdenskrig, stoppet aktivitetene i Abingdon helt opp. Det eneste de fikk i oppdrag, var å fremstille steikepanner til et lokalt armédepot. Kimber prøvde å spe på dette ved å få i stand andre avtaler, den viktigste var å bygge frontpartiet på Albemarle bombefly. Uheldigvis opererte han uten fullmakt fra Morris-ledelsen, og konsekvensen ble at Miles Thomas i 1941 innkalte Kimber på teppet for å anmode om hans avskjeds-søknad. For den 53 år gamle Kimber var dette et knusende slag, men som han sa til en venn kort etter avskjedigelsen: ”Jeg har gleden av å ha skapt en bil som har gitt massevis av glede og tilfredsstillelse for tusenvis av mennesker”. Han gikk over til andre jobber av teknisk og organisasjonsmessig art under krigen og planla å pensjonere seg når freden kom. Men Kimber fikk ikke oppleve den: Han ble den ene av to ofre ved en togulykke på Londons King’s Cross Station i februar 1945.

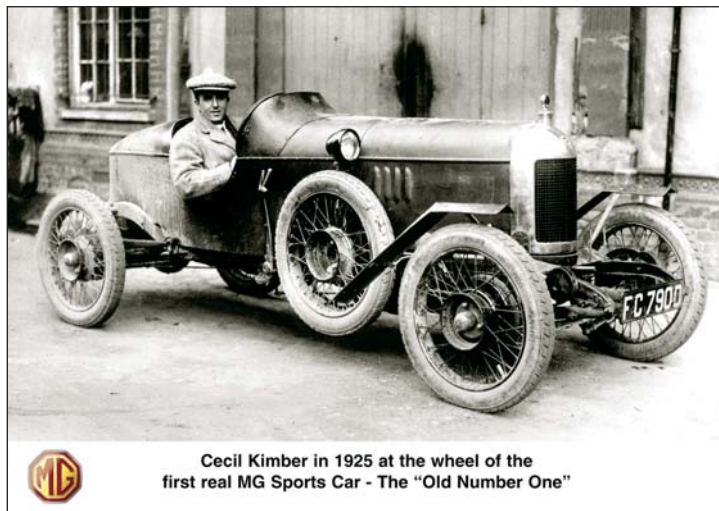
Man skulle tro at MG, som møtte freden med de fleste av sine sentrale ildsjeler ute av rekkene, fikk en tøff tid etter 2. Verdenskrig. Men nei, allerede i oktober 1945 fikk de produksjonen i gang igjen med sin førkrigs T-serie som nå var oppdatert til TC, og det varte ikke lenge før salget tok av på nytt.

Årsaken lå mye i at amerikanske soldater som var stasjonert i Europa mot slutten av krigen og deres engelske allierte, var ganske sjenerøse på å låne hverandre bilene sine. Britene fikk smaken på Jeep (deres egen Land Rover-produksjon tok til få år senere) og unge amerikanere fikk smaken på engelske sportsbiler, i første rekke MG. Den amerikanske MG-klubbens filial i Boston ble i 1944 grunnlaget for The Sports Car Club of America.

God butikk

Da TC-produksjonen opphørte i 1949, var 66% av de 10.000 eksemplarene blitt eksportert til alle verdens kanter, hvorav 20% til USA. For selv om en TC ikke kunne måle seg med en stor amcar hva krefter angikk, kunne sportsvogna til gjengjeld hives trygt rundt svinger i et tempo som ville ha vært umulig for en US-sedan. TCen ga toppførere som Briggs Cunningham, Phil Hill og John Fitch smak på bilsport.

...fortsetter på neste side



Cecil Kimber in 1925 at the wheel of the first real MG Sports Car - The "Old Number One"

”Old Number One” - den først virkelige sportsbilen fra MG, men den første bilen som MG produserte var MG 14/28 - fra sent på 1923-tallet. Foto: Heritage Motor Centre



Cecil Kimber, William Morris (Lord Nuffield), Lt. Col. Goldie Gardner og Reid Railton bak EX135.

Foto: Heritage Motor Centre

Allerede i 1947 kom de første etterkrigs MG personbilene, Y-serien, som var relativt liten sammenlignet med forgjengerne. Grunnen til den kjappe lanseringen var at utviklingen hadde startet før krigen med tanke på å presentere bilen i 1941. Modellen var sporty og holdt god kvalitet, så mottakelsen var upåklagelig.

Ved inngangen til 50-åra ble TC erstattet av TD som hadde – o skrekk og gru – platehjul og støtfangere. Puristene sutret, og enda mer skrek de da etterfølgeren TF kom i 1953 med innfelte lykter og bensintank i stedet for frittstående. På den annen side har tiden jobbet for TF, som i dag regnes blant MGs virkelige klassikere.

MG som konsern-cocktail

I 1952 gikk Nuffield-merkene sammen med Austin til British Motor Corporation (BMC). Men MGs klassiske fasong på både T- og Y-serien var i ferd med å bli gammeldags i henhold til ungdommens rådende oppfatninger om hva som var ”sportslig”. TF var derfor ment som en interimsløsning, mens personbilene i Y-serien i 1954 ble avløst av Z-serien alias Magnette. Denne hadde samme karosseri og 1,5 liters motor som BMCs tilsvarende Wolseley 4/44, - avvikene lå i utstyrspakkene, motorens trimmingsgrad samt logoer og modellnavn. MG skulle være den sportslige og Wolseley den luksuriøse.

Samme motor havnet i T-seriens etterfølger på sportsbilsiden, MGA, som ellers var en helt ny og moderne bil da den kom i 1955. Karosseriet var utviklet fra en Le Mans-prototype av TD fra 1951. MGA var en klassiker fra dag 1. Etterspørselen overgikk alle forventninger og da den siste bilen ble produsert i 1962, hadde den som den første MG-modell blitt bygget i over 100.000 eksemplarer. Ingen annen europeisk sportsbil solgte tilnærmevis så bra i USA som MGA i disse årene.

Enda mindre MGer

I 1961 begynte BMC også med “brandblanding” på sine sportsbiler. Anledningen var at deres bitte lille Austin-Healey Sprite med ”froskeøyelykter” skulle oppdateres til sin andre og noe større versjon. En måned etter at den nye Sprite kom på markedet, dukket en litt dyrere variant ved

navn MG Midget opp. Det hjalp ikke at bilene solgte bra - etter hvert lot BMC de to merkene til og med dele grill! I 1971 mistet British Leyland (Leyland hadde overtatt BMC i 1968) retten til Healey-navnet, og MG Midget kjørte resten av sitt etter hvert vanskeligere løp alene helt fram til 1979.

I 1960-åra gjorde BMC flere dumheter på personbilsiden enn noensinne. Deres eneste virkelige evergreen på området, Mini, ble utstyrt og markedsført både som Austin, Morris, Riley og Wolseley – men ikke som MG, til tross for hvilke formidable innsatser den lille tassen gjorde både i rallies og på bane. Hadde Cooper og Cooper S-versjonene blitt utstyrt med MG-grill, bøtteseter og en åttekantet ramme rundt sentralinstrumentet, hadde det bidratt til å holde liv i BMCs viktigste logo i eksportsammenheng, men den risikoen var ikke supperådet som utgjorde konsernledelsen villige til å ta. I stedet fikk MG lov til å være med på BMCs 1100 og 1300-serie (også denne Pininfarina-tegnet) fra 1962 til 1971 etter samme oppskrift som den eldre og større B-serien: En forgasser og noe utstyr ekstra. Heldigvis hadde 1100/1300 i det minste mer gøyale kjøreegenskaper enn B-droget, og med over 157.000 bygde eksemplarer holdt den i mange år stillingen som den mest utbredte MG sedan gjennom tidene.

MGB – ingen B-bil!

Da MGA i september 1962 skulle avløses, kunne den ikke ha fått en bedre etterfølger enn MGB som både var kraftigere (1,8 l), mer kompakt, oversiktlig og komfortabel. Dessuten hadde den elegante, minimalistiske og moderne linjer som appellerte til den engelske beat-ungdommen og deres idoler som snart skulle legge den vestlige verden for sine føtter (Mick Jagger var blant kundene). Med MGB ble MG-logoen for første gang endret. På en rød bakgrunn var de to bokstavene i sølv. Det samme var oktagonet rundt dem. Og aller ytterst, en ramme formet som et våpenskjold. Allerede i 1963 høynet MGB merkets produksjon med 75%, og året etter gikk 30.000 av årets 38.000 MGBer på eksport. I 1965 ble MGB supplert med den henrivende lekre coupeutgaven MGB GT.

I 1967 utgikk konsernets store sportsbil Austin-Healey 3000, og ved å klemme den store sekseren fra denne inn i en MGB oppsto MGC. Men den tunge maskinen ødela den lille bilens kjøreegenskaper tross endret forstilling, dessuten ble ikke MGC så rask som forventet, og etter bare to år og 9000 enheter ble modellen tatt av plakaten. Mer vellykket var den senere MGB V8 med Buicks Rover-utviklede 3,5 liters åtter i coupé-karosseriet til MGB GT, men den var dyrere enn MGC hadde

vært og fant under 2600 kjøpere.

Kutt etter kutt

1970-åra ble vonde for MG. Ved inngangen til tiåret kunngjorde Leyland-sjefen Lord Stokes en femårsplan for hele konsernets modellprogram. På den lista var det ikke plass til MGs personbiler, det skulle satses på Austin Allegro og Morris Marina. Riley hadde allerede blitt lagt i grava for å gi plass til Leyland-merket Triumph og MG ble underlagt Austin-Morris-divisjonen.

I 1972-73 kom USA med nye krav til utslipp og kollisjonssikkerhet som gikk ut over både Midget og MGB, selv om begge modellene fortsatte med tammere motorer, stadig mer gyselige støtfangere og andre detaljer i svart plast, og høyere sitteputer som ødela noe av MG-feelingen under kjøring.

I 1974 var Leylands finanser så hardt ute å kjøre, at Stokes måtte be regjeringen om hjelp. Konsernet ble nasjonalisert og den interne rasjonaliseringen ble stadig mer hardhendt. Året etter ble Wolseley-merket avvirket og MG, som nå ikke engang fikk noen Austin-Morris divisjon å lene seg på, fikk hele sitt utviklingsbudsjett inndratt. Merket skulle åpenbart avvikles til fordel for Triumph så fort salget av Midget og MGB sviktet. Det var en mager trøst at sølvfargen i logoen ble erstattet med gull for å markere MGs offisielle 50 års-jubileum. I 1976 ble fargene igjen endret - til sølv på en illevarslende svart bunn. MGs dødsprosess gikk fortsatt ikke fort nok for Leyland, så i 1978 kastet de MG rett i løvens gap – Jaguar Rover Triumph-divisjonen, som begynte å bygge Hondaer med Triumph-logoer på mens MG ble pint langsomt til døde. I 1980 kom slutten for oktagon-symbolet og Englands tradisjon som ledende på masseproduserte sportsbiler – MGB endte på over en halv million eksemplarer. Triumph greide absolutt ikke å fylle MGs spor, så den globale ledertrøya i dette segmentet gikk først til Fiat og senere Mazda.



Cecil Kimber
MANAGING DIRECTOR
OF M.G. CARS

Mellomspillet

Først etter at MG var offisielt avvirket, oppdaget British Leyland hvilken kultstatus MG hadde da flere interessegrupper prøvde å få overtatt Abingdonanlegget for å gjenopplive produksjonen. Leyland var imidlertid ikke villig til å gi slipp på MGens navn og logo, så forsøkene rant ut i ingenting. Men da Leyland våren 1982 ville lansere en heftigere utgave av Austin Metro, ble oktagonet (nå svart på rød bunn) hentet fram igjen av Austin Rover Group. Omsider tok man tak i "MG som Mini Cooper"-tanken. Fra samme høst kunne man dessuten få MG Metro med turbo. Leyland hadde regnet med at 8% av Metro-salget ville falle på MG-versjonene, men de la beslag på det dobbelte. Mens Morris gikk under i 1983 og Triumph året etter, herjet MG Metro i Gruppe B-rallies. I 1986 kom det nye koster inn i British Leylands ledelse, hvilket førte til at Leyland-navnet ble vraket til fordel for Rover Group.

I 1988 solgte den britiske regjering det statlige Rover Group til British Aerospace, som sørget for at så vel Metro som storebrødrene Austin Maestro og Montego kunne skaffes i MG-versjoner helt fram til 1992 – mens Austin-navnet ble avvirket i 1989 og modellene deres erstattet med Rover-navnet. Stikk i strid med Lord Stokes' intensjoner 15 år tidligere, var MG nå det eneste gjenlevende Leylandmerket fra BMC-tiden. Den som ler sist, ler altså best!

"Dagens" MG

Det skal sies at Rover for så vidt hadde nok med sitt da de i 1992 prøvde å relansere MG som sportsbil igjen med MG RV8. Dette var et modernisert MGB-skall med Rovers 3,9 liter V-åtter i. Utseendet og prestasjonene var slett ikke verst, men MGB-linjer og egenskaper ble nå forbundet med nostalgi og modellen falt mellom to stoler.

Heldigvis hadde MG noe betydelig mer moderne på lur, den åpne midtmotorbilen MGF som med sin 1,8 liters Rover-firer var en tidsriktig etterfølger til MGB, bortsett fra et par tiårs manglende mellomledd som for eksempel kunne vært MGD og MGE. Uvant fra et MG-perspektiv var selvsagt også plasseringen av motoren – noe som fort ble tilgitt i og med at MGF raskt ble Englands mestselgende åpne toseter etter at den kom på markedet i 1995, året etter at British Aerospace solgte Rover/MG videre til BMW. I mai 2000 solgte BMW Rover Group til Phoenix Venture Holding som mot slutten av samme år relanserte logoen i original brun og beige på sporty MG-utgaver av Rovers modellpalett 25, 45 og 75. Omtrent samtidig kom en Le Mans-MG utviklet i samarbeid med Lola. Personbilene kom i

produksjon året etter og fikk betegnelsene ZR, ZS og ZT, som henspilte på Z-serien Magnette fra 1950-åra.

På samme måte fikk MGFs avløser i 2002 gjenopplivet TF-betegnelsen fra samme tidsepoke. Mer historieløst var det at ZT også ble levert som – o skrekk og gru – stasjonsvogn, men Jaguar og Rover slo jo inn på samme linje omtrent samtidig.

Helt siden 2. Verdenskrig hadde MG trukket veksler på sin stolte fortid, og dommedagsprofetiene over merket har vært der gjennom mesteparten av dets 90-årige eksistens, men så har MG også stort sett "levd farlig". Verre var at det comebacket som England ventet at MG ville gjøre i USA, etter at rettighetene ble overtatt av Quale Mangusta sommeren 2001, uteble. I 2005 gikk MG Rover konkurs, og solgt til kinesiske Nanjing Automobile Group som senere ble en del av SAIC Motor -Shanghai Automotive Industry Corporation.

"Klassiske" MG i Norge

Ikke mange MGER kom til Norge før krigen, men allerede i 1929 deltok Chas Scappel i KNAs Høstløp med en. I 1933 fortalte Rolf Husem pressen at han hadde registrert firmaet Autocar for å importere Studebaker og MG, og han foretok en liten prøvetur med sistnevnte merke. Samme år kunne også Helge Larsen fortelle at han hadde tatt inn en MG Midget til Norge. I 1934 deltok Georg og Nils Lassen i hhv. Korketrekkeren og på Jarlsberg med en MG i sportsvognklassen inntil 1500 ccm. I 1937 deltok Knut Solberg med MG i KNAs pålitelighetsløp. Alle disse tre innsatsene resulterte i andre plasser.

I 1937 ble det første regulære importforsøket med MG gjort av Morris-importøren N.E. Rasch-Olsen (fra 1939 Northern Auto Import Co.). Det året kom det tre nye og to bruktimporterte MG på norske skilter. I 1938 fulgte to brukte til og ytterligere en i 1939, men ingen flere nye.

Allerede i 1946 startet nybilimporten igjen, prisen på den første var kr. 13.650 i følge Prisdirektoratet. 3 biler til ble tatt inn til og med 1948, det siste året også en bruktimportert. Leif Johnsen rattet en MG til femteplass som beste nordmann i klassen under 1500 ccm ved Gardermoracet i 1947.

Deretter følger "de mørke statistikkår" fram til 1955, fra krigen og i hvert fall fram til 1954 var det C.E. Sontum A/S som hadde MG-importen i Oslo før Oscar Skotvedt overtok senere i tiåret og videreførte importen fram til 1969. I Bergen sto Brødrene Wigand for MG-importen helt fra 1947 til 1969.

Fra og med 1955 og ut femtitallet ble det norske skilter på 58 nye MGER. Men om MGs markedsandel her hjemme var liten, sank den ytterligere ved opphevelsen av kjøpsrestriksjonene på nye biler fra 1960. Stykksalget styrket seg imidlertid fra 1959 til rundt 25 og doblet seg omtrent fra 1965, det året passerte den norske merkebestanden 300 enheter.

Norske MG i nyere tid

Fra 1968 passerte MG-bestanden 500 enheter ved at nysalget igjen doblet seg til et tresifret pr. år. Toppåret på salg av nye MGER var 1969 med 264 biler, men året etter overtok British Leyland Norge ansvaret for alle Leyland-produkter og MG-salget raste utfor. Riktignok nådde den norske MG-parken 982 biler i 1972, og det er all grunn til gi 1100/1300-serien fortjenesten for at MG nesten nådde en firesifret bestand, men i 1974 ble Norges siste nye MG solgt og importøren skrudde tilførselskrana helt igjen. At Trans Motor AS overtok ansvaret i 1980 hjalp overhodet ikke – MG eksisterte jo ikke på det tidspunktet! MG-bestanden var da blitt mer enn halvert på åtte år, og i 1986 var den nede på 300 biler.

Det var nye, gunstige importbetingelser på biler over 30 år som omsider fikk snudd utviklingen igjen, men på et slikt grunnlag gikk oppgangen selvsagt langsomt. Først i 1996 passerte beholdningen igjen 500-tallet, mye ved hjelp av veteranimporterte MGB som opplevde en ny vår i Norge.

For 19 år siden ble "den moderne" MG sportsbilen lansert. Da MGF ble presentert på Geneve-utstillingen i var det første gang en helt ny MG-modell ble lansert på 32 år (MGB i 1962). I februar 2002 kom en kraftig oppdatert modell. Endringen var så store at det var på sin plass med en "ny" modellbetegnelse: MG TF. I MG-sammenheng var dette intet ukjent modellnavn. Den forrige MG TF var den siste i rekken av MGs T-modeller (1953 - 1955).



Den første modellen som MG produserte var MG 14/28. Det ble totalt bygget ca. 440 biler av denne modellen og verdien i dag antas å være 80-100.000 £.

Foto: Heritage Motor Centre, Gaydon

25 år i MG-klubben

Av Erik Katrud



Jeg har vært medlem av NMGK siden 1995 og dette har vært et medlemskap som har gitt glede, utfordringer og svært mange flotte opplevelser, både med og uten bil. En ting kan slås fast med en gang: Menneskene og det sosiale fellesskapet i klubben er det som gir NMGK et særpreget som andre klubber kan misunne oss.

Etter å ha vært sekretær i klubben og senterleder for Buskerud senter har jeg fått oppleve klubben fra flere sider med både glede og utfordringer. Jeg vil imidlertid trekke fram noen høydepunkter på denne lange reisen med klubben.

Først og fremst må det være de lange turene i inn- og utland sammen med Buskerud senter. Her kan nevnes Skottland rundt, Drammen-Lofoten tur-retur og sør-England med Somerset og Cornwall. Opplevelser og episoder fra disse turene blir aldri glemt.

Som senterleder fikk jeg gleden av å kople kontakten mellom klubben og Motorhistorisk senter på Burud. Her har vi funnet vår plass i et fantastisk miljø, med utrolig mye kunnskap og erfaring. Med møterom og kontorplass, tilgang på verksted og lagringsplass er dette enhver bilklubbs drøm. Åpen kveld på Burud på fine onsdagskvelder må bare oppleves!

Av de arbeidsoppgavene som både har vært mest utfordrende, men gitt mest glede, står European Event i 2009 først i køen. Arbeidsgruppen brukte ca. 2 år på forberedelsene og treffet ble gjennomført med 250 biler fra hele Europa i juni 2009. Fergene fra England var blitt nedlagt og det gjorde sitt til at antall engelske biler ble noe redusert. Union var vårt eventhotell og et sted der nei og umulig er ukjente ord. Vi spurte om det var mulig å få Ares flotte, grønne MGA inn i resepsjonen til treffet og ikke lenge etter var bilen på plass via et dobbeltvindu.

Det er særlig en episode som sitter i minnet: Sent tirsdag kveld, dagen før den planlagte ankomstdagen var det et ufyselig vær. Plutselig hørtes en umiskjennelig MG-motor utenfor inngangen. Der ute traff vi en tysk MGTC, møkkete og fæl med et eldre ektepar i våte skinnjakker, lærhjelmer og briller. Vi uttrykte vår beklagelse over været, men fikk en strålende tilbakemelding: Ingen kan tenke på været i slike omgivelser og tenk, vi har kjørt i snø!

Hele treffet var preget av hyggelige samtaler med begeistrede europeiske bilentusiaster og ble gjennomført helt i tråd med planene. Vi kunne avslutte treffet med et overskudd på 100.000 kroner som har kommet klubben til gode.

Turen til Lofoten og Vesterålen ble en opplevelse for livet. 4 biler fra Drammen tok turen og kjørte riksvei 17, Kystriksveien, fra Namsos til Bodø i tropevarme. Med et slikt landskap, slikt vær og veier som er skapt for engelske sportsbiler kan en ikke ha det bedre. Vi tok turen over fjorden til Engabreen og opplevde Svartisen på nært hold i 30 varmegrader. Fra Bodø tok vi bilene på Hurtigruta til Sortland og kjørte rundt i Vesterålen. Turen ut til Nyksund og overnattningen der ble en fantastisk opplevelse, ikke minst på grunn av det spesielle «hotellet» vi fikk. I Svolvær hadde vi bestilt rorbu og brukte den som basis for turer rundt i Lofoten. Hele reisen ble avsluttet med å ta hurtigruta til Trondheim og kjøre hjem til Drammen.

Det er selvsagt mange flere turen med gode opplevelser en kunne tatt med. Det gjelder Sports-car Rally, MG-treff og dags- og kveldsturer sammen med trivelige bilglade mennesker, men her får det bli med dette lille utvalget.



Erik mottar plakett på Årsmøte i 2017 for sin innsats som senterleder i Buskerud senter.



På tur med Hurtigruta.



Vårt «hotell», Holmvik brygge i Nyksund.



Svartisen, Engabreen.



Ares MGA klar for turen inn vinduet på Union Hotell i Geiranger hvor den skulle stå på utstilling i resepsjonen.

Lederne i klubben gjennom 50 år!

1970-1971 Bård Nielsen
1972-1978 John Erik Skjefstad
1979-1982 Halvor Asland
1983-1986 Glenn Gulbrandsen
1988-1989 Ørnulf Andreassen
1990 Petter A. Winther
1990-1992 Trond Jonassen
1992-1996 Marcel Lesche Vanberg
1996-2002 Einar Hville
2002-2005 Tove Rygh Johansen
2007-2008 Steinar Braaten og Tor Gunnar Kaugerud
2008-2009 Ola Thygesen
2009-2010 Hans Petter Øverby
2011-2014 Ola Thygesen
2014-2018 Peter Skarsjø
2019- Ola Thygesen

Styret i 2020

LEDER Ola Thygesen
NESTLEDER Tore Lie
SEKRETÆR Øyvind W Wiksaas
KASSERER Anita Wiksaas
STYREMEDLEM 1 Bjørn Erik Vesterås
STYREMEDLEM 2 Bente Kristiansen
VARAMEDLEM 1 Ellen Babette van der Horst
VARAMEDLEM 2 Per Roger Nielsen

Æresmedlemmer

Steinar Braaten
Marcel Lesche Vanberg
Halvor Asland
Tore Lie
Truls Sundt
Bård Nielsen
John Erik Skjefstad
Halvor Westgaard
Knut Horgen
Roy Råge
Bjørn Rygh

Hederskomiteen:
Leder Sigurd Sandtveit,
Halvor Asland og Berit Frøseth Nielsen



Fra venstre: John Erik Skjefstad, Anne Huitfeldt og Bård Nielsen. Tre personer skulle 3. november 2010 tildeles det synlige beviset på at de var utnevnt til æresmedlem i Norsk MG Klubb. Halvor Westgaard døde 12. oktober og Anne tok i mot prisen på hans vegne. Bilde tatt på sentermøte på Frysja.

MG-entusiaster i MG Magasinet

nr. 3-2010: Tom Gustavsson
nr. 4-2010: Olav Sommerin
nr. 5-2010: Marcel Lesche Vanberg
nr. 1-2011: Roy Råge
nr. 2-2011: Are Wang
nr. 2-2012: Tore Lie
nr. 3-2012: Halvor Asland
nr. 2-2013: Knut Horgen
nr. 3-2013: Dag Andreassen
nr. 4-2013: Petter Nessimo
nr. 1-2014 Kjell Hagen Nilsen
nr. 2-2014 Hans Petter Øverby
nr. 3-2014 Bjørn Erik Johannessen
nr. 4-2014 Raymond Wardenær
nr. 1-2015 Bård Nielsen
nr. 2-2015 John Erik Skjefstad
nr. 3-2015 Øyvind Wiksaas
nr. 4-2015 Per Huse
nr. 1-2016 Per Mügge
nr. 2-2016 Hanne-Hege-Per Sondresen
nr. 3-2016 Jan Vidar Ødegaard
nr. 4-2016 Thor Håkon Theodorsen
nr. 1-2017 Rune Kallestad
nr. 2-2017 Egil Hagen
nr. 3-2017 Arne Klepp
nr. 4-2017 Jonny Klemmetsrud
nr. 1-2018 Jan Morten Ødegaard
nr. 2-2018 Frank Moskaug
nr. 3-2018 Per Roger Nielsen
nr. 4-2018 Erik Bogaard
nr. 1-2019 Per Johan Krogdahl
nr. 2-2019 Peter Skarsjø
nr. 3-2019 Odd Enevold
nr. 4-2019 Bjørn Erik Vesterås
nr. 1-2020 Hans Løvdahl
nr. 2-2020 Are Trælvik
nr. 3-2020 Steinar Braaten



For en skikkelig MG-entusiast som Knut Horgen er det "helt naturlig" å ha bilen - en MG TC 1949 - i stua om vinteren. Knut har også parkert sin sølvgrå Vespa 160 GS fra 1963 i stua. Det ryktes at ikke alle i familien var helt enige i dette!

Ladies Corner i MG Magasinet

nr. 3-2010: Mette Skjelbred Sannes
nr. 4-2010: Kathrine Espeland
nr. 5-2010: Randi Asbjørnsen
nr. 1-2011: Wenche Sand
nr. 2-2011: Astrid Hedemann
nr. 3-2011: Anne Marie Madssveen
nr. 4-2011: Anne-Karin Moskaug
nr. 1-2012: Ellen-Cathrine Østli
nr. 2-2012: Solbjørg E. Kallestad
nr. 3-2012: Ki Sagen
nr. 4-2012: Anne Marie Steenberg Jonassen
nr. 1-2013: Eva Hegeli Haagenrud
nr. 2-2013: Bente Finnstad
nr. 3-2013: Solveig Sommerin
nr. 4-2013: Marit Mügge
nr. 1-2014 Iris Tronstad
nr. 2-2014 Anne Bakken Sandtveit
nr. 3-2014 Liv Sæterstøen
nr. 4-2014 Ise Dedekam
nr. 1-2015 Anne Kristin Hegdal
nr. 2-2015 Kjersti Aarstad
nr. 3-2015 Marit Olafsen
nr. 4-2015 Trine Heffling
nr. 1-2016 Berit Frøseth Nielsen
nr. 2-2016 Marianne Kjølner
nr. 3-2016 Berit Bogaard
nr. 4-2016 Dagny Huse
nr. 1-2017 Jette Burrows
nr. 2-2017 oversikt 2010-2017
nr. 3-2017 Liv Gulbrandsen
nr. 4-2017 Lisbet Hardi Horgen
nr. 1-2018 Hege og Hanne Sondresen
nr. 2-2018 Bente Kristiansen
nr. 4-2018 Solveig Andersen
nr. 2-2019 Kjerstin Klemmetsrud
nr. 3-2019 Vigdis Sætevik
nr. 4-2019 Karin Herwig
nr. 2-2020 Ranveig Hagen
nr. 3-2020 Berit Trandem



Balestrand
Inspirerer deg

Hotellet for
Bilentusiaster

PERLA VED SOGNEFJORDEN
Tlf. 57 69 42 00 www.kviknes.no

KVIKNES  HOTEL



SENTERLEDERE

Agder senter

Jan Vidar Ødegaard
Mobil: 992 33 512
nmgkagder@nmgk.no

Bergen senter

Peter Skarsjø
Mobil: 990 03 315
nmgkbergen@nmgk.no

Buskerud senter

Per Brinchmann-Hansen
Mobil: 995 68 454
nmgkbuskerud@nmgk.no

Follo senter

Tore Lie
Mobil: 901 40 658
nmgkfollo@nmgk.no

Midt-Norge senter

Petter Nessimo
Mobil: 928 98 041
nmgkmidt norge@nmgk.no

Molde senter

NY senterleder søkes

Oslo senter

Roy Thorvaldsen
Mobil: 968 63 097
nmgkoslo@nmgk.no

Rogaland senter

Bjørn Erik Vesterås
Mobil: 975 47 036
nmgkrogaland@nmgk.no

Vestfold senter

Finn Gunnar Bruun
Mobil: 907 37 892
nmgkvestfold@nmgk.no

Østfold senter

Egil Hagen
Mobil: 977 57 215
nmgkoestfold@nmgk.no

KONTAKTPERSONER

MG-Innlandet/Øvre Østlandet
NY kontaktperson søkes

Ålesund

Randi Asbjørnsen
Mobil: 915 31 313
randi.asbjornsen@hotmail.no

MG Nord Hammerfest

Odd Enevold
Mobil: 926 58 475
odd@advokatenevold.no

REGISTER -

FØRERE

MG før 1936

Olav Sommerin Tlf: 62 96 18
15 Mobil: 952 55 422
nmgkmmm@nmgk.no

MG 1936 - 1955

Ola Thygesen
Mobil: 924 04 540
nmgkregister@nmgk.no

MGA, ZA, ZB, Mk III, Mk IV Magnette og TwinCam

Hans Løvdahl
Mobil: 909 50 969
nmgkmg@nmgk.no

MGB, MGC og MGB V8

Truls Sundt
Mobil: 907 77 615
nmgkmg@nmgk.no

Moderne Midget

Ole-Fredrik Lynum
Mobil: 916 15 626
nmgkmidget@nmgk.no

MGF/TF

John Paulsen
Mobil: 902 88 566
nmgkmgf@nmgk.no



*Vi ønsker nye medlemmer
velkommen i Norsk MG Klubb!*

Kjell-Reidar Hetland	Jonas Liesgate 26	4319	Sandnes
Geir Thorvaldsen	Sagerudsvingen 1	1482	Nittedal
Terje Christoffer Amundsen	Nordraaksgt 1	0266	Oslo
Rune Taksdal	Brynelnden 18	4340	Bryne
Arild Stølen	Kråkefjellveien 18	4370	Egersund
Ola Hjørungdal	Hjørungdalen 43	6063	Hjørugavåg
John T. Balcon	Morkelstien 24	3032	Drammen
Terje Stene-Johansen	Gamleveien 33	1642	Saltnes
Eirik Steinsland	Nesevegen 293	4352	Kleppe
Rolf Torgrim Nedrebø	Heigreveien 229	4312	Sandnes
Øystein Røstad	Gullerød 3	1642	Saltnes
Tore Yndesdal	Jarenveien 3 A	1340	Skui
Merete Rosseland	Rosselandsveien 97	4647	Brennåsen
Lars Christian Amundsen	Parkveien 24a	2212	Kongsvinger
Olav Fjeld	Nordre Haugen vei 20	1970	Hemnes
Harald Eckbo	Løkenveien 36A	1408	Kråkstad
Kjell Bjørndalen	Østerliveien 1	3085	Holmestrand
Odvar Sperling	Himmelberget 19	1621	Gressvik
Morten Irgens	Parkveien 5c	0350	Oslo
Anna Vindedal	Waldemar Thranes gate 55a	0173	Oslo
Hallstein Fornes	Solbergliveien 1	0671	Oslo
Eldar Sofienlund	Lillerutsvei 55b	1364	Fornebu
Dag Morfelt	Skogfaret 10 D	0382	Oslo
Arnt Stendal	Hvittingfossveien 200	3089	Holmestrand
Frank Ove Brøvig	Jaktoddveien 7	4621	Kristiansand S
Ingar Andreassen	Hindtåsveien 13	3612	Kongsberg
Gisle Nødtvedt	Holgerslystveien 2d	0280	Oslo
Nikolai Bergum	Kompveien 2171	1930	Aurskog
Odd Frithjof Smith	Roaldsøyveien 94B	4085	Hundvåg
Jan Sætre	Verftsbakken 2	5011	Bergen
Sigurd Rasmussen	Postboks 60	4358	Kleppe
Helge Odden	Kongsvegen 493	2636	Øyer
Perry Myhre Remøy	Langvikveien 40	3145	Tjøme
Josephine Stapnes	Røværeveien 14	4029	Stavanger
Ole Magnus Lillestrand	Trøgstadveien 488	1814	Askim
Svend Ole Heggedal	Korvettveien 1	4920	Staubø

Vervekampanje

Kjenner du noen som kjører MG som ikke er medlem i Norsk MG Klubb?

Da gir jeg deg en utfordring:

VERV ET NYTT MEDLEM, send meg e-post, og du blir med i konkurransen om å vinne en flott premie!

Sørg for alltid å ha klubbens MG-folder i bilen - både i MGen og privatbilen. Ser du en MG parkert som for deg er ukjent - legg folderen i bilen. Snakk med MG-eiere på turer, treff eller utstillinger. Senterlederne har folderen.

Lyst til å bli med i "verveteamet"?

Vi søker medlemmer som kan tenke seg å gi litt av sin fritid til arbeidet med å skaffe flere nye medlemmer. I våre bilregistre har vi registrert flere hundre MGER hvor eierne ikke er medlem i Norsk MG Klubb. Oppgaven er å spore opp disse - sende mail, SMS eller ta en telefon og spør om de ønsker å bli med i MG-klubben.

Hører jeg fra deg?

Sigurd Sandtveit
Mobil: 90 50 70 93

E-post: sigurd@asker-reklame.no



Bruk våre samarbeidspartnere

Vrådal - Midt i Telemark!



Vi ønsker medlemmer i MG-klubben velkommen til oss. GRATULERER MED 50 ÅR!

For bilentusiaster: www.hubriding.no
Et nytt konsept hvor du bor på hotellet og nyter nye og spennende kjøreruter hver eneste dag.



Straand Hotel • 3853 Vrådal i Telemark • tlf 35 06 90 00 • www.straand.no

VERKSTED - SERVICE
SPESIALIST PÅ GAMLE BILER

LIER TRAKTOR

WWW.LIER-TRAKTOR.NO

VI GJØR DIN VETERANBIL MER MILJØVENNLIG:

Vi har over 20 års erfaring med salg og montering av
MAGNETIZER MILJØMAGNETER



- REDUSERER UTSLIPP MED OVER 50%
- 5 - 6 % EFFEKTØKNING
- 8 - 10 % DRIVSTOFFBESPARELSE

Priseks.: MGB 2 forgassere kr. 3.840 + mva. Mont. ca. kr. 500 + mva.

ØVRE EIKERVEI 75 • TLF 32 21 81 81 • post@liertraktor.no

**BRUKTE OG NYE DELER
TIL ENGELSKE SPORTSBILER**

- RESTAURERING • SERVICE • V8-KONVERTERING
- MOTOR- OG GIRKASSEOVERHALING • EU-KONTROLL

WWW.MGHAGEN.NO
MGHAGEN@HALDEN.NET

TELEFON..... 69 89 60 00
MOBIL..... 922 52 457
VERKSTED..... 909 14 157

ÅPENT 10 - 16 OG EVT. ETTER AVTALE
VANDUGBAKKEN 18, 1850 MYSEN

ÅRETS NYHET I POLAR-SERIEN

POLAR BLASTER

POLAR - EN SKUMMENDE BILPLEIESERIE



www.autoglym.no www.krefting.no

Lunsj- buffet

Kl. 11.30 - 13.00
Mandag - fredag

Søndags- middag

Kl. 14.00 - 17.00

park inn
by Radisson
HAUGESUND AIRPORT

Lunsj- buffet

Kl. 11.30 - 13.00
Mandag - fredag

Søndags- middag

Kl. 14.00 - 17.00

park inn
by Radisson
HAUGESUND AIRPORT

Lunsj- buffet

Kl. 11.30 - 13.00
Mandag - fredag

Søndags- middag

Kl. 14.00 - 17.00

park inn
by Radisson
HAUGESUND AIRPORT



HOTEL UNION™
GEIRANGER • 1971 • FJELL KULEN

Hotel Union Geiranger

www.hotelunion.no

Tlf: 70 26 83 00

Epost: booking@hotelunion.no

Din codriver fortjener vel et familiemedlemskap?

Kun kr. 150,- pr. år

Familiemedlemskap gir samme rettigheter som et hovedmedlem, men mottar ikke eget MG Magasin.

Meld inn på: www.nmgk.no

Eller send e-post til Truls Sundt med:

Familiemedlemmets navn,
e-postadresse og fødselsår og
hovedmedlemmets navn

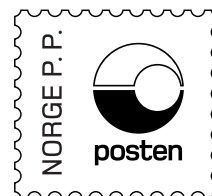
E-post: sundt@online.no

Mob. 90777615

NB! Ved innmelding etter
1. september dekker kontingenten resten av
inneværende år og kommende kalenderår.

Returadresse:
Norsk MG Klubb
c/o Truls Sundt
Bendixens vei 63
5067 Bergen

B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE



40 Klubbens 40 års jubileum i 2010



Jubileumsfeiringen ble "en flott dag på landet" - Tronstad Gaard på Hurum.

Klubbens hovedarrangement fant sted på Tronstad Gaard lørdag 21. august 2010. Nærmere 120 mennesker var samlet og mer enn 60 biler skinte om kapp med solen. Det kom medlemmer fra vestlandet, sørlandet og østlandet og mange hadde overnattet på veien til Hurum. Velsmakende rømmegrøt og spekemat stod på menyen. Det var omvisning i gårds museet på låven, taler, kino og traktorløp.



Arrangørteamet for jubileumsarrangementet 2010 - fra venstre: Erik Katrud, leder Sigurd Sandtveit, Halvor Asland og Erling Bruun.



Lisbet Horgen kan mer enn å ratte MG.



Uteservering av spekemat og rømmegrøt og senere ble det "MG-jubileumskake" på alle deltakerne.



Classic
CENTER



www.classic-center.dk

Levering 0-30 kg - 140 DKK

Ved kjøb over 1500 DKK - Gratis levering

Alle kjøb pålegges 125 DKK til toldbehandling
(Du får da leveret direkte på døren!)

Bekledning & Utstyr
Reservedeler
Biltilbehør
Skilter
Olje



Nyhet til
MGA



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

Norsk MG Klubb er tilsluttet MGCC - MG Car Club i England og



www.nmgk.no

LMK - Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber