



MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY



MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB

NR. 4 Desember 2020

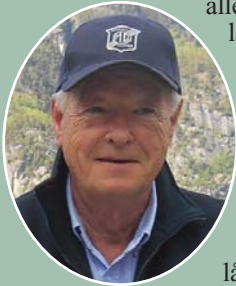


*God Jul - med ønske om et
godt nytt MG-år!*

Med dette nummeret av MG-Magasinet legger vi bak oss et merkelig år. Hendelser helt utenfor vår kontroll påvirket alt vi hadde tenkt å gjøre denne sesongen. Besøk hos slekt og venner, lokale treff med andre bilentusiaster og spontane sammenkomster av ymse slag måtte avlyses eller begrenses etter myndighetenes mange pålegg for å hindre spredning av et ugreit virus. Vi skjønnte tidlig at denne sesongen ville bli utfordrende og veldig spesiell.

Vi hadde tenkt at 2020 skulle bli året da Norsk MG Klubb skulle feire 50-års jubileum med pomp og prakt. Mange senter skulle besøkes på klubbens jubileumstur gjennom landet, vi skulle treffe nye og gamle MG-venner, solen skulle lyse og nypolerte biler skulle parkeres på torg og gater til beundrende blikk fra de fremmøtte.

Som leder av Norsk MG Klubb blir jeg ydmyk når jeg tenker på alle frivillige som hadde lagt ned så mange timer med arbeid for å skape en god ramme rundt klubbens feiring av 50-års jubileet. Vi håper nok alle sammen at 2021 skal bli et "normalår" for klubben og alle medlemmene.



Ola Thygesen
Leder NMGK

Jeg sender en varm takk til alle senterledere som på tross av restriksjoner har greid å legge til rette for lokale treff av varierende størrelse under rådende forhold. Tusen takk alle sammen!

Av hyggelige hendelser i 2020 vil jeg nevne en jevn tilstrømming av nye medlemmer i NMGK. Det virker som om merket MG tiltrekker seg mennesker med sans for Klassisk MG og at klubbens aktiviteter faller i smak. Vi fikk i sommer en ung dame på 24 år inn i klubben og ikke bare ble hun medlem, men kjøpte seg også en MGB GT som hun hadde ønsket seg lenge.

Du la kanskje merke til at jeg skrev Klassisk MG? Jeg gjør dette fordi vi nå også får Elektrisk MG inn i familien. Den nye elektriske MG ZE har fått mer enn 3000 nye eiere, og NMGK har fått en kontaktperson for denne gruppen. Han heter Hans Løv-dahl. Det skal bli spennende å se hvor mange nye medlemmer vi får med Elektrisk MG, men vi vet at det blant våre medlemmer allerede er noen som har både Klassisk MG og Elektrisk MG.

Det skal ikke mye fantasi til for å forstå av vi som har veteranbiler eller veteranbil som hobby går en vanskeligere tid i møte. Politiske partier med markeringsbehov fremlegger til stadighet nye fantasifulle ideer om endringer som ikke er formulert for å fremme vår hobby. Et av de siste fantasifulle forslagene som ble luftet var at vi i fremtiden ikke skulle få lov til å reparere på egen bil. Forslaget fikk så kraftige protester at det ble trukket. For mange år siden ble det også foreslått at motorolje kun skulle selges mot innlevering av samme mengde gammel olje.

Det finnes flere eksempler. Dette betyr at vi ikke skal ta noe for gitt og være på vakt når politikere fremmer forslag "for den gode sakens skyld" For noen dager siden kom et blomstrende ønske fra en fanatisk gruppe som vil at vi skal betale for å parkere på privat grunn. Jeg regner med at det blir god advokatmat av slikt, men at noen har evnen til å tenke i nevnte baner, forteller mye om hva fremtiden kan bringe av utpekerte forslag.

Styret og arrangementskomiteene planlegger nå for sommeren 2021. Går det som vi håper vil både Norsk MG Rally og Norwegian Sports Car Rally kjøres som vanlig. Og kanskje blir det Norsk MG Treff til høsten også. Vi krysser våre fingre!

Jeg og hele styret ønsker dere alle GOD JUL, men først og fremst et GODT NYTT ÅR!



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

Norsk MGA med juletre ble internasjonalt kjent



Bildet av bilen til John og Ingrid Barret med juletre i minus 17 grader var på forsiden av MG Magasinet nr. 6-2008 og på forsiden av Safety Fast nr. 12-2009. Nå også på postkort fra Overseas Team at Kimber House.



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



side 4 MG-entusiasten



side 8 120.000 km i MGB



side 13 Ny i MG-klubben



side 14 Medlemskap i NMGK



side 16 Sentertur i Telemark



side 19 Ladies Corner



side 20-26 Sentersider



side 29 MG-stevnet på Bessnes



side 32 God Jul og Godt Nytt År



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.

Jul i garasjen?

Som jeg leste på Facebook: Blir det vanskelig å arrangere juleselskaper så har jeg en plan B: Garasjen! Der er det ingen smittefare og jeg trenger ikke å holde 1 meter avstand til min kjære MG.

Jeg kan kysse og klappe litt på den og kose meg som aldri før. Ta med noen ribbebiter, godt juledrikke og litt dessert og sette meg i førersetet. MGen kan få en ekstra Spabehandling av seter og interiør. Sammen kan vi mimre om årets turer og opplevelser og planlegge hva vi skal gjøre neste år. I en artikkel i dette magasinet stilles spørsmålet: Kan en bil ha sjel? Og svaret som jeg slutter meg til av hele mitt hjerte: Jo visst har MGen sjel!

Som Ola skriver i sin leder går alle med veteranbiler en tøff tid i møte. Både EU og norske politikere mener at slike biler har så store utslipp og forurensere så mye at bruk av slike kjøretøyer bør forbys! Det som er faktum er at disse bilene kjører få mil i året og slipper ut så lite at det knapt kan måles. Fremtiden er ikke bare elektrisk.



Bak nissevinduet i garasjen står vår MG og bare venter på våren.



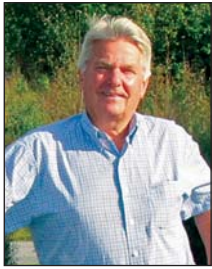
En dag vil fornuften seire og til jul i år ønsker jeg meg politikere som har kunnskap og evne til å verne om "Kultur på hjul" og sørge for at vi også i fremtiden har drivstoff uten etanol. Det er lov å ønske!

I romjulen skal vi ta frem bilder fra MG-turer og treff og kose oss med minnene. Vinteren blir kortere og våren kommer forttere når vi gjenopplever de mange flotte MG-opplevelsene vi har hatt.

JUBILEUMSNUMMERET ble utrolig godt mottatt og vi takker for alle entusiastiske tilbakemeldinger på telefon, mail og i sosiale medier.

Julen blir ikke det samme uten MG Magasinet!





Helge Syversen

Fra Oslo/Son
Follo senter
Gift med Berit
Trandem

Ble allerede som barn veldig interessert i å skru på saker for å se hvordan ting fungerte. Dette resulterte i mye fortvilelse fra mine foreldre! Julaftenen, en gang tidlig på 50 tallet, ble en flott lekebil skudd fra hverandre, men det var umulig å få den sammen igjen! Stor frustrasjon, men det løste seg da storebror ga meg sin og julen var reddet.

Det bare fortsatte opp gjennom årene og det ble stadig større prosjekter og mye hoderisting fra mor og far. Vespa i deler som ble vasket i white spirit i badekaret var ikke helt greit, men badekaret ble meget rent etterpå, pussig nok.

Mitt veivalg var vel forholdsvis spikret, - det måtte bli noe mekanisk. Jeg ble etterhvert Stud. Mekk. på Sogn videregående. Bilinteressen var stor fra før og med denne utdannelsen kunne man gå løs på større oppgaver. Det ble mange forskjellige biler å skru på gjennom årene og engelske biler var rimelige, så det ble et variert utvalg av forskjellige type biler, Mini, Vauxhall, Goggomobil, PV, Amazon osv. Mange biler passerte, men det var en jeg aldri glemte: MGB! Den hadde jeg sett tidlig i 60-årene i gata hjemme. En rød og lekker uoppnåelig bil med økonomien jeg hadde den gang.

Tiden gikk og etter bytte av jobb og med feriested på Sørlandet ble det båt for alle pengene. Med kone og barn ble det ferie i båt som var lystbetont sammen med flere venner. Så ble det hyttebygging, mindre båt og mere fritid. Årene gikk og til min store overraskelse kjøpte Berit en Vespa Rally til meg! Hadde mange gode minner fra ungdommen med Vespa, men Berit ble aldri fortrolig med å sitte på, så det ble flest turer alene og det var kjedelig. Solgte den etter et års tid.

Nå nærmet det seg min 55 års dag og Berit lurte meg intetanende med på tur til Hamar. Skulle se på gamle tomter der fra barndommen. Bare tull, hun hadde funnet en MGB til salgs og det var derfor vi dro til Hamar. En racing-green 68 modell! Det ble kjøp og turen hjem gikk uten problemer. Nå begynte en ny tid. Bilen var USA-import og det



Fra "Norsk MG Treff 2020" på Lista. Vår MG TF er en 2005 modell - den siste som ble importert til Norge.

var en del å gjøre, men det var jo det jeg ønsket meg. Fikk leid garasjeplass hos A Ford klubben nedenfor Carl Bernes Plass og det ble en vinter der med å forbedre bremses, eksos, hjullagre osv.

Første tur ble en Norgestur rundt på Vestlandet - ned Trollstigen og nedover Gudbrandsdalen. Før Otta ble det mye smell og bang og til slutt helt stopp. Ringte NAF der vi var medlem - så det ble tur til Otta. Bilen ble parkert og vi tuslet til togstasjonen. På toget hjemover kom vi i snakk med konduktøren og fortalte hvorfor vi skulle til Oslo. Dette synes han var så leit at vi fikk rabatt på turen. 2 barnebilletter til Son! Vi var merkelig nok tredje paret med toget til Oslo med bilhavari den dagen!

Vi hentet bilen med henger dagen etter. Feilen var en defekt kondensator som vi ikke hadde med oss på Vestlandsturen! Men dette hadde ikke skremt oss. Vi planla raskt en ny tur, til England denne gang. Pakket bilen og dro raskeste vei til Stavanger og båten over til Newcastle, det gikk problemfritt. En herlig rundtur i nesten hele England og noe i Scotland, anbefales på det sterkeste.



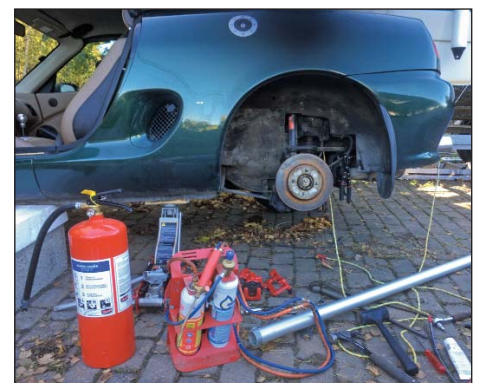
Vår første MG - en MGB 1968 som vi hadde mye glede av på turer i inn- og utland.



Nordberg Fort som vi besøkte under MG Treffet på Lista



Garasjen er trang, men utrolig hvor mye jeg får gjort.



Her er det overhaling av bremsene i "utegarasjen" på hytta i Son. Et "friluftsværksted" gjør nytten sin.

Hjemme igjen bestemte jeg meg for å få satt inn overdrive - var litt lei av høyt turtall. Nå begynte en jobb som ble gjenstand for mye frustrasjon pga. meget dårlig utført jobb på byttemotor og girkasse. Nok om det, bilen ble i orden etter hvert og vi har hatt utrolig mye glede med vår kjære "Grønningen".

Etterhvert ble det litt problematisk å kjøre litt lange turer da ryggen og gassbeinet begynte å krangle. Setene var ikke gode. Ideen om en MGF ble tent. På tur i Sverige med Vestfold senter prøvekjørt vi en F og ble overbevist om at setene i denne fungerte meget bra for meg og Berit var enig. Vi tok en prat med MGF-folket og fikk beskjed om alle ting som man skal se opp for og noterte ned dette.

Reiste hjem, gikk inn på FINN og der stod den! Alle problempunktene var fikset! Tok en telefon og kjøpte bilen. Buss til Kongsvinger tirsdagen etter og bilen var som forventet og ble med hjem. Bilen fungerte helt perfekt på alle



Hans kjøpte MGFen og han er kamerat med han jeg kjøpte bilen av 3 år tidligere! Han er pensjonert flyger fra United Airlines og bor i Seattle USA, men har hytte og familie i Norge. Var på Norgesbesøk hos nevnte kamerat og så annonsen min i MG Magasinet!

turene og jeg var i grunnen ikke på tanken om å bytte bil. Men da en av medlemmene gikk bort og kona skulle selge en MGTF, den siste som ble importert til Norge, ble fristelsen stor og en telefon ble tatt der og da. Allerede neste dag var kjøpet gjort.

Bilen var meget godt vedlikeholdt og vi var godt fornøyd. Salget av MGFen gikk veldig greit og det var en kamerat av tidligere eier som kjøpte den.

Har hatt mange flotte og hyggelige turer med TFen. Den fungerer heldigvis optimalt og blir vår faste "sommerglede bil" fremover. Når det gjelder F og TF-familien er det ikke like mye kunnskap om disse som de eldre bilene. Noen av oss i Follo har laget en gruppe som skal prøve å få



Vi har deltatt på flere turer til Sverige og Danmark med Vestfold senter. Her fra Dronninglund Slot i Danmark.



Etter mange flotte år med MGBen byttet vi til en mer moderne MG - MGF 2001 modell.



Da denne TFen skulle selges i 2019 ble fristelsen for stor.

mest mulig kunnskap om disse bilene. Vi kan da hjelpe medlemmer slik at de slipper å "finne opp hjulet på nytt". Har dere erfaringer med feil eller gjort reparasjoner på F og TF så ta kontakt.

Som klubbens LMK-kontakt gjennom 10 år merker jeg at det er blitt lite å gjøre da det å tegne forsikring er blitt enkelt. Har dere spørsmål om LMK og forsikring så ta gjerne kontakt med meg. (tlf. og e-post på side 2 i magasinet)



MGBen på tur til Håverud og Dalsland kanal i 2015.



MGBen utenfor hytta i Son.



Berit og jeg på MGF-tur.

På Coronatur i gamlelandet.

Av Stein Jacobsen, 7670 Inderøy - Midt-Norge senter

Pandemien endret våre reisevaner og bilturer i Norge ble prioritert sist sommer. Kanskje kan den lære oss at borte er bra, men det er ikke så ueffent her hjemme heller.

Jeg og min kone har i flere år dratt på en lengre tur i Skandinavia. Guri på MC, Harley-Davidson, og Triumph for meg. Så ikke i år, vi bestemte oss for å feriere i vårt eget land og denne gangen med MGBen som transportmiddel. Startet fra Inderøy og kjørte via Fosen og Brekstad for ferjetur over til Agdenes. For et fantastisk mye flott-ere alternativ enn å presse seg fram på E6 sørover. Lite trafikk og perfekte MG-veier. Nydelige små grender du egentlig aldri tidligere hadde tatt deg tid til å nyte. Været var upåklagelig, ja kanskje heller litt i varmeste laget, 26-27 grader, så mye av turen gikk i shorts og t-skjorte med MG-logo.



Vi venter på ferja Halså – Kanestraum.

Fra Agdenes kjørte vi langs Orkdalsfjorden, over Hemnekjølen og ned til ferjestedet Halså. Fremdeles flotte MG-veier og iøynefallende natur. Fra Kanestraum bar det mot Kristiansund og en undersjøisk tunnel. Her var det vel litt skral utsikt, men "opp av havet" kom vi og en liten sviptur innom en gammel MC-bekjent for å hvile øyet på vakre engelske tohjulinger. Og der, midt i stua står en perfekt restaurert Norton 650cc caferacer. Ikke nok med det, i andre enden står det flotteste og vakreste som er å oppdrive innen MC, en så flott restaurert Velocette Venom Clubman at den så nok ikke så fin ut da den forlot fabrikkens i York Road, Birmingham i 1961. Kanskje blir den til salgs en dag? Man kan jo drømme.



Atlantehavsveien, en fantastisk kjøreeplevelse.



Utsikt fra fjellovergangen Brekken - Stugudal.

Vel, vi tok farvel og dro videre gjennom en ny undersjøisk tunnel for så å cruise langs Atlanterhavsveien, et lite stykke fantastisk kjøreeplevelse. Dagens endestasjon var Bud, et pittoresk sted mot Hustadvika, der kjenninger holder på å restaurere en svært gammel sveitervilla. Hjertelig velkomst, god mat og gnistrende drikke. Rene hotell-opplegget.

Etter en feiende flott kveld og natt drøyde vi litt utover dagen før avgang til Molde for å besøke utflytta onkel og tante som bød på middag. Har jeg sagt noe om at feriering i gamlelandet kan være fint?

Utpå ettermiddagen kom truende blygrå skyer seilende og kalesjen måtte opp. Ved ilandkjøring på Vestnes åpna himmelen seg og de tre små pusserne på Ben jobba på akkord.



Ålesund sett fra Aksla.

Ålesund mottok oss, grå og våt, så kvelden ble 100% sightseeingfri. Delvis opphold neste dag og en million trappetrinn opp til Aksla for å innta byen i fugleperspektiv. Flott skue over en utrolig fin by. Sjefer over alle sjefer mente vi fortjente mer nedbør så vi dro videre mot Åndalsnes. Etter 4-5 mil mente'n at vi hadde fått nok og sola tok vel imot oss. Mye fin kjørevei og flotte småsteder gjør kjøreeplevelsen ekstra stor, selv i regnvær. Etter en liten dag i Åndalsnes tok vi Romsdalen langs Rauma som gikk grønn og flomstor. Kalesjen var igjen

"tucked in behind the seats". Vi kom til Dombås og fant ei kjempefin hytte ved Trolltun Gjestegård. Gode matvarer og der til drikke ble handla inn og etter en fjelltur med lite klær og mye mygg bar vi spisebordet ut på terrassen der et skikkelig gour-medmåltid ble inntatt.

Strekningen Dombås, Hjerkin, Follidal, Alvdal, Tynset, Røros var neste dagsetappe. Hotell Røros, Norsk MG Rally for to år siden ble altså vårt siste overnattingssted. Røros er alltid trivelig og været var jo helt konge. Det var sankthansaften så på veien, ved Follidal beordra Guri stopp for plukking av markblomster og binding av sankthanskrans. Da vi inntok Røros var kransen, pga. varme og vind, noe "slapp i fisken", men



Sankthanskrans og vind i håret.

den fikk pryde fronten på Ben resten av kvelden.

Hjemkjøring: Røros, Stugudal, Tydal, Selbu. Selv om temperaturen i Stugusjøen bare var 7 grader, så ble det en rask dukkert, kaffe-koking og lunsj på ei hvit sandstrand.



Klassisk Rørosbilde.

Ben fungerte aldeles utmerket, uten et eneste feilslag. Som sagt, borte er ganske bra, men finnes det egentlig et land som Norge, med så store naturmessige kontraster på en 130 miles MG-tur over 5 dager? Riktig flott! Så anbefalingen for 2021er: Fyr opp MGen og finn dere ei fin kjørerute. Landet er stappfull av dem!

Takk for turen.
Hilsen Guri og Stein.



Nå til 0,9%* kampanjerente

Mye bil for pengene!
Leveringsklar elektrisk SUV med
rekkevidde på 263 km (WLTP).



*Priseks. Billån fra Santander Consumer Bank: 0,9 % nom./ 2,61 % eff. 35 % egenkapital. Lånebeløp 173 783,- kr o/7 år, pris/mnd.: 2 220,- Kostnad 189 794 kr, totalt 277 517 kr. Subsidiert flytende rente (0,9 %) i 36 mnd som deretter justeres til gjeldende markedsrente. *Priseks. Privateleasing fra Santander på MG ZS EV Comfort: 0,9 % nom. flytende rente. Startleie/etabl. gebyr kr 30 789,-. Månedsleie 3 424,-. Totalpris 149 263 kr, vil variere med rentenivået. Prisen er inkl. met. lakk og vinterhjul. 3 års bindingstid, kjørelengde 45 000 km. Leasing av elbil er fritatt mva ut 2020. Mva kan tilkomme under leieperioden. Energiforbruk kombinert: 18,6 kWh/100 km (WLTP). CO2-utslipp 0 g/km. Med forbehold om skrive- og trykkfeil. Tilbudet gjelder t.o.m 15.12.2020.



120.000 km i MGB - kan en bil ha sjel?

En teknisk odysse over et eierskap av Alf Schibstad, Gjerstad - Agder senter

Vi kjøpte vår 1977 MGB, USA-modell, i mai 1996. Speedometeret viste da 500 miles. Det karminrøde vidunderet hadde vi fått greie på var til salgs via bekjentskaper, og der bilen sto og skinte for seg selv hos selgeren - og utstrålte "Kjøp meg! Kjøp meg!" - vi måtte bare slå til.

Alt med karosseri og rust var reparert, dokumentert og nylakkert i "carmine red". På prøveturen ble jeg overrasket over hvor kraftig motoren egentlig var, hvor stødig den lå på veien, og at alt det elektriske virket. Motoren var bygget tilbake til engelske spesifikasjoner med doble forgassere og skulle på papiret yte 96 hester, og det virket som de fleste hestekreftene var der.

Bilen ble som ny importert til Norge av en engelsk NATO-offiser. Han kjørte den et år, deretter solgte han den til et auksjonsfirma på østlandet, hvor den så ble kjøpt opp av en bilforhandler i Arendal. De solgte den videre til en kelner i byen som hadde den i mange år, før den ble kjøpt, restaurert, og solgt videre til oss. Alt med karosseriet var som sagt i god stand og i tillegg ble "rubberbumperne" fjernet og erstattet med de gammeldagse, penere forkrommede støtfangerne. Den sto litt høyere på hjulene enn de eldre modellene, men 77-modellene fikk doble krenningsstabilisatorer og bevarte dermed like gode kjøreegenskaper som de eldre modellene. Selgeren hadde satt inn en brukt byttomotor, da den gamle var totalt utslitt.

Det er noe ved en MG.

Når du setter deg inn i bilen, vrir om tenningsnøkkelen, setter den i gir og begynner å akselerere opp gjennom girene og bilen kommer i driv etter veien, slår magien inn. Gjennom rattet føler du hva forhjulene driver med; når du skifter gir er det som om du tar ladegrep på en rifle; du kjenner hvordan tannhjulene griper inn i hverandre. Motoren brummer og vindbruset bygger seg opp med farten og nesten overdøver motoren uten at lyd bildet er ubehagelig. Du sitter nedi cockpiten omgitt av instrumenter av god, gammel modell. Hever du blikket over frontglasset kan du nyte skiftende himmel og natur i widescreen der du glir gjennom landskapet. Magien tok ganske fort tak i oss. En MG-tur er ikke bare en reise til et mål, reisen i seg selv, fra A til B, ble i seg selv et mål. Vennlig og godlynt interesse fra folk vi passerte, og møtte, satte bare en ekstra spiss på opplevelsen.

Derfor hadde vi i utgangspunktet en ganske høy toleranse for problemene som dukket opp. Jeg var forberedt på at i en gammel bil som denne, som hadde vært helt fra hverandre og nesten ikke brukt etterpå, ville det dukke opp ting. Og det gjorde det.

Det første vi opplevde, var småfusk og høy tomgang. De små luftfiltrene med



Sigrid og Alf. Ny bil - kjærlighet ved første blick.

stålull inni var bare egnet til å filtrere vekk veps og småstein, så bedre luftfiltre måtte jeg ha. Etter en del fånytted justeringer skjønte jeg at det også måtte være noe feil i forgassernes "innmat", så en total sjekk av hele innsugssystemet måtte gjøres. Min yngste bror, Jan Trygve, som jobbet med innkjøp for Norton Norge Lillesand, kom opp med en luftfilterkatalog for tyske industriluftfilter som vi studerte, og etter en del regnestykker på luftgjennomstrømning kom vi fram til en passende type - som det ikke var plass til i motorrommet pga. bremseforsterkeren. Men, Thorleif Risdal, Norton's problemløser, laget en innsugskasse i aluminium som passet inn mellom forgasserne og bremseforsterkeren med et rør ut, der vi kunne montere på det nye luftfilteret, som fikk plass i framkant på samme side.

Selve forgasserne måtte jo også fra hverandre og her fant vi flere feil. Flottørene var ikke korrekt justert. Gassspjellene var perforert og i hullene sto små fjærbelastede ventiler som antagelig skulle mildne sjokk og rykk når du slipper gassen raskt - men i det ene spjellet var fjæren blitt slakk slik at bensin slapp gjennom ved lukket

spjell - derfor for høy tomgang - dessuten ville disse fremmedelementene stikke opp i venturiåpningene ved fullt gasspådrag og skape virvler og antagelig litt effekttap. Vi skiftet til de eldre, flate og tette spjellene. Deretter satte vi dysene til grunninnstilling og monterte alt sammen, synkroniserte forgasserne og stilte inn blandingen ved hjelp av "Colortune" - en tennplugg i glass der du ser forbrenningen, som skal være "bunsenblå" (mørkeblå). Og så de nye luftfiltrene på.

Så var det ut og teste. Tomgangen var jevn og fin. På akselerasjonstesten fikk vi 13.8 sek. fra 0 - 100, godt nok, der "Skandinavisk Motor Journal" testet den til 13.3 sek. i 1970. Når vi først var i gang med å gå motoren etter i sømmene, tok vi en kompresjonstest, der det viste seg at sylinder nr. 2 og 3 lå litt under. Dette lot jeg foreløpig ligge, i og med at motoren nå gikk greit. Tenningen ble også sjekket med stroboskoplampe - den var fin opp til et punkt - men vakuumplokket virket ikke. Ny klokke og ny slange, så var det også i orden.

Nå gikk motoren veldig fint hele sommeren, bl.a. hadde vi en flott tur til Trondhjem der vi opplevde spelet om Heilag Olav på Stiklestad. Å oppleve norsk natur i åpen bil var en ny og flott opplevelse! Innimellom turene denne sommeren ble det utført diverse justeringer og småforbedringer:



Tur i øvre Telemark.

Koblet instrumentlys, ny hovedlysbryter og lysrele, tettet lekkasjer rundt kalesjen, finjustert - så langt mulig - panserlukk, dører og bagasjelukk. Sist - men ikke minst - full Tectyl-behandling. Nå var det bare ett problem igjen: Oljeforbruket. Den brukte en halv liter olje på 80 - 90 mil. Jeg tenkte til å begynne med at siden bilen gikk så fint så lar vi det være foreløpig. Den første sommeren kjørte vi ca. 6000 km.

Sommeren -97 var en kjempefin sommer. I og med at de fleste innkjøringsfeilene var tatt, kunne vi bare nyte bilen i nye 6000 kilometer, bl.a. besøkte vi vestlandet, Haugesund og Vassenden i Sogn.

I november bestemte jeg meg for å overhale topplokket. Tenkte at oljeforbruket kunne skyldes utette ventilstyringer, men den viktigste grunnen var en begynnende eksosflenslekkasje som også måtte ordnes. Da kunne jeg likegodt ta hele toppen tenkte jeg. Jan Trygve hjalp med demonteringen og vi måtte ta i bruk harde midler, toppen satt som sveiset fast. Gass hadde blåst opp langs to av pinneboltene og kokset toppen fast. Vi brukte en dag bare på å få av toppen! Veldig mye oljekull ble fjernet, toppen ble planslipt, ventilene slipt, nye O-ringer (oljesegl) montert på ventilstammene. Nye pinnebolter ble montert der det var nødvendig og nye pakninger overalt. Jan Trygve og jeg observerte at det var en god del sliteløst på sylindrene, men vi bestemte oss for å montere alt sammen likevel; en gal beslutning, skulle det senere vise seg. Bilen gikk veldig fint etterpå, det var ikke det... Den påfølgende vinteren - som heldigvis stort sett var mild - overhale jeg clutchsystemet, reparerte høydeforskjell på bakfjærene, overhale begge bremsesyndre bak og skiftet gummibelgene på styresnekka.

Sommeren -98 reiste vi til England med MGen. Båten gikk fra Stavanger og datoen var den 23. juni. Vi sto på fergekaien om kvelden - hadde radioen på - og hørte på fotballkampen Norge - Brasil. Kampen gikk godt og etterhvert samlet det seg en del tilhørere rundt bilen vår - og det utrolige skjedde: Vi vant!! Vi, og mange av de andre i fergekøen, la oss på bilhornet og Stavanger formelig eksploderte i spontan jubel og feiring: Flagg, rop, jubel; biler kjørte gjennom gatene med norske flagg ut vinduene og opp gjennom taklukene, fyrverkeri eksploderte mot klar natthimmel! Litt av en midtsommer og en koselig båttur over til England satte kronen på verket.

Vi klappet til kai i Teeside dagen etter. Vestover på B6318. Lerkene sang og himmelen over oss var pakket med Cumulus-skyer der sprekken mellom dem slapp sollyset gjennom. Vi gled gjennom Englands vakre kulurlandskap, dramatisk lys satt gjennom skyene, hekker og små skogholt vekslet med gårder og små landsbyer i grå sandstein. Veien løp snart gjennom veritable løvtuneller laget av store lønne-, eike- og asketrær, snart over høye åsrygger som ga nye, praktfulle

variasjoner av samme slags utsyn, alt etterhvert badet i solens teaterlys.

Halvannen uke tilbrakte vi i England. Vi gikk turer og opplevde severdigheter bl.a. langs Hadrian's Wall, York, Rippon, The Yorkshire Dales og Keswick (blyantens opprinnelsessted). Vi hadde ett ufrivillig stopp. En morgen ville ikke bilen starte. NAF fungerte ikke. Etter en kort feilsøking fant jeg at batteriet var blitt dødt over natten. Jeg måtte pr. drosje inn til nærmeste by, kjøpte nytt batteri, som jeg måtte bære over en kilometer før jeg fikk transport tilbake. Alt i orden - men lange armer ble det! Mot slutten av turen merket jeg en vibrasjon som økte med farten. Jeg fikk en mistanke til mellomakselen og da englandsturen var over og vi klappet til kai i Haugesund leverte jeg bilen på verksted der. De fant at det fremre mellomakselkrysset var utslitt. Dette skiftet de greitt - det viste seg at et standard Volvokryss passet! De anbefalte at jeg burde få skiftet krysset bak også, senere.

Samme høst skiftet jeg sikkerhetsseiler. Ny simmerring på venstre bakhjulslager måtte også monteres, og nye bladfjærer bak. Utover vinteren skiftet jeg frontruten. Den gamle var forsåvidt feilfri, men hadde et for meg irriterende mørkt felt øverst, i og med at jeg er 1.94 høy. Ola Thygesen kjøpte det fargede av meg! Monteringen var en vanskelig jobb, men jeg brukte Zalo og hadde mange store limtvinger, så jeg fikk glasset på plass etter hvert. På våren -99 måtte jeg skifte hovedstrømbryteren som står bak setene ved batteriet, og da oppdaget jeg at loddingen på jordledningen til batteriet var helt løs, kanskje det var dette som gikk galt i England? Jaja, greit med nytt batteri...

Sommeren -99 var MGen "snill gutt" og gikk fint. Vi hadde langtur på "Norges tak": Tyrifjorden - Hønefoss - Lillehammer - Atnadalen - Breisjøseter - Follidal og Pilegrimsleden - Hjerkin... osv.

På høsten stoppet bilen igjen og jeg fant ikke feilen. Hadde nettopp skiftet stifter og kondensator. Den gikk fint en liten stund, så var det fusk på fusk. Jeg ga opp og satte den på verksted. De skiftet stifter og kondensator om igjen, og feilen var rettet! Feil på ny kondensator var grunnen. Men, de skiftet også til ny Lucas Gullcoil og NGK tennplugg, da de mente disse pluggene er bedre enn Champion. Motoren malte som en katt.

Men: Mekanikeren advarte meg og sa at motoren er veldig slitt, og at dette måtte jeg ta tak i. Dette, og et tiltakende oljeforbruk, gjorde at jeg innså at hvis jeg skulle få pålitelig drift fremover, måtte jeg ta motoren helt ut og ta alt fra bunnen av. Dette var helt på grensen av mitt kompetansenivå følte jeg, men på vinteren 2000-2001 var det bare å brette opp ermene. En ting av gangen, tenkte jeg. Først tok jeg kontakt med Sylinderservice i Kr.sand og spurte meg litt for. Tilbakemeldingen der var jeg ikke så begeistret for, de virket litt "tunge i draget", de hadde kanskje mer enn nok å gjøre. Da var det en helt annen stemning hos TCmotor ved Setesdalsveien litt vest for Kr.sand. De var entusiastiske og "på", og drev også med trimming og racingprepping av motorer, og hadde også arbeidet med motorer lignende min. Jeg gjorde avtale med dem.

Da var det å finne fram Haynes-manualen igjen og sette i gang. Jeg fikk motoren ut og i "renplukket" stand sendte jeg den til TCmotor. Det varte ikke lenge før jeg fikk en telefon: De hadde funnet en sprekke i topplokket mellom sylinder nr. 2 og 3. Kunne repareres, men... jeg kjøpte et nytt fra "British Motor", Sverige, og sendte bort. Ny telefon: "Kan vi frese og montere PC-hetter med Teflontopp på topplokket rundt ventilstammene, de originale o-tetningsringene er ubrukelige? Og planslipe både det nye topplokket og toppen av motorblokk?" OK til det.

fortsettelse neste side>>>



Tur på Østlandet.

Ny telefon: "Vi må bore opp til 1. overstørrelse, men vi borer ikke før vi har sett, og målt, de nye stemplene!" OK til det. Ny telefon: "Veivakselen er fin, vi trenger bare å hone den litt, kan bruke nye standard lagerskåler... MEN, hakk i kamakselen, vi kjøper ny? Ja. Standard type med nye kamfølgere. Og, til slutt: "Skal vi ikke avbalansere denne motoren? Det ville være prikken over i'en!" Ja til det. Da ble stempler og veivstaker veid og hvert slag filt ned til samme vekt, og veivaksel, svinghjul og den nye clutchen balansert dynamisk sammenmontert. TCmotor monterte "bunnen", som de sa, dvs. veivakselen og stemplene i blokka. Resten var opp til meg. I tillegg til det nevnt over skiftet jeg til nye motorfester og et heavy - duty utløserlager til den nye clutchen; det besto av et stort kulelager i stedet for karbonlageret, som var standard. En brukt, kontrollmålt oljepumpe, nytt kamakselkjede m. strammer, nye pakninger og simmerringe pluss diverse smøring og sjekking av startmotor, fordeler og dynamo.

Ved hjelp av Haynes verkstedhåndbok fikk jeg montert alt dette sammen i løpet av vinteren og etter hvert fikk jeg, med strev og god hjelp av saftige bannord, motoren inn i bilen igjen. Før oppstart dro jeg den forsiktig rundt på starteren med pluggene ute. Ingen smell eller ulyder kom. Jeg dro den litt mer rundt - oljetrykket kom. Jeg skrudde pluggene i og koblet dem opp. Pulsene hamret. Jeg slo korsets tegn og vred på startnøkkelen. Den startet momentant og gikk jevnt som en sørlandsjekte på tomgang! Dette var i april og jeg kjørte en tur. Alt virket fint og i åtti på landeveien gikk den som silke - oljetrykk fint, temperatur fin, ingen ulyder. En stor, stor lettelse. Nå var det bare innkjøring igjen og ettertrekking av topplokket. TCmotor hadde gjort en flott jobb!

I årene som fulgte skulle det vise seg at motoren ble en perle, sterk, vibrasjons svak, ganske økonomisk, og med et konsekvent oljeforbruk på en halvliter på hver fem-sekstusen kilometer. Jeg kjørte den inn i løpet av to sesonger på mineralisk olje, i alle år senere har jeg brukt Biltema sin W50 fullsyntetiske olje, med olje- og filterskift hver høst. Da jeg gjorde opp regnskap kostet alt inklusive frakt ca. atten tusen 2001-kroner. Verdt hver krone!

Da lå sommeren 2001 klar foran oss, og det ble mange koselige mil med bilen, det var cabriolet-tur med mine to brødre, som hadde hver sin Saab cab, bl.a. til Elveseter, og diverse andre turer. Ett stopp fikk jeg jo, og jeg fant ut av alle ting etter mye hodekløing - at rotoren i fordeleren hadde kortsluttet! Dessuten var det feil type. En lett fiks når en først hadde funnet det ut. Den påfølgende vinter skiftet jeg også bakre mellomakselkryss - den reparasjonen satte jeg vekk!

Sommeren 2002 var lang og problemfri, vi kjørte nesten 7000 kilometer og det var bare å fylle bensin og kjøre. "Norwegian

Sportscar Rally" med oppmøte Geilo var en opplevelse, tur til Blaaafargeverket med klubben var flott og ellers kjørte vi egne turer; sesongen avsluttet fint med veldig mye godt vær på ettersommeren og utover høsten.

Vinteren -03 fikk MGen nye bremsesko bak, det var alt. Sommeren 2003 var sjelden varm og fin, vi var med på sports-car-rallyet som gikk til Bolkesjø - Lofthus - Hardanger - Voss, samt en cabriolet-tur til Sverige sammen med mine to brødre med sine Saaber. Et stopp fikk vi, denne gangen var det en løs ledning til bensinpumpen som var synderen.

Den påfølgende vinteren måtte jeg opp med registerdekslet og skifte ny simmering, her lakk det olje, jeg hadde ikke sentrert dette skikkelig. Nytt varmeapparat kjøpte jeg og monterte med litt strev. Og så: Lei som jeg var av stadig å sjekke og skifte stifter og kontrollere tenningen - skiftet jeg til nytt elektronisk tennings-system, "Lumention". Det gamle pakket jeg pent inn og la i delelageret bak i bilen, i tilfelle...

Sommeren -04 ble en kjempesommer; vi kjørte over åttetusen kilometer. Det nye tenningsystemet ga enda bedre "bunn-drag", bensinforbruket falt til rundt 0,8 og vi følte at bilen gikk "som et skudd", startet momentant uten "oppvarmingsnykker". Vi brødrene, med våre bedre halvdelere, hadde "cab-tan-trip" til Kokkedal slott i Danmark, sports-car-rallyet på Geiranger var vi med på - og en lang tur til Lofoten med retur via Trondhjem, der vi fikk med oss Olavsspelet. På Lofot-turen var vi ufattelig heldige - fint vær hele turen! Vi hadde jo et stopp denne sommeren også, på hjemveien fra Trondhjem. Denne gangen var det hovedstrømsledningen fra batteriet til starteren som hadde løsnet på festet til starteren - en lett feil - men vi brukte en del tid på å søke oss fram til den. Dette punktet sjekker jeg nå jevnlig!

Vinteren -05 måtte jeg jobbe litt med forstillingen, skiftet foringer og en helt ny lenkearm foran på venstre side, men king-pin'ene rørte jeg ikke. Ny bremsevæske pumpet Sigridd gjennom for meg! Sommeren -05 var det EU-kontroll. Det er jo alltid en sjau med denne CO'en, jeg måtte stille forgasserne magert, så gikk den gjennom. Monterte "Anti-run-on" - ventil på innsugningsmanifolden slik at motoren kunne stoppe når jeg ville. Så måtte jeg skifte venstre forhjulslager. Det holder ikke å justere det nye lageret bare på mutteren, det skal shimmes og strammes godt til. Gjøres ikke dette, blir akseltappen mye svakere for påvirkning sideveis. Derfor var det litt fram og tilbake, men jeg fant den rette toleransen til slutt. Nødblinden måtte jeg også fikse. Ingen stopp denne sommeren, vi hadde bl.a. to Sverigeturer.

Vinteren -06 var det litt å gjøre. De nye foringene i forstillingen holdt ikke, jeg måtte demontere igjen og denne gangen var det inn med blå "polybush"-foringer

med rustfrie stålforinger innerst. Eksosanlegget var så som så etterhvert, og MG-Hagen hadde et komplett nytt i rustfritt stål på tilbud - så dette ble kjøpt og montert; alt passet flott. Kast i bremseeskivene hadde utviklet seg, så jeg monterte et nytt sett og smurte caliperne i samme rennet. Sommeren -06 ble en ny kjempesommer, vi kjørte sports-car-rallyet, hadde en Sverigetur, og en tur til England rakk vi også. I England hadde vi denne gangen fokus på østkysten - the Yorkshire Dales - og Hadrians mur. Vi brukte MGen, men fokuset var å gå fotturer i disse områdene. Sist - men ikke minst - vår yngste datter giftet seg den 27. juni og MGen ble brukt i bryllupet, bruden kjørte(!) fra kirken og til festlokalet.



Vinteren -07 var det som vanlig litt å pusle med. Nye bremsesyndre bak ble montert, sammen med nye bremseklapper foran, og ny bremsevæske. Låsene som sto på bilen hadde forskjellige nøkler, så jeg kjøpte og monterte et nytt sett med tre låser og en nøkkel. Så skiftet jeg alle kjøleslanger og kjølevæsken.

Sommeren -07 var noe regnfull, men grei. Vi hadde en Sverigetur, og selvfølgelig sports-car-rallyet. Denne gangen hadde vi et megastopp på rallyet og hadde det ikke vært for NAF-reparatøren hadde vi aldri kommet såpass greit fra det! Bilen stoppet på hoteltets parkeringsplass. Mange av el-kretsene var ute. Vi sto i to timer og svettet, brukte en stor håndfull sikringer - fant ingen feil. Til slutt ble jeg beordret - to meter slangemenneske som jeg er - til å stikke hodet opp/ned under dashboardet og se, for vi ante en brent lukt. Jeg så en litt kott ledning inn i en liten boks. "Dra ut ledningen!" ble jeg beordret. Nå virket alt! Unntatt de to instrumentene for bensin og temperatur.

I ettertid viste det seg at denne lille boksen transporterte 12/14V ned til 10V som en stabil strøm til de to instrumentene. Denne boksen var sikret sammen med bl.a. tenningsystemet - og når den kokte - trenger jeg si mer? Jeg kjøpte en moderne voltregulator på 9.9V senere og koblet opp, den fikk egen sikring!

Vinteren -07 la jeg opp nytt el-system til blink- og bremselys bak: Koplet releer til disse og brukte de lange, effekttapende originale ledningene som styrestrom. Resultat: Mye kraftigere og mer trafikkisikre bremse- og blinklys. Foran skiftet jeg ut 4H-pærene til hovedlyset, de nye hadde det flotte navnet "Silverstar" - og en flott pris - men de ga merkbart bedre kjørellys.

Somre vekslet med vintre, tiden gikk og vi trivdes med bilen. Feilene begynte å bli sjeldnere. En støtdemper bak måtte skiftes, og nye bensinslanger. Til min forskrekkelse begynte de å morkne etter et halvt år, da kjøpte jeg nye i dyre dommer på en spesialbutikk. Bensinslanger er ikke det en skal spare penger på!

I Gjerstad, hvor vi bor, var den MGen ett av vårtegnene og jeg ble ofte spurt om hvordan det går med bilen og hvor vi hadde vært med den. Samme sommeren fjernet jeg de originale doble el-kjøleviftene som denne modellen er utstyrt med og monterte inn "Kenlowe" termostatstyrt kjølevifte - en helt annen effekt! Stilte den inn på 87 grader, da starter den og det varer ikke lenge før tempen er nede igjen!

Den neste sommeren måtte jeg skifte startmotoren og startreleet; feilen var vel egentlig releet, men da hadde jeg kjøpt starteren så da skiftet jeg likegodt alt. Så laget jeg en egenkonstruert vannkran til varmeapparatet, den originale er ganske gjerrig på å slippe vann gjennom - en merkbar forbedring! Sommeren 2011 gikk ikke forstillingen gjennom EU-kontrollen lenger; "min" mekaniker Frode Brokeland Hansen på Mostad Bil gjennom mange år - kunne ikke godkjenne den lenger. Nye kingbolter måtte til og denne jobben satte jeg vekk til Frode. MG Hagen, vennlig og serviceinnstilt som alltid, lånte oss brotsjettstyr til bronseforingene.

To somre gikk med prikkfri drift, men høsten 2013 "traff dritten vifta" som det så poetisk heter på amerikansk. Jeg skulle rutinemessig skifte bremsevæske og det hadde jo de nærmeste "pølsebensinstasjonene" ikke lenger; jeg kjører på den gammeldagse "DOT" typen. Da var det bort til NAF, de hadde: "Brake fluid for Citroen and Rolls Royce" sto det på flasken, dette var gode greier var vi alle enige om, der i butikklokalet. Jeg skiftet til denne - monterte også ny hovedsylinder ved denne anledningen - og fikk umiddelbart problemer! Høy pedal - men bremsene låste seg! Det var så det røyk av dem! Da skjønnte jeg at det var hydraulikkolje jeg hadde fylt på. Hele bremsesystemet måtte opp og ut. Nye gummipakninger over alt, gjennomblåsning av bremsrør med rødsprit, Alt, absolutt alt! måtte i smådeler og renses, clutch hoved- og slavesylinder hadde jeg også fylt svineriet på, for godt mål. Nye bremseklosser foran og bremseko bak skiftet jeg også, og ny slavesylinder til clutchen. En stor jobb, som jeg gjorde selv. Men, tror du jeg fikk luftet dette etterpå? Nei, ikke tale om! Forbremsene gikk greit, men bak? Nei. Og, ikke clutchen heller, den er jo notorisk vanskelig å luften og denne gangen var den helt umulig. Bilen ble stående slik over vinteren og jeg kan bare si at denne gangen var det hakket før MGen ble solgt slik den sto.

Våren kom, og clutchen hadde satt seg fast. Jeg hadde jo ikke fått trykket på pedalen som jeg pleier å gjøre noen ganger i løpet av vinteren. NAF redningsbil opp til Mostad Bil og Frode, nå fikk han ta det!

Han slet også med hovedsylinderen, ikke tale om at den ville luften. Da kjøpte vi enda en ny - det gjorde susen! Og, Frode fikk løsnet clutchen og luftet den. Så var alt i stand igjen og det må sies, at bremsene ble usedvanlig gode - det skulle bare mangle! Det hører med til historien at NAF-butikken betalte alle delekostnadene, det var veldig bra. Men, et fryktelig stress var det.

Sommeren 2014 var fin. Blaafargeverket ble besøkt og ellers mange turer i Norge gjorde at vi kjørte omlag femtusen kilometer også denne sesongen. MGen gikk prikkfritt, unntatt speedometeret. Det begynte med noen små "nykk" og etterhvert gikk nåla i dvale på omtrent tjue - tredivemiles uansett hvor fort jeg kjørte. Javel, tenkte jeg, da er det vel speedometerwiren. Ny ble bestilt og montert. Ingen virkning. Da er det kanskje "worm drive'n" inn til girkassen? Nytt drev bestilt og montert. Ingen virkning. Ja, da må det være instrumentet! Dette måtte sendes til England til Speedograph Richfield Ltd. De sjekket det - jeg fikk brev om at alt var i orden. Men, fikk jeg speedometeret igjen? Nei. Tiden gikk. Etter diverse mailer fram og tilbake til Richfield og posten uten at noen skjønte noe, begynte jeg å se meg om etter et nytt, brukt. Da dumpet plutselig speedometeret ned i posten til meg. Det hadde vært en tur til Hong Kong! Dette var jo morsomt, men feilen var der like fullt selv om instrumentet var rengjort og sjekket. Da gikk jeg på nettet, og en guru ved navn John Smith kunne fortelle at på min årsmodell hadde speedometerdrevet inne i girkassen en konuskopling som kunne løse litt etter lang tid. "Dra til den store mutteren bakerst på drivakselen ut fra girkassen!" var løsningen, mente han. Jeg fikk en time på Mostad Bil og fikk Frode til å ta det. Bingo! Speedometeret i orden igjen. Det var mye bry for lite...

Neste sommer var MGen snill. Det eneste som ble gjort, var å skifte til teleskopstøtdempere bak, jeg ble lei av de gamle

hevarmdemperne som bare lakk olje, og MG Hagen hadde gått over til bare å selge teleskoptypen. Man kunne stille motstanden, jeg lot dem stå ganske mykt - det ble merkbart bedre demping!

Sommeren 2016 ble MGen kjørt enormt mye, det ble 12.000 kilometer! Mye av dette var nyttekjøring til et prambyggingskurs jeg hadde meldt meg på. Jeg tok bilen ut tidlig i april på grunn av dette - MGen gikk trofast i pluss fire grader tidlig på vår-morgnene, da var kalesjen på...

MGen hadde alltid hatt en ganske stor backlash i kardangen. Dette ville jeg ordne opp i, så jeg satte den inn på Mostad Bil, i og med at jeg ikke følte meg kompetent til å sortere solhjul og planethjul eller hva det heter... Frode demonterte, skiftet to fiberskiver og to bronseskiver i kardangen, og begge bakhjulslagrene. Fast og fin ble den etterpå!

Sommeren 2017 var regnfull. Men, vi hadde mange fine småturer likevel, og Norsk MG-rally på Vestlandet - Hauge-sund var en fin opplevelse med et flott opplegg. En langtur til Evje med MG-venner der vi spiste middag på hotell Dølen fikk vi også med oss. Denne sesongen var det atter en tur til Mostad Bil - jeg måtte skifte "exhaust downpipes" og motorfestet på høyre side. Hadde ikke lyst til å ligge under bilen og sloss med gjenstridige pinnebolter. Da jobben var gjort, viste Frode meg det originale eksosrøret han hadde skiftet ut: Det var papirtynt! Motorlyden ble mer avdempet etterpå. På råd fra MG-miljøet skiftet jeg også ny oljeslange fra motorblokka til bryter for oljemanometeret i motorrommet, hvis denne slangen sprekker pumpes oljen rett ned i asfalten - og siden du ikke sitter og stirrer på oljetrykksmanometeret hele tiden når du kjører er motorhavariet et faktum i løpet av sekunder. Det er jo ikke noen varsellampe for oljetrykket.

fortsettelse neste side>>>



Tur til Elveseter.

Sommeren 2018 var lang, fin og varm. På et punkt greide vi å rote oss inn i Oslorushet og vi satt i kø halvannen time og filte på clutchen. Da opplevde jeg at pedalen ble lavere og lavere. Ikke gøy. Det skjedde ingenting mer, og neste dag var pedalen normal. I samtale med MG Hagen senere kom det fram at det kunne skje at clutchvæsken lekker litt forbi pakningen på slavesylindren. Jeg hadde kjøpt standardversjonen som visstnok ikke er av den ypperste kvaliteten. Jeg fikk vite at det går an å kjøpe bedre kvalitet, en må bare betale litt mer. Så, det gjorde jeg og monterte den nye, som ikke har gitt problemer i bilkø senere. Og ny bremsevæske. Når jeg nå bestiller deler har jeg begynt å spørre: "Er dette premium kvalitet?" Jeg betaler heller litt mer. Vi sliter jo som kjent litt i MG-miljøet med dette at en del reservedeler har ganske sekunda kvalitet. Noen ganger kan en kjøpe seg litt opp. Norsk MGRally fra Røros fikk vi med oss også dette året - et flott event, som alltid!

Så er vi framme omtrent til dags dato; sommeren 2019 kloknet opp nesten 6.000 kilometer uten problemer.

Men, på våre gamle MGen vil det alltid dukke opp ting som må repareres/oppgraderes ettersom tiden går. De som har kjempet seg gjennom denne lange historien vil kanskje spørre seg om det virkelig er verdt utgiftene og strevet å eie og vedlikeholde en gammel MGB? Mitt svar er JA!

Jeg går tilbake til det første inntrykket, der du setter deg inn i MGens cockpit og blir omfavnet av en spesiell atmosfære og en udefinerbar godfølelse, en følelse lik den du som barn kunne oppleve da du lekte med noe veldig oppslukende og gøy; tiden flyr, du har en visshet om at du kjører omkring med et levende stykke industrihistorie som du tar vare på, til glede for deg selv og andre.

Jo visst har MGen sjel!

"Safety fast!" Keep driving your MG!



På tur: Aldri vaske bilen, da regner det! Overtro?



Nyoverhelt motor kjøles.



Teknisk sjekk på tur.



Tur til Treungen.

Ny i MG-klubben

Rune Godøy - fra Sandnes, samboer med Anne Dagny og har en halv-voksen datter. Rogaland senter. MGB Roadster 1977

Jeg er egentlig sunnmøring, men har vært bosatt i Sandnes/Rogaland siden tidlig -90 tallet. Jeg er samboer med Anne Dagny og vi har en halv-voksen datter. Jeg er ingeniør, og jobber til daglig som forsker i et større norsk oljeenergi-selskap. Jeg har vært medlem av Rogaland MG Center i noen år, men nå er jo endelig vi også NMGKere, så medlemskap i NMGK er naturlig som MG-eier.

Bil-CVen har begynt å bli ganske uoversiktlig med årene, første bilen ble innkjøpt allerede da jeg var i 15 års alderen. En 1969-modell Opel Record 1900 L var i "molekyler" i garasjen i løpet av en ukedag etter den var kjøpt. Siden det tror jeg det har blitt 24 andre biler opp igjennom årene, hovedsaklig engelsk og tysk. De som kanskje er verdt å nevne er f.eks Triumph Spitfire (-71), Land Rover 109 (-60), Range Rover (-75), BMW 635 CSI (-80). Når det gjelder hverdagsbiler er det i dag flest BMWer i garasjen + en 1977-modell MGB roadster jeg ble eier av i 2008. Det er en US-modell som ble importert fra Texas og havnet først på Østlandet. Restaurering ble igangsatt av forrige eier, men pga. helsemessige årsaker gav han seg. Tilfeldigvis bodde han i nabolaget av min bror, og etter litt bilde-utveksling og forhandlinger via min bror ble det til at jeg dro over og handlet og hentet bilen hjem. Egentlig liker jeg ikke å overta det andre har plukket i stykker, men er visst ikke så prinsippfast som jeg tror. MG's tidligere "Your Mother Wouldn't Like It"-markedsføring var nok ikke det som avgjorde kjøp av en MGB roadster, sannsynligvis var det mest et utslag av 40-års-krise. Men det er jo klart at en sunnmøring også liker de relativt lave delprisene som følger med når man eier en MGB.

Bilen ble stående et par år før jeg begynte å jobbe på den, men 25/1-2013 kom det endelig skilt på den. Da var både støtfanger-konvertering gjennomført, nytt interiør, girkasse, forgasser, rustfri eksos mm. Bilen er med andre ord langt fra original, men grei nok til mitt bruk. Noen ekstra



Før restaureringen.



Ferdig restaurert.



På tur med Anne Dagny.

elektriske utfordringer følger ofte med US-modellen, første gang jeg fikk start på motoren gikk den like fint etter jeg dro ut tenningsnøkkelen. Noen lure diode-problemer medførte noen komiske feil, så det ble brukt mange timer å studere el-diagram før alt virket som det skulle. Heldigvis er amerikanere flinke å dele erfaringer via diverse web-sider, YouTube osv., så Google var et viktig verktøy for å komme til bunns i de typiske "US-relaterte" utfordringene. Som følge av dette måtte jeg bare ha Lucas-pin'en "Prince of Darkness" når jeg kom over den, enkelte vil sikkert hevde den passer ekstra godt på meg.

Når det gjelder de bil-messige høydepunktene i livet, så er nok det som utmerker seg kjøring av Arnardo senior i 17. maitoget i Ålesund i 1982 med min egen 1971 Triumph Spitfire. Sirkus Arnardo var på den tiden alltid en del av 17. maitoget i Ålesund med elefanter og alt som hører til. Arnardo's helse var sviktende så han ville helst slippe å gå. Min nabo som var formann i 17. maikomitéene klarte å overtale meg til å stå for kjøringen. Arnardo lovet meg faktisk test-tur med Mercedes 600en han fortsatt hadde som kompensasjon, men det ble det dessverre aldri noe av.

17. mai 1982
Jeg kjører Arnardo i min
1971 Triumph Spitfire.



Bildet under er fra Dubai Motorshow hvor jeg var for et par år siden, MG-standen hadde rare modeller jeg aldri hadde sett før, men sånn har vel bilverden blitt.



På Dubai Motorshow.

Dette har jo ikke akkurat vært året for mye sosialt samvær og fellesturer, men noe har det jo blitt. Har sjelden hatt anledning å bli med på de lengre turene, men satser på å komme sterkt tilbake når Covid-19 slipper taket. Ønsker alle MG-venner en fin og virusfri vinter

Medlemskap i Norsk MG Klubb.... Et debattinnlegg.

Av Halvor Asland

Da er diskusjonen i gang igjen. Hvordan skal en forholde seg til de kinesisk bygde MG-bilene. Som kjent begynte klubben som et register for eldre MGer - dvs modeller til og med MG Y-Type og T-Type. Magnette Z-Type, MGA, MGB, MGC osv. var følgelig ikke velkommen i registeret fordi de rett og slett var for nye. Sist "MG Magasinet" beskriver i detalj prosessen opp mot etablering av dagens Norsk MG Klubb og hvordan denne også tok opp i seg MG modeller etter - grovt sett - 1955. Dermed var MG-Norge samlet i en klubb! Men var vi det? Visst var det også andre MGer på veien som for eksempel "Farina-Magnette", ADO16, MG 1100/1300 med flere.



Per Mjuge med sin nydelige MG ADO16.

Var de velkommen i klubben? På det tidspunkt ønsket ingen å ta den diskusjonen. I motsetning til modellene nevnt over som var ektefødte modeller av Abingdon, var det eneste som koblet disse "Badge Engineering" bilene til MG, merket i grillen. Etter hvert kom også flere Badge Engineering modeller MG Metro, Maestro og Montego - biler som vel ingen skrøt høyllytt av at de eide.



MG Maestro Turbo.

Da Leyland introduserte Group-B versjonen av MG Metro - MG Metro 6R4, skapte dette en viss boost for disse lavstatusbilene. Hvor mye "MG" 6R4 inneholdt, er vel absolutt et tema for mange diskusjoner. Nå vil nok ikke Metro 6R4 bidra til noen stor diskusjon om de er velkomne i klubben eller ikke - til det er de for sjeldne.



MG 6R4.

Da Rover ønsket å introdusere MG for markedet igjen på 90-tallet, tok man fram den siste MGen med genuint slektskap til Abingdon -MGB - og jazzet den gamle



MG LE500.

sliteren opp med visuelle oppgraderinger samt en sprekere, men dog gammelmodig motor - den trofaste Rover V8'en. MG RV8 var vel ingen moderne bil, men den hadde visse kvaliteter som de trofaste MG-entusiastene kjente seg igjen i. I motsetning til sedan-MGene, fikk nok RV8 straks full aksept blant klubbens medlemmer.



MG RV8.

Så kom neste korsvei. Ingen kunne unngå å se hvilken suksess Mazda hadde hatt med sin lille sportsbil MX5 og da Rover Group ønsket å kopiere Mazda, konstruerte de MGF og oppfølgeren TF. MGF var uten tvil et billig forsøk på å lage en Mazda-konkurrent. Frontramme med motor, drivverk og hjuloppheng fra Rover 200/400 ble flyttet bak og en ny front-ramme uten motor og drivverk satt foran. Dermed fikk



Undertegnede prøvesitter som første nordmann? en MGF kun 4 dager etter at MGF var introdusert på markedet i England.

Rover en sportsbil med midtmotor for en billig penge. MGF og TF hadde heller ikke noen kobling mot grunnfjellet i MG-historien, men som hobby-bil og ingen bruksbil, ble den etter min mening fort akseptert. Mange anskaffet seg faktisk en MGF/TF i tillegg til sin klassiske MG - eller de byttet ut den gamle.

Dilemmaene stoppet ikke der. Etter at Rover Group ble oppkjøpt av BMW på midten av 90-tallet, famlet den engelske bil-produsenten litt med "meaning of life". Som kjent ga BMW opp i 2000 og restene ble til "MG Rover" med en del engelske finans-akrobater på eiersiden. Rover 75 ble skapt og nok en gang kom det en MG-versjon. MG ZR, ZS og ZT/ZT-T. Det helt store salget ble det heller ikke på disse siste Rover-bilene, men noen - særlig ZT og ZT-T er fortsatt å se på veien og på finn.no.



MG ZR i MGCC "Trophy Championship".

Blant annet for å skape ytterligere blest om merket, etablerte man MG XPowere og kjøpte samtidig opp den italienske produsenten Quale som hadde utviklet et prosjekt Mangusta i selv bærende karbonfiber. Resultatet ble MG SV - en fullstendig nyskapt modell med amerikansk V8 og ambisjoner om å kapre de pengesterke entusiastene.



Knut Horgen sin MG X-POWER SV-R.

Ut på 2000-tallet innså eierne av MG Rover at dette ikke var liv laga og med akrobatiske finansielle øvelser slo de MG Rover konkurs i april 2005 samtidig som de etter sigende selv satt igjen med noen hundretalls millioner £. Etter litt tid solgte bostyret restene til det kinesiske Nanjing Automobile Group som igjen tok opp produksjonen av TFen i Longbridge samtidig som man startet oppbyggingen av en ny fabrikk i hjemlandet.

I mars 2007 rullet de første MG LE500, en face-lift av TF - fra samlebåndet i Nanjing. Om det i hele tatt finnes noe LE500 i Norge vet jeg ikke, men for de norske MG-entusiastene synes det å være underordnet om deres TF kunne være produsert i England eller Kina.

I 2007 ble "Nanjing Automobile Group" overtatt av "SAIC Motor" som i tur skilte MG ut som eget merke - "MG Motors". MG Motors utviklet etter hvert egne modeller som MG 3, MG 5, MG6 med flere - sistnevnte også tilgjengelig som hybrid. Disse bilene er vel for de fleste fullstendig ukjente her i Norge.



MG 3.

MG Motors utviklet etter hvert også en liten SUV - MG ZS som ble introdusert i 2017. Denne hadde vel også vært et ukjent kapittel hadde det ikke dukket opp en helelektrisk versjon - ZS EV i 2018.



MG ZS EV. Prisen starter på kun kr. 240.000

I motsetning til manges tro - ZS EV er ingen 4x4. Den har en singel el-motor som driver framhjulene. Batteriet er på ca 45 kWt som burde sikre en tur på ca. 260 km uten den største rekkevidde-angsten.

Den elektriske MGen importeres av "Norwegian Mobility Group AS" som har et landsdekkende forhandlernet. Salgsmålet var 2.000 biler for hele 2020. Nå er over 3.000 biler solgt og innen nyttår vil tallet ha økt til ca. 3.500. SUKSESS!



Nye MG ZS EV - flott både utvendig og innvendig.

Så til spørsmålet: **Hvordan ser det jevne medlem på medlemskap fra eiere av MG ZS EV?**

MG ZS EV er uten sidestykke den mest-salgende MG ever i Norge! Mange medlemmer i klubben har endog allerede kjøpt en ZS EV!

Mitt svar er: **La oss ta imot eierne med åpne armer!**

Med den grad av aversjon som har eksistert mot Badge MGene gjennom tidene, så er disse nesten utdødd - ikke bare i Norge. Jeg har sett et par MG Metro i sin tid og vet Lucas-forhandler Gran-Henriksen hadde en Maestro eller Montego, men det vil overraske meg stort om vi har slike biler i Norge i dag!

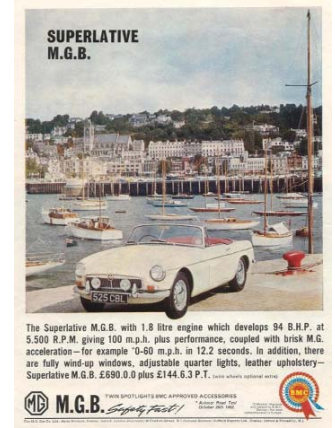
Under en tur i Danmark for 7 år siden fant jeg en MG Montego Turbo tilfeldig under en låve som var i ferd med å skulle leveres til opphogging. Jeg bestemte meg for å redde denne og via MGCC Danmark kom jeg i kontakt med Brian Borg som sporensteks salet opp og hentet Montegoen. Den har i sterk grad bidratt til at Brians egen Montego Turbo er tilbake på veien i bedre enn ny tilstand! Danmark og verden er blitt en MG Montego Turbo rikere!

På samme måte er det stort å se Marit og Per i sin lyseblå MG 1300. Selv om ikke verdi- eller prisnivået reflekterer hvor mange som fremdeles befinner seg på veien, ser en samtidig at disse MGene får stadig større oppmerksom i klubben, enn havet av "aksepterte" MGer. Mitt mål er ikke å maksimere antall medlemmer i klubben, bare at det finnes tilstrekkelig takhøyde for at også eiere av ZS EV skal kunne melde seg inn i klubben uten sure kommentarer eller manglende aksept.



Brian Borg sin MG Montego Turbo.

MG ANNONSER



Vestfold senter på MG-tur i Telemark

Tekst: Anders Rasmussen



Foto: Anders Rasmussen, Per Arnfinn Andersen

Fredag 28 august gikk årets høsttur med overnatting til Telemark, nærmere bestemt til legendariske Straand Hotell i Vrådal. I alt 11 MGER i alle regnbuens farger deltok på turen. Vi kjørte fra Sandefjord over Siljan til Skien, Ulefoss, Lunde til Vrådal. Fra Skien til Kviteseid fulgte vi Telemarkskanalen hele veien. Naturen er spektakulær og nytes i all sin prakt best uten tak.



Oppmøte på Fokserød i Sandefjord.

Straand Hotel tilhører kjeden De Historiske Hoteller og har historie som skysstasjon tilbake til 1864. Før Bergensbanen åpnet i 1909 var hotellet et mye brukt overnattings-tilbud for reisende mellom Østlandet og Vestlandet. Bilene våre fikk VIP parkering foran hotellet.

Deilig Covid 19 tilpasset middagsservert med ditto drikke ble inntatt før vi passe øre av frisk luft, vind i flettene og mektige synsinntrykk tok kvelden.



Alltid hyggelig å være på Straand Hotel i Vrådal.

Lørdag morgen satt vi oss i bilene kjørte nordover langs østsiden av Nisservann og Vråvatn. Vi gjorde et kort stopp på nedlagte Vråliosens Hotell, en diger tømmerbygning i dragestil fra 1895. En gang et sagnomsust overnattingssted hvor maten var av en slik karakter at gjestene på Straand Hotell reiste hit for å få den virkelige gode maten.



Tidligere Vråliosens Hotell.

Dampskipsbrygga var endepunktet for dampskipsruta fra Treungen. Her var det svømmebasseng og det var dans i salene.



VIP-parkering foran Straand Hotel.

På hotellet har både Rockerfellere, prinser og prinsesser, bodd, men det var veldig, veldig lenge siden. Vi kjørte raskt videre i retning Fyresdal.



"Flyplassen" i Fyresdal.

I Fyresdal stoppet vi på Fyresdal Flyplass, - også kalt den himmelske freds plass! Her fikk vi høre historien om hvordan en søkkrik kraftkommune kunne ødsle bort litt av pengebingen til absolutt ingen nytte. Stripa ligger øde og forlatt og brukes kun en gang iblant til dragracing. Et kort stopp ved en runestein rakk vi også.



Parkering ved Z Museum.



Parkering ved flyplassen i Fyresdal.



Fra dagsturen lørdag.

Vi kjørte videre sørover fylkesvei 355 langs Fyresvatn og fikk flott utsikt etter hvert som vi klatrer oppover i åssiden. Vi ankom Treungen i sydenden av Nisservann. Her ble det guidet besøk på Z Museum. Z museum kan vise fram et stort antall biler og motorsykler samt en omfattende samling gjenstander fra hverdagsliv i nær og fjern fortid. Dette er virkelig et artig museum for alle oss som kan huske noen år tilbake i tid. Etter Z Museum kjørte vi på vestsiden av



I Treungen ligger Z Museum - vel verdt et besøk.



På museet er det også MGer i bilsamlingen. Til venstre ser vi MG YA1949 tidligere bilen til Bård Nielsen som ble solgt til Z Museum i 2010 av Lars Andreas Rognan. Han kjørte bilen helt fra Bodø og deltok på Sportsvognklubbens Vårmonstring på Øvrevoll hvor han fikk prisen for "Årets langveisfarer".

Nisservann i retning Fjone. Vi kjørte i imponerende natur under stupbratte sva-berg. Utsikten er super uten tak. I den vesle grenda Fjone ligger en liten kafe drevet av et nederlandsk par. Her spiste vi lunsj før vi dro til sjøs! En hyggelig nederlander er skipper på kabelfergen M/F Nissen. For mange år siden var han og kona på ferie i Norge, de forelsket seg hodestups i Telemark og slo seg ned som fergeskipper og småbrukere. Fergen tok bare 3 biler, og selv om turen bare var på 500 meter tok det litt tid å få 11 biller over fjorden. Et par kilometers kjøring nordover var vi



Kabelfergen M/F Nissen tar kun 3 biler av gangen.

tilbake på Straand hotell. Formann Bruun spanderte cognac i solnedgangen på fergetleiet til M/S Fram. Livet var herlig! Fram er et veteranskip som har trafikkert Nisser og Vråvann siden 1909. Dagen ble avsluttet med middag og hyggelig selskap på hotellet. Søndag gikk veien hjem via Bostrak og



Turistinformasjonen - 10 minutter før hotellet i Vrådal.

Drangedal. Lunsj ble inntatt til vakker utsikt over Skien på Kikut Kafe. Turen, på nærmere 450 kilometer, ble gjennomført uten tekniske problemer av noe slag. Det vitner om britisk kvalitet!



Vi besøkte også Victoria & Henrik - butikk i Lunde i Telemark. Klær og sko for dame og herre, og en koselig liten kafé.



Senterleder Finn Gunnar Bruun og Eirin Ystebo ankommer Straand Hotel i MG TD 1952 med registreringsnummer V-50000



Vestfold testet den spesielle sykkel på Z Museum. En av mange rariteter.

Vinterlagring av bil og MC

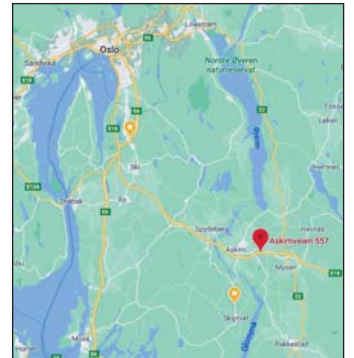


Vi tilbyr vinterlagring av veteranbiler i tørr og fin låve på Slitu, Indre Østfold.
Askimveien 557, 1859 Slitu (Samme sted som "MG Hagen AS" flyttet til høsten 2020).

- 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

Babette van der Horst



Ladies Corner

Bosted: Oslo • Oslo senter • Bil: MG ZR 2004



Babette van der Horst, 29 år og kommer fra Nederland.

Jeg har vært medlem siden 2017 i "Norsk MG Klubb", sitter i styret i Oslo senter og er varamedlem i Norsk MG klubb.

Min store lidenskap for biler har jeg fått av min far som i 2007 introduserte den første MGBen til familien. Det var absolutt ikke den siste han introduserte, og gjennom årene kom det en MGC GT, MGC Roadster, MG Magnette, MG ZT-T, - og til slutt kom den jeg nå kan kalle for min bil: MG ZR, som jeg da fikk tatt inn til Norge i 2017 etter at min mor flyttet tilbake til Norge.

Jeg har alltid kjørt mye sammen med min far og MGene i Nederland, og jeg reiser fortsatt regelmessig til Nederland for å være med på turer. Jeg tror man trygt kan si at vi er en "MG-familie". Min far er også ansvarlig for MGC-registeret i Nederland.

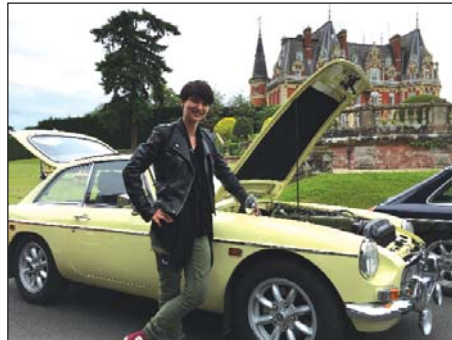
I 2017 var jeg med på 50-års jubileum for MGC i England. Dette syntes jeg var en så fantastisk og unik opplevelse at når jeg fikk min egen MG her i Norge så meldte jeg meg selvfølgelig fort inn i MG-klubben; og like raskt etter det ble jeg med i styret i Oslo senter.

Litt om min bil: Jeg er den stolte eieren av den ene av kun to MG ZR i Norge. Min er fra 2004 og er "solar red" i fargen, modellen er en 1.8 160 VVC og 3-dørs.



Jeg trives godt i min raske MG ZR.

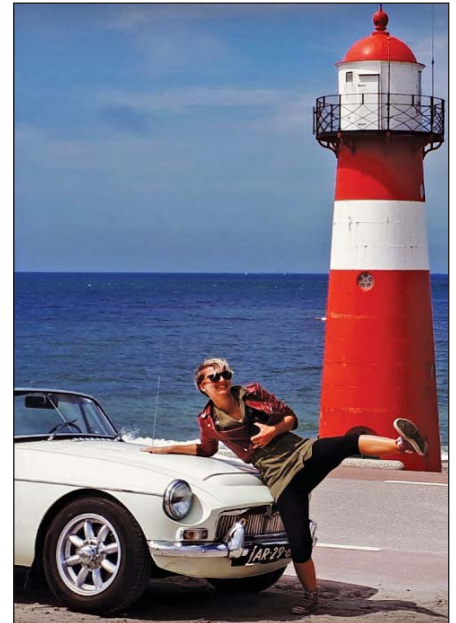
1110 kg og 160 HK sparker godt ifra.



50 års jubileum for MGC i England i 2017.



Sammen med pappa i Holmenkollen.



I sommer på stranda i Nederland med min fars MG.



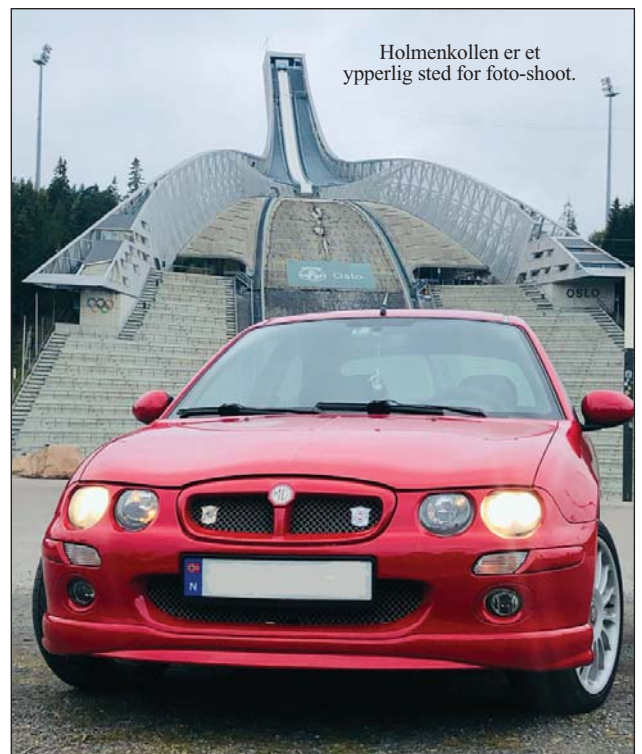
Minien - min første bil - er en fantastisk morsom bil å kjøre.

Jeg har ikke alltid bare kjørt MG. Min første bil var en gammel Mini fra 1995. Det var vel da min interesse for bil startet. Jeg så jo alltid pappa gjøre så mye kule ting med bilen sine, så jeg tenkte: Det vil jeg også kunne. Da begynte jeg å spørre han hvordan jeg kunne gjøre det med min bil, og så oppstod det vel en felles bil-hobby og det slutta ikke når jeg flyttet til Norge i 2013.

Utenom mitt MG-liv, så bor jeg i Oslo og er bartender på Café Amsterdam; hvor jeg organiserte et veldig hyggelig og vellykket



julebord for Oslo senter i fjor. Jeg prøver også å få til et treff i måneden på cafeen hvor vi kanskje ikke trenger å snakke så mye om biler, sånn at det møter opp litt flere kvinner enn vanlig. Til nå har kveldene vært veldig koselig, men selvfølgelig med mye bilsnakk, men det er kanskje fordi at damene ikke blir med. Jeg håper at flere kvinner stepper opp og tør og si at de liker, eller elsker MG og biler. I mine øyne er vi alle en stor familie, og alle er velkomne. Det er ikke så farlig om man ikke kan alt det tekniske.



Holmenkollen er et ypperlig sted for foto-shoot.

Hva skjer i sentrene?

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

BUSKERUD

Av Per Brinchmann-Hansen

Så var det slutt på en noe spesiell sesong og alle bilene er vel kommet i hus for vinteren. Til tross for alle begrensninger fikk vi likevel gjennomført 10 fellesturer. De fleste med godt fremmøte, kanskje fordi svært få kom seg til Spania denne sommeren. Kun en tur måtte avlyses: Harrytur til Strömstad og Bohuslän.

I stedet tok vi en fergetur på Ransfjorden, dog uten taxifreesalg. Ransfjordferga går mellom Horn på østsiden til Tangen på vestsiden og er en av landets to innlandsferger i daglig drift. Lunsj ble inntatt ved Bjonerøa og hjemturen gikk via Bjonvika ved Sperillen i Ådal.

Siste tur for sesongen har lenge vært Hurum rundt med middag på Vito's på Vollen. I år hadde de bestemt seg for å stenge denne dagen, og vi måtte snu oss rundt og finne et alternativ. Valget falt på "Riviera" i Leangbukta. Dette viste seg å være et riktig bra sted, så det er vel mulig vi kommer til å velge dem i fremtiden. Her ble det også rekord for sommeren med 32 deltagere fordelt på 20 biler. Ikke så bra for smitteberedskapen, men gikk visst bra, heldigvis.

Nå stod innesesongen på Burud for tur og vi fikk gjennomført ett møte i "Storsalen" for å kunne opprettholde skikkelig avstand. På programmet var vinlotteri og mimring med bilder fra sommerens turer.

Vi gledet oss så til neste møte der vi skulle høre Monty Karlan fortelle fra sine mange Monte Carlo deltagelser. Smittesituasjonen i november tilsa at vi dessverre måtte avlyse. Dette får vi ha til gode til en senere anledning.

Årsmøtet, planlagt til desember blir det vel heller ikke noe av og vil bli utsatt til neste år.

Sesongstart den første helgen i januar er etter hvert blitt en tradisjon og invitasjon for 2021 på Tyrifjord Hotell er sendt ut. Vi får håpe det blir mulig å gjennomføre arrangementet.

Norsk Motorhistorisk Senter på Burud fikk tidligere midler fra kommunen, men dette viser seg nå vanskeligere å oppnå, med den en ny driftsmodell for senteret. På grunn av smittesituasjon er også senterets "Gullgruven": pølse- og vaffelsalget i kiosken blitt hardt rammet. Buskerud Senter har derfor bidratt med økonomisk støtte.



Møte på Burud.



Lunsj ved Bjonerøa.



Middag på "Riviera" i Leangbukta i Asker - Her ble det vel trangt i disse Coronatider.



Randsfjordferja.

ROGALAND

Av Bjørn Erik Vesterås

Rogaland senter har hatt god aktivitet i høst, til tross for covid 19 restriksjoner. Soma Senteret har hatt "Mekke treff og sosialt" hver tirsdag fra 12.00-14.00 gjennom hele høsten samt arrangert medlemsmøter 24. august, 13. oktober og mekketreff på kvelden 29. oktober.

Imidlertid har det fra 10. november vært nødvendig å begrense aktiviteten noe, siden de lokale myndigheter har satt grense på 10 personer som kan møtes i et lokale. Vi har annonsert følgende: "Inntil videre blir det derfor ikke annonserte nye medlemsmøter. Dette er ikke til hinder for at du kan mekke på egen MG - tvert imot!" Et svært tradisjonsrikt "Smalahovelag" den 28. november måtte derfor avlyses. Stor takk til Carsten Bowitz og Reidar Mykletun som hadde fullbooket arrangement med drivers og co-drivers på Soma. Alle gledet seg! Det er veldig trist at den gode planleggingen var til ingen nytte i år. Vi satser på at "Smalahovelaget" kan komme sterkere tilbake i 2021.

Jeg håper nå at det blir god tid til "garasjejobber" på MGene siden de sosiale treff blir nedtonet i tiden mot jul. Til disse jobbene er det godt med verkstedgruppa på Soma og andre MG-spesialister som kan hjelpe til å gi råd til nye og gamle MG-eiere.

På medlemsmøtene og mekketreff har verkstedgruppa gjennomgått bruk og sikkerhetsregler for løftebukken på Soma.

Odd Smith er ny eier fra september 2020 av en fin blå MGB Roadster. På mekketreff i oktober gjennomgikk Verkstedgruppa betydningen av å skifte bremsevæske annen hvert år. For en gruppe medlemmer ble det vist hvordan bremsevæske skal skiftes på Odd Smith sin bil. Bremsene ble ettersatt og gjennomgått på Odd sin bil. Siden han er ny eier av bilen, er det nyttig å få konstatert at alt var ok.

Alt i alt har vi i Rogaland nå 65 hovedmedlemmer og 8 familiemedlemmer. Vi har plass til flere! Der er det lett å melde seg inn og du får valuta for medlemskontingenten! Hvis du kjenner noen du tror vil bli medlem, kan du tipse dem om startsidene til Norsk MG Klubb: <http://www.nmgk.no>

Det nærmer seg jul og det er tid for å takke alle gode bidragsytere i klubben for at vi nå står samlet i én klubb i Rogaland. God jul og godt nytt "koronafritt" MG-år 2021.



Bernt Mærlands MGA ønsker alle en God Jul!



Jan Langelands MGB er klar for julefeiring.



Med åpen MG til mekketreff - en fin dag i august.



Odd Smiths 1970 MGB med nye Rogaland-skiltes.



Erling Vølstad forklarer om tilstand på bakkbremsen.



Odd Smith tar av hjul på sin MGB.



Kjetil Arnøy tapper ut bremsevæske på Odd Smith sin MGB.



Fra medlemsmøte på klubbhuset på Soma - til venstre Kjetil Arnøy, leder av Verkstedgruppa hører på innlegg av Reidar Mykletun leder av tur- og arrangementgruppe og til h. Jan Langeland, web ansvarlig.

AGDER

Av Jan Vidar Ødegaard

2. september. Takk for hyggelig tur. 9 biler møtte hos Alfreds garasje, i tillegg to medlemmer uten MG. Vi kjørte tur i nærområdet, Med stopp i Høvåg. Spesielt hyggelig at to nye medlemmer kom, Merete og Vidar Rosseland i flott rød 1971 MGB. Frank Brøvig, nyinnmeldt i går, kom også innom.

20. september hadde vi senterstur til Nostalgilåven på Eiken. Dette viste seg å bli svært populært og vellykket. Det var strålende sommervær så langt ut i september. 5 biler kom fra Farsund og Kvinesdal, 3 biler fra Arendal og 7 fra Kristiansand. Dette tror jeg er rekordoppslutning for dagstur.

Onsdag 14. oktober ble det gjennomført sentermøte. Denne gang fikk vi besøk av leder i klubben Ola Thygesen. Tema for kvelden var styrearbeidet, driften i Agder senter, MG elbiler og tilbakemelding fra medlemmene om hva styret kan og bør bidra med. 14 medlemmer foruten Ola kom til en hyggelig kveld.



Sentertur 2. september i nærområdet.



Nostalgi-låven på Eiken.



Merete og Vidar Rosseland i flott rød 1971 MGB deltok på sin første tur i klubben 2. september.



Pitstopp på hjemveien. 20. september.



På vei til Eiken 20. september.



Ola var sporty og kjørte MG fra Oslo til Kristiansand, - her utenfor Alfreds garasje.



Godt fremmøte.



Ola orienterte oss på sentermøte 20. oktober.

ØSTFOLD

Av Egil Hagen

Foto Egil Hagen og Morten Ulstrup.

18. august: Vi møttes ved Tunevannet utenfor Sarpsborg, målet for kveldens tur var Eide lenser. Turen gikk forbi Kalnes sykehus over Stikkaåsen og gamle Kongevei, derfra forbi Utne Camping og ned til Eide.

Eide lenser ble i sin tid bygget som oppsamling og fordelingsplass for tømmertransport på Glomma utenom Sarpefossen. 10 biler og 18 personer deltok på turen i nydelig sommervær. 2 MGA, 5 MGB, 1 MGF, 1 Mazda og 1 BMW.

2. eptember: 4 biler og 7 personer møtte i Rakkestad for å bli med på kjøretur til Ørje og Strømsfoss. Dette var en kjølig søndag med regn i luften. Vi kjørte riksvei 124 mot Øymarksjøen og på vestsiden til Ørje og Kanalmuseet. Dette var stengt for sesongen så vi hadde kafferast ute. Noen av de gamle båtene i vassdraget ligger ved Kanalmuseet.

Etter en kjølig rast kjørte vi riksvei 24 på østsiden av sjøen til Strømsfoss for ny kaffestopp - innendørs på Møllestua. Ved Strømsfoss kom duskregnet og noen kalesjer ble slått opp før vi kjørte Aremarksjøens vestsida mot Halden. Det var 1 MGA, 2 MGB og 1 MG TF.



Piknik på turen 18. august - Eide lenser.



Ved Tunevannet før avreise.



Eide lenser.



Stengt museum ga kafferast ute.



Kanalmuseet i Ørje ble åpnet i 1986, 200 år etter at kanalbyggeren Engebret Soot ble født. Museet holder til på området til det nedlagte tresliperiet Ørje Brug ved Ørje sluser. Fokuset for utstillingene har helt siden starten vært skogsdrift, tømmerfløting og treforedling, bygging av kanalen, som skulle lette på fløtinga, og ikke minst dampbåtene som ble brukt som slepebåter og frakt av turister i kanalen. Haldenvassdragets Kanalmuseum ble i 2006 en del av Østfoldmuseene.
Museet er kun sommeråpent



DS "Turisten" er en dampbåt bygget på Nylands mekaniske verksted i Christiania i 1887. Gikk som passasjer- og godsbat på Haldenkanalen fra 1887 til 1963. Skroget ble senket i Femsjøen i 1967 og hevet igjen i 1997. Ferdig restaurert i 2009 og fraktet tilbake til Femsjøen.



Parkering ved Eide lenser.



Strømsfoss for avreise til Halden - kalesjer må opp.

FOLLO

Av Tore Lie

Ikke før fikk vi på plass høstens første medlemsmøte, så var det slutt igjen. Koronaen er ikke særlig samarbeidsvillig for den som skal drive bilklubb! Men vi får glede oss over det vi har fått til i det merkelige året 2020.

Høstens første - og eneste - medlemsmøte fant sted i nye omgivelser, på Kafe Ås. Her er det høyt under taket, god plass og bra ventilasjon. Oppmøtet var brukbart, og praten gikk rundt bordene med passelig avstand.

Planen var å ha et nytt kafemøte i november, og så et slags julemøte til erstatning for vårt tradisjonelle julebord. Men slik ble det altså ikke. Når dette skrives vet vi alle ganske lite om utviklingen fremover, vi får hygge oss med minner fra utesesongen 2020 så lenge.

Vinteren kan også inneholde spennende MG-opplevelser, ikke minst i garasjen! Vårt medlem Helge Ligaard kjøpte seg en MGF med ødelagt automatgir, den skal bygges om til manuell girkasse. Vi er lovet en fyldig reportasje etter hvert som prosjektet skrider frem. Første trinn var å ta ut motoren, og på MGFer med midtmotor er det en ganske spesiell øvelse. En liten dugnadsgjeng av Follo-medlemmer tro til, og Helge hadde gjort et strålende forarbeid. Etter noen få timers kosejobb var motoren på gulvet. Vi er spente på fortsettelsen!

Og akkurat når dette skrives, logger vi inn medlem nr. 100 i Follo senter!



Steinar, Helge S og Helge L i aksjon med motoruttak.



Sommerminne fra Hagestua i Son.



Ispause på Harestua.



Sånn liker vi å ha det.



Og dette blir vi aldri lei av.



Trivelig på Breivoll...



- og bra oppmøte.



Oktober-møtet ble på kafe Ås.



Follo senter på kafe.



Fine biler på Røed Gård på Jeløya.

VESTFOLD

Foto: Per Arnfinn Andersen - Eva Mørck

HØSTTUR TIL FOLEHAVNA

Lørdag 12 september arrangerte senteret i Vestfold tur for sine medlemmer. Denne gangen gikk turen til Folehavna fort på Vesterøya i Sandefjord. Turen gikk på fine MG-veier gjennom Stokke og helt ut ytterst på Vesterøya. Arrangør for turen, Armand og Laila Fjeld, hadde fått tillatelse til å forsere bommer på siste strekning så vi fikk kjørt helt fram.

Det var 9 biler som møtte opp i nydelig høstvær på Stokke Bygdetun for felles reisereise. 7 MG og 2 Austin Healy.

På Folehavna bygget den tyske okkupasjonsmakten sitt største kystfort i Norge. Her finnes mange spennende rester av fortet. Det blåste friskt og vi fant en lun plass til å spise medbragt lunsj i ly av en hytte og Armand fortalte litt av historien rundt Folehavna fort. Utsikten over et opprørt Skagerak skapte en flott ramme.

Det var en meget hyggelig avslutning på årets felles kjøreturer i regi av Vestfold senter.

FOLEHAVNA FORT

Selve fortet ble opprettet i mai 1941 og fungerte fram til januar 1993 som skolebatteri for hærens kystartilleri, da denne funksjonen ble flyttet til Stavern.

Fortet, som ble kalt HKB 5/980 Vesterøen av okkupasjonsmakten, var ved krigens slutt bestykket med fire belgiske 12 cm K370 feltkanoner med skuddvidde på 15 000 meter, samt flere luftvern- og panservernkanoner. Det meste av skytset var krigsbytte fra tyskerens invasjon i andre land i Europa.

Anlegget hadde ellers flere tunneler i fjellet, den lengste omtrent 120 meter lang. I tillegg kommer blant annet bunkere, forlegningsbrakker, løpegraver, nærforvarsstillinger, brystvern og minefelt.

Fra fortet er det fri sikt over sjøen mot Onsøy og Hvaler i øst. Mot sør er det åpent hav, mens det i vest er sikt mot Svenner fyr og kyststrøkene av Telemark og Vestfold.

Den militære aktiviteten ved anlegget ble lagt ned i 1993.



Medbrakt lunsj ble inntatt i ly for vinden i hytteveggen.



Folehavna fort - ytterst på Vesterøya.



Oppmøte og felleskjøring fra Stokke Bygdetun hvor vi har våre innemøter og arrangerer "Treff for Engelske Sportsbiler".



"Pikene på broen".



Armand orienterte om Folehavna fort.



Fra Stokke Bygdetun kjørte vi gjennom Stokke sentrum på vei til Folehavna fort utenfor Sandefjord.



Fornøyde medlemmer på avslutning for årets fellesturer.

OSLO

Av Roy Thorvaldsen

Oslo Senter hadde sin tredagers sesongavslutning på Hurdalsjøen Hotell den første helgen i september. Det var mange som ville være med på tur, enda flere enn for to år siden, og vi var en stund engstelige for at vi måtte avvise noen på grunn av koronarestriksjonene.

Vi hadde begrenset deltakerantallet til "ca. 25 personer", en litt flytende grense fordi vi ikke liker å avvise noen, men alltid heller strekker oss litt ekstra for å få med alle som gjerne vil være med på tur. Vi klarte det denne gangen også.

Det ble til slutt 32 deltakere på turen, fordelt på 17 biler. Fremmøte var på Circle K-stasjonen ved Bjerkebanen, og derfra gikk ferden i bedagelig tempo på fine, lokale småveier - med lunsj underveis. Uten mat og drikke duger MG-sjåføren som kjent ikke.

Vi stanset som sist "Hos Nabo'n" i Smiegården på Ask i Gjerdrum kommune, en koselig liten kafe som vi ikke nøler med å anbefale andre veifarende i små åpne biler.

Gjenbruk av kjørebekrivelse med kartbilder produsert av "felleskjøringskomiteen" Sissel Jacobsdatter Brinchmann og Ernst Kammerhuber, tok oss trygt og elegant frem til bestemmelsesstedet.

Snart åpenbarte Hurdalsjøen seg i ettermiddagsolen, og etter innsjekk var det tid til å nyte en av stedets egenproduserte ølsorter før middag - deilig gryterett med tyttebær syltetøy i bållytt lavvo, med lokale eller sågar egenavlede ingredienser.

Lørdagen opprant, og etter en god frokost var det felleskjøring til Hadeland Glassverk, der vi takket være entusiastiske støtte-spiller Erling Qvale hadde fått tak i fribilletter til den fantastiske Leonardo da Vinci-utstillingen. Den har høstet lovord verden over, og skuffet ikke. En flott opplevelse.

Etter retur til Hurdalsjøen var det tid for badstu, kanskje en svømmetur, og en guidet båttur på Hurdalsjøen, samt en improvisert konsert med to av Oslo-filharmoniens fiolinsolister som var på besøk - før hotell-sjef og MG-eier Pål Gjerstad spanderte boblende aperitif og ønsket velkommen til bords. Nydelig mat og drikke etterfulgt av litt peiskos i baren, rundet av en opplevelsesrik dag!

Søndag ble det tid til en grundig omvisning i hotellets nybygde vinsmake-kjeller og den imponerende utendørs skulpturparken med verker av blant andre Nico Widerberg, før utsjekk.

I strålende solskinn og med smil om munnen, bar det deretter hjemover, med førere og passasjerer rike på nye opplevelser - i verdens hyggeligste sportsbilmiljø.

Hurdalsjøen, vi kommer igjen!



Norge i rødt, hvitt og blått på Hurdalsjøen.



En snekketur før middag med hotellsjef Pål ved roret.



Pål viste rundt i skulpturparken med "Bølgen" av Nico Widerberg.



Morgenstemning ved badstua i vannkanten.



Leonardo da Vinci-utstilling på Hadeland Glassverk.



Morgengymnastikk for Sturla Eidsgaard.



Det er ikke bare smilet som er hvitt hos alltid positive Dag Morfelt og Torhild Andrea Engedal.



Godt med en øl i solveggen etter en dags kjøring.



&



&



AMCAR og LMK forener krefter.

AMCAR og Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber signerte 1. april 2020 en formell samarbeidsavtale.

Formålet er 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.

Norsk MG Klubb og AMCAR

Bilhobbyen vår står foran mange utfordringer i tiden fremover. Vi trenger allianser som forsvaret våre rettigheter mest mulig i forhold til offentlige beslutningstagere. Derfor ønsker styret i NMGK å gjøre som store deler av det norske hobbybil- og sportsbilmiljøet, å melde klubben inn i AMCAR.

Hvorfor det?

AMCAR er den suverent største aktøren i Norge innenfor bilhobby, og har i mange sammenhenger vært høringsinstans for Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet og Tolldirektoratet i spørsmål som berører vår hobby. AMCAR har 22 000 direkte medlemmer.

I 2016 åpnet AMCAR for klubbtilslutning fra alle typer bilklubber, uavhengig av merke og opprinnelsesland. For å møte utfordringene bilhobbyen står ovenfor i fremtiden ønsker AMCAR mange klubber i ryggen for å tale bilhobbyens sak ovenfor det politiske Norge.

146 lokale, regionale og nasjonale bilklubber er nå tilsluttet AMCAR. Det gir organisasjonen tyngde overfor besluttsende myndigheter. Jo flere vi er, jo flere kan AMCAR snakke på vegne av i forhandlinger med offentlige myndigheter.

AMCAR har pr. 1 januar 2021 17 ansatte medarbeidere. 4 arbeider med tekniske spørsmål, 4 med media, 3 med forsikring og finans, 3 med medlemservice og 3 med administrasjon. I tillegg er AMCAR tilknyttet fast ekstern juridisk kompetanse.

Hvem er med?

Blant de 42 landsdekkende klubbene som er tilsluttet AMCAR finner vi mange som vi i NMGK naturlig kan sammenligne oss med. For eksempel Norsk Sportsvogn Klubb, Norsk Triumphklubb, TR Register Norway, Klubb Alfa Romeo Norge, Jensen Owners Club Norway, Norsk Maserati-klubb, Lamborghini Klubb Norge, Norsk MX5/Miata klubb og Porsche Club Norge. Den komplette listen ligger på amcar.no

Hva koster det?

Klubbmedlemskapet i AMCAR koster Norsk MG Klubb kr 995,- pr. år for klubben, og ingen ting pr. medlem. Det er

altså ikke noe krav om at Norsk MG Klubbs medlemmer må være AMCAR-medlemmer.

AMCAR tilbyr pr. i dag sine tilsluttede klubber gratis bruk av StyreWeb Lokal.

Hva slags utfordringer snakker vi om?

Vi ser nå over hele Europa at det lanseres planer om kjørebegrensninger for eldre, bensindrevne biler. Også i Norge er det politiske miljøer som har dette på agendaen. Det er viktig å forsvare vår kulturhistoriske berettigelse, og se den i relasjon til den mikroskopiske andel av CO2-utslippet våre biler står for.

Tilgangen på egnet bensin for våre biler er en annen utfordring. Det går på oktantall, men kanskje enda mer på etanolinnhold. Vi vet at antallet bensinstasjoner vil reduseres sterkt i årene fremover, her er det avgjørende at noen tar ansvar, og det går ikke av seg selv.

Også våre rettigheter til å få reparert den gamle MGen hos mindre firmaer uten verkstedsgodkjenning har nylig vært tuet. Her har AMCAR gjort en solid jobb som høringsinstans, så den faren er foreløpig avverget.

Og nye utfordringer kommer!

Hva med LMK?

Ved tilslutning til AMCAR forblir klubbens forhold til LMK uforandret, det vil heller ikke være noen forandring for det enkelte medlem i forsikringsavtale e.l. LMK og AMCAR har nå et nært samarbeid, de jobber sammen mot felles mål.

Blir det noen medlemsfordeler?

Som nevnt vil ikke en tilslutning til AMCAR bety noen forandring i forhold til det enkelte medlem i NMGK. Men dersom du ønsker å melde deg inn i AMCAR får du som NMGK-medlem 300 kroner i rabatt på 1. års medlemskap. På amcar.no kan du lese om de medlemsfordelene du kan få der.

NYTT FRA

LMK-forsikringen er et unikt tilbud til alle medlemmene i LMK. Siden LMK er en klubborganisasjon, innebærer dette at alle som er medlem i en av våre tilsluttede klubber har rett til å benytte seg av denne ordningen.

LMK-forsikringen ble etablert gjennom en avtale mellom daværende Landsrådet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber og Østlandet Forsikring (forløper til dagens IF) så tidlig som 23.06.1982 - med virkning fra 01.01.1983. Snart 40 år senere lever ordningen i beste velgående - fortsatt med lave priser og bedre forsikringsvilkår enn noen gang. Aldri har porteføljen vært så stor og veldrevet som nå.

Målet har hele tiden vært å skape et best mulig produkt - et produkt laget av entusiaster for andre entusiaster. Det gir en trygghet for deg som forsikringstaker at en organisasjon som LMK står ved din side dersom en utfordrende skadesak skulle oppstå. Vi har nå et produkt vi er stolte over å ha skapt sammen med IF, og dette er blant markedets aller beste forsikringsordninger for veteran kjøretøy.

LMK hadde noen år samarbeid med andre forsikringselskap om LMK-forsikringen. Fra 01.01.2018 var vi igjen tilbake hos IF. Nå er det slik at LMK-forsikringen ikke er en kollektiv avtale, og det betyr at du som forsikringstaker må flytte egne forsikringer. Det er derfor lurt å sjekke om du faktisk fremdeles har en LMK-forsikring, eller om du har blitt stående igjen med en vanlig veteranforsikring hos en av våre tidligere samarbeidspartnere. Vi opplever at mange har trodd at LMK overførte denne automatisk, noe vi ikke kan gjøre.

Husk at som bruker av LMK-forsikringen er du også med på å støtte opp om LMKs arbeid. LMK mottar provisjon fra IF, noe som gjør oss i stand til å drifte organisasjonen og jobbe for veteran kjøretøyenes rettigheter i dagens samfunn. Husk at LMK-forsikringen ikke bare er relatert til de motorhistoriske kjøretøyene. LMK-forsikringen gjelder også på samtlige andre forsikringsprodukter, og LMK-medlemmene tilbys automatisk 15% talkunderbatt.

LMK har fått et eget nummer for LMK-forsikringen; **21 49 50 37**. Kontakt dem om du vil sjekke om du faktisk har en LMK-forsikring, nyttegning eller for å få et godt tilbud på alle dine forsikringer.

Mus og kasko - 2020 et museår

Kasko-forsikringen dekker normalt ikke ødeleggelse fra mus under vinterlagring. Men IF gir nå en romslig og utvidet praksis knyttet til museskader sett opp mot det som i kaskovilkårene defineres som plutselig. Det fritar likevel ikke oss som kjøretøyeiere å ta normale forhåndsregler under vinterlagringen.

GLADNYHET FRA IF:

For å stå ved kundens side gjør vi forsikringen enda bedre, sier If. Forsikringen utvides til å omfatte skader påført av mus/gnagere. Dette gjelder både kjøretøy som er i daglig bruk, eller de som står vinterlagret. Det forutsettes normale skadeforebyggende tiltak og normalt tilsyn for å begrense skadeomfanget. Lukk kjøretøyet og husk å sette ut musefeller.

Et annet enkelt tips er å legge ut børstelister eller rett og slett einerkvister i hjulkapslene og rundt hjulene og selvfølgelig fjern sjokolade og kjeksrester fra sommerens kjøreturer.



Hvorfor ligger det ikke referater fra styremøtene på nettsiden lenger?

Noen har påpekt at referater fra styremøtene nå ikke legges ut der de tidligere ble lagt, under fanen "Klubbdokumentasjon" på nmgk.no. Skal ikke medlemmene lenger få vite hva som foregår?

Jo, det skal de. Men erfaring viser at det er svært få medlemmer som har logget seg inn for å se på møtereferater. Ca. 15-20 stykker i snitt, og det inkluderer flere av styremedlemmene. Da fungerer ikke denne plasseringen av møtereferater særlig godt som informasjonskanal til medlemmene.

Dessuten er det slik at referater fra styremøter, også i NMGK, ofte inneholder en del saker som ikke er egnet for å offentliggjøres. Siden mye må utelates fra referatene blir det som kan legges ut lite komplett.

Derfor velger styret nå heller å ha denne faste spalten, "Nytt fra styret", i MG Magasinet og på nmgk.no. På den måten når vi ut til alle medlemmene i klubben, ikke bare til en håndfull spesielt interesserte.

Vedtektene i NMGK sier: Det skal skrives møtereferat fra styremøtene over de saker som behandles og de vedtak som fattes. Saker av allmenn interesse skal legges ut på NMGK's hjemmeside og orientering sendes senterlederne på e-mail for videre distribusjon til medlemmene.

Styret mener at vi gjennom "Nytt fra styret" ivaretar disse hensynene på en bedre måte, gjennom at medlemmene informeres direkte, både i medlemsbladet og på klubbens nettside.

Hvordan vil klubben håndtere de nye MGene?

De nye elektriske MGene er en stor suksess, også i Norge. I løpet av 2020 vil det bli solgt 3.500 biler, kanskje flere. Ikke dårlig for det som for de aller fleste bilkjøpere er et "nytt" bilmerke i Norge!

Det er selvsagt ulike vurderinger blant medlemmene av disse bilene, men både NMGKs formålsparagraf og praksis fra vår moderklubb MG Car Club tilsier at de har en naturlig plass i klubben vår. Så får tid og innsats vise i hvilken grad de blir integrert i våre aktiviteter, og hvilke organisasjonsmessige grep som eventuelt kan gjøres.

Det blir opprettet et eget register for "Elektrisk MG", på linje med de andre MG-modellene. Hans Løvdahl tar oppgaven som kontaktperson. Det skal også gis plass i MG Magasinet til stoff om disse bilene.

Vi ser gjennom aktiviteten på Facebook at det er en kontakflate mellom eiere av de nye ZS og miljøet i Norsk MG Klubb, selv om den foreløpig ikke er veldig stor.

Styret har ambisjoner om å utvikle et samarbeid med importør og forhandlere for de nye MGene, til felles beste. Konkrete planer for hvordan dette kan gjøres foreligger.

NMGKs årsmøte blir digitalt

I likhet med de fleste norske klubber og foreninger ble også NMGK i år nødt til å utvikle årsmøtet digitalt. Dette var enkelt å gjennomføre, siden vi allerede har et innarbeidet system for digital stemmegivning.

Erfaringene med dette er veldig gode. Klubben sparer betydelige summer, det gjør også de medlemmene som er pålagt å delta på årsmøtet.

48 stemmer ble avgitt på det digitale møtet i vår, det vil si at deltagelsen var minst på samme nivå som et vanlig analogt møte.

Styret går derfor inn for at årsmøtene i Norsk MG Klubb fremover holdes digitalt, uavhengig av korona eller andre forhold.

I stedet for å ha årsmøtet som en sosial anledning vurderes det som en mulighet å heller ha et rent sosialt NMGK-treff på egnet tidspunkt.

Kontaktpersoner for hver MG-modell

I Norsk MG Klubb er det tradisjon for at det finnes et register for hver MG-modell. Dette er ment å være en ressurs for det enkelte medlem, men det er nok mange som ikke har oppdaget det.

I øyeblikket er flere av disse registrene i en bølgedal, vi trenger nye "registerførere" for Midget og MG 1936-1955.

Styret ser nå på hvordan arbeidet i registrene kan legges opp fremover, til glede for våre medlemmer. For å gjøre det mer tydelig hvilken funksjon registrene skal ha, bytter vi fra den litt hemmelighetsfulle tittelen "Registerfører" til "Kontaktperson", som i våre nordiske søsterklubber.

Kan det være aktuelt for deg å være kontaktperson for din favoritt-MG-modell fremover? Kanskje sammen med noen andre? Ta kontakt med styret!

Glimt fra 2012

Fra MG Magasin nr. 4-2012

"Nuffield Challenge Trophy"



FLOTT UTMERKELSE TILDELT NORSK MG KLUBB

"På vegne av medlemmene, senterledere, tillitsvalgte og styret har jeg mottatt den meget høythengende vandrepokalen "Nuffield Challenge Trophy". Klubben ble tildelt vandrepokalen for sitt mangeårige positive bidrag til "MGCC-familien". Vi kan være stolte over dette og glede oss over at Norsk MG Klubb nå blir lagt merke til i det europeiske MG-miljøet."

*Med vennlig hilsen
Norsk MG Klubb
Ola Thygesen*

Fra MG Magasin nr. 3-2012



Leder Ola Thygesen og nestleder Carsten Bowitz takker for EEOY-arrangementet i Ronneby 2012.

MG-stevnet på Bessnes 1975

Tekst Tore Lie

Foto: Flere bidragsytere

Lørdag 21. og søndag 22. juni 1975 ble Norsk M.G. Registers femte landsstevne avviklet. Stedet var Ellen og Hans Hernæs sin hytte på Bessnes i Jotunheimen. En ganske spektakulær arena for å samle noen gamle MGER og en nesten ny til konkurranse. Den nye var en MGC GT som tilhørte Graham Wilkins, en litt tilfeldig britisk gjest. MGAen var strengt tatt også for ny etter datidens regler, men hva gjør man ikke for gode MG-venner!

Opplegget fulgte vanlig mønster: Først en Gymkhana, ikke ulik de vi har hatt noen av i NMGK de senere år. Og så Concours D'Elegance – eller Konkurs, som det het. Søndagen startet med Slalom, kjøring på tid. Ganske frisk kjøring, til og med.

Vinner av stevnet ble Hans Hernæs med sin 1929 M-type. Samme mann og samme bil som var med på vår 50 års jubileumsmarkering på Grefsen 28. juli i år!



Vinneren av stevnet, Hans Hernæs i 1929 M-type, går over mål.



Kåre Olsen hadde eneste TC på stevnet.



Og Gunnar Jakobsen kjørte eneste TF.



Per Huse og TDen, til venstre, er fortsatt like aktive i 2020!



Mye vakkert på en gang...



Halvor Westgaard fikk bra fart på ZA Magnetten.



Bård Nielsen kjørte YA, bakerst. Sjelden bil å se.

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

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

Molde senter

NY senterleder søkes



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

KONTAKTPERSONER REGISTERNE

MG før 1936

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

MG 1936 - 1955

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

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

Halvor Asland **NY kontaktperson**
Mobil: 915 91 720
nmgkmg@nmgk.no

MGB, MGC og MGB V8

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

Moderne Midget

NY kontaktperson søkes
Tore Lie
Mobil: 901 40 658
nmgkmidget@nmgk.no

MGF/TF

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

Elektrisk MG **NYTT REGISTER**

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



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

Perry Myhre Remøy	Langvikveien 40	3145	Tjøme
Josephine Stapnes	Røvæveien 14	4029	Stavanger
Ole Magnus Lillestrand	Trøgstadveien 488	1814	Askim
Svend Ole Heggedal	Korvettveien 1	4920	Staubø
Johan Skjæveland	Box. 298	4349	Bryne
Atle Johnsen	Gamleveien 15 e	4018	Stavanger
Bjørn Breivik	Moaveien 32	7160	Bjugn
Ivar Hanssen	Kvernbekkvegen 14	3716	Skien
Olav Henriksen	Nils Bays Vei 53A	0855	Oslo
Anne Kersti Mo	Rosenvinges vei 14	1523	Moss
Helge Forbergsgog	Utgårdsvegen 6	2340	Løten
Ellen Woxmyhr	Nyvei 23	4900	Tvedestrand

**ENDRINGER AV ADRESSE, TELEFON OG E-POST,
KJØP OG SALG AV MG MELDER DU PÅ**



www.nmgk.no

Eller kontakt Truls Sundt
tlf. 90 777 615
sundt@online.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.**



MGer på tur til Kongsvinger Festning.

Foto: Sigurd Sandtveit

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.

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 ny 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



MG-folderen får du hos din senterleder.

Bruk våre samarbeidspartnere



Balestrand Inspirerer deg  DE HISTORISKE

Hotellet for Bilentusiastar

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

KVIKNES HOTEL

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

<h3>Lunsj- buffet</h3> <p>Kl. 11.30 - 13.00 Mandag - fredag</p> <h3>Søndags- middag</h3> <p> Kl. 14.00 - 17.00</p> <p> HAUGESUND AIRPORT</p>	<h3>Lunsj- buffet</h3> <p>Kl. 11.30 - 13.00 Mandag - fredag</p> <h3>Søndags- middag</h3> <p> Kl. 14.00 - 17.00</p> <p> HAUGESUND AIRPORT</p>	<h3>Lunsj- buffet</h3> <p>Kl. 11.30 - 13.00 Mandag - fredag</p> <h3>Søndags- middag</h3> <p> Kl. 14.00 - 17.00</p> <p> HAUGESUND AIRPORT</p>
---	--	--





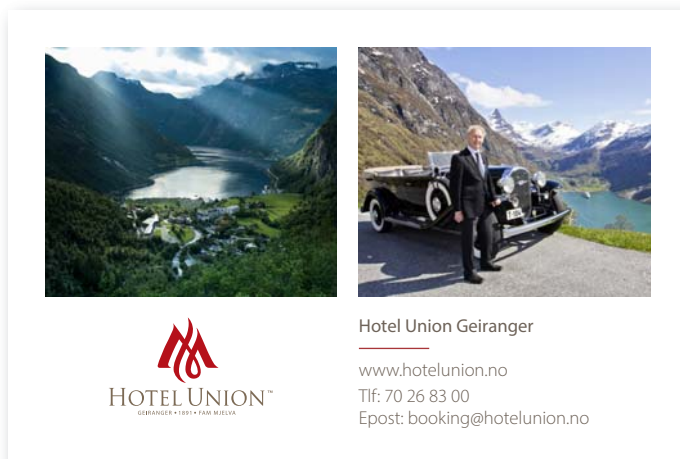
BRUKTE OG NYE DELER TIL ENGELSKE SPORTSBILER




- RESTAURERING • SERVICE • V8-KONVERTERING
- EU-KONTROLL

WWW.MGHAGEN.NO TELEFON..... 69 89 60 00
MGHAGEN@HALDEN.NET MOBIL..... 922 52 457
VERKSTED..... 909 14 157

ÅPENT 10 - 16 OG EVT. ETTER AVTALE
ASKIMVEIEN 557, 1859 SLITU




HOTEL UNION®
GEIRANGER • 1901 • FARM MIELVA

Hotel Union Geiranger
www.hotelunion.no
Tlf: 70 26 83 00
Epost: booking@hotelunion.no

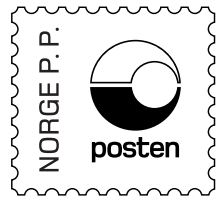


DIN ANNONSE her
i MG Magasinet?

Kontakt redaktøren for
mediaplan og priser

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

B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE



Alle foto: Anne Bakken Sandtveit

“Vi tenner våre lykter når det mørkner”



På senhøsten er de fleste hobbykjøretøy parkert for vinteren. Mørket siger på og kuldegradene dukker opp, det samme gjør mus

og andre gnagere. Selv om IF forsikring generøst har utvidet kaskoforsikringen til også å dekke “museskader”, bør vi sikre garasjen med musefeller, elektroniske museskremmere og kanskje noen kjerringråd. Står bilen på bukker så monter en plate som ikke musene klarer å forsere.

“Snart går det mot lysere tider”

Vintersolverv er en viktig dato for oss. 21. desember “snur sola” og dagene blir lengere - først bare noen minutter, men i februar merker vi at dagene har blitt mye lysere. Våren nærmer seg og det

begynner å krible i “gassfoten”. Vårklargjøringen planlegges og kanskje er det noen deler og utstyr som skal kjøpes inn og monteres før “vårslippet” i mars-april-mai.

Allerede nå begynner vi å glede oss til neste sommer!



www.classic-center.dk

Levering 0-30 kg - 140 DKK
Ved kjøp over 1500 DKK - Gratis levering
Alle kjøp pålegges 125 DKK til toldbehandling
(Du får da leveret direkte på døren!)

**Bekledning & Utstyr
Reservedeler
Biltilbehør
Skilter
Olje**

Nyhet til MGA

MGA PARKING ONLY

MG

35 år 1974-2010

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