



MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY



MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB

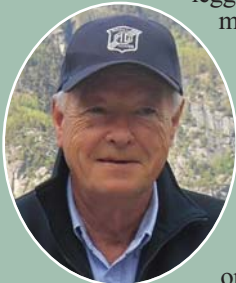
NR. 1 Mars 2021

*God Påske - med ønske om en
fin kjøresesong!*



Da dette er første nummer av MG Magasinet i 2021 skriver jeg Godt Nytt År til dere. Og jeg håper virkelig at 2021 blir et godt år! 2020 var ikke et enkelt år å drive bilklubb, restriksjonene sto i kø og smittefrykt gjorde at alt som tidligere skapte harmoni og glede blant MG-eiere måtte gjøres med stor forsiktighet og avstand. I vinter har noen senter avlyst alle innemøtene noe som har gjort at litt av "limet" i sentrene har forsvunnet, men får vi en fin vår vil dette sikkert rette seg.

Og våren kryper stadig nærmere, Coronaen kryper rundt omkring og skaper masse ugreie for oss, men vi håper det skal bli noe av våre planlagte MG-turer i år. Norsk MG Rally er snart fulltegnet, og det er også Norwegian Sports Car Rally. Vi satser høyt, så får vi heller justere etter rådende forhold. Jeg vet at mange senterleder planlegger lokale turer og takker dere for det arbeid dere legger i å skape hygge for medlemmene på tross av rådende forhold.



Ola Thygesen
Leder NMGK

Det står overraskende mange uoppdagede biler parkert på låver og i uthus. Det er fremdeles muligheter til å gjøre funn om man er litt nysgjerrig, graver og spør og har tid til å snoke litt rundt. Jeg leser til stad-

ighet om bortglemte perler som taues ut av låver og garasjer både i Norge og i utlandet. Å finne bortglemte MGER er nok ikke så lett, men den som leter den finner. For de som ønsker å kjøpe ferdige kjøreklare biler fra 60-70 årene begynner prisene å gå oppover. Etter mange år med flat prisutvikling viser Europa og USA at MG er på vei opp. Prisene i Norge følger nok etter.

Som dere kan lese et annet sted i bladet har Norsk MG Klubb tegnet medlemskap i Amcar. Det er ikke forpliktende på noen måte for klubbens medlemmer, men klubben ønsker på denne måten å støtte denne organisasjonen som kjemper for alle oss med litt over middels bilinteresse. Vi gjør det sammen med flere andre bilklubber, noe som gjør at Amcar står sterkere overfor krefter som ikke vil oss vel.

Det har allerede vært bilbranner med katastrofale følger som er forårsaket av bensinslanger som sprekker pga. elde eller fordi de ikke tåler etanol som blandes inn i bensinen. Det skal etter min mening mye til for å få en bensintom bil til å brenne eksplosivt. Tilfører vi derimot drivstoff har vi alle ingredienser for spektakulære hendelser. Det gjør ikke saken bedre når mange av våre biler har elektriske bensinpumper som fortsetter å forsyne brannstedet med drivstoff selv om motoren stopper. **Jeg oppfordrer alle til å skifte bensinslanger til en kvalitet som tåler etanol.** Kjøp slanger med betegnelsen **SAE J30 R9**. De er laget for å tåle bl.a. etanol og mye sikrere å bruke. Det er også fornuftig for oss med eldre biler å fylle 98 oktan, og Shell V-Power er et drivstoff uten etanol. **NB! Biler før 1987 er IKKE konstruert for bensin med etanol!**

Vi holder også i år et digitalt Årsmøte. Se innkallingen som følger med dette nummer av MG Magasinet. Det er heller ikke denne gangen mulig for oss å samles til et tradisjonelt Årsmøte. Nærmere informasjon, saksdokumenter etc. vil bli publisert på klubbens hjemmeside.

Norsk MG Klubb møter sakte men sikkert digitale utfordringer. Klubbens hjemmeside må "overhales" og styret har nedsatt en komite som forsker på nye fremtidige muligheter. Dette er et svært omfattende arbeid og vi vet ikke ennå utfallet av våre sonderinger, men endringer tvinger seg fram. Klubben må tilpasse seg nye regler og forskrifter, spesielt i forhold til personvern, GDPR (General Data Protection Regulation), og kvalitetssikre at det vi gjør følger regelverket. Om du følger at du har kunnskap, ideer eller ønsker å bidra, er du hjertelig velkommen. Vi trenger alle gode krefter. For oss alle er det viktig at vi får overført det utrolig innholdsrike tekniske oppslagsverket som Truls Sund har brukt flere år på å legge ut på hjemmesiden. Det er mange "brikker" som skal på plass, men jeg tror vi har startet arbeidet i riktig tid.

Bla nå videre i denne utgaven av magasinet og kos deg med alt bladet har å by på. Vi sees i løpet av våren, med eller uten tak.



På vei hjem med "låvefunnet". På en mørk og kald låve i Vestfold sto denne MGC GT.



NORSK MG KLUBB

Besøksadresse:
Motorhistorisk senter
Skotsselveien 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
nmgksekreter@nmgk.no

STYREMEDLEM 1

Bjørn Erik Vesterås
Mobil: 925 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

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



side 4 MG-entusiasten



side 8 MGen i mitt liv...



side 10 Bilen som hobby



side 12 Hva er BRG?



side 14 Tekniske sider



side 17 MG Camping



side 19 Ladies Corner



side 20-26 Sentersider



side 29 MG Midget på 18 års dagen



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.

Mot lysere tider...

Mars er årets første vårmåned og 20. mars er Vårjevndøgn hvor dag og natt er like lange. Kjøresesongen nærmer seg og det er på tide med vårlargjøring.

La 2021 bli SIKKERHETSÅRET FOR DIN MG. På våre Tekniske sider og i Forumet på www.nmgk.no finner du gode tips og vi oppfordrer til spesielt å kontrollere bremse- og bensinslanger. Bremsesvikt kan være fatalt og bensinslanger som sprekker kan føre til brann og at du mister din kjære MG. Kjøp alltid slanger av beste kvalitet! HUSK: Alle biler før 1987 er IKKE konstruert for bensin med etanol. Fyll alltid "super" uten etanol. Flere selskaper tilbyr dette hvor Shells V-power 98 er en av favorittene.



LMK og AMCAR jobber for å få politikere til å sikre oss lovpålagt sikringskvalitet på drivstoff, altså et drivstoff som inneholder null innblanding av etanol. Husk at til høsten er det valg!



Allerede med 10 % innblanding dukker det opp problemer med bensinslanger, bensinpumper, korrosjon og senere lekkasje i drivstoffsystemet. Slike problemer har igjen ført til driftsstans og bilbrann.



Når du fyller 98 oktan uten etanol har du også en bensinkvalitet som tåler vinterlagring. En drøy krone ekstra pr. liter for den beste kvaliteten er en god investering!

På tekniske sider gir Østfold senter tips om innholdet i deres "Reisekoffert". Hva du bør ha med av utstyr og deler på tur.

ÅRSMØTE 2021 blir digitalt og vedlagt dette magasinet følger Innkalling til Årsmøte og giro for medlemskontingenten 2021. Denne gangen får også familiemedlemmene medlemsbladet tilsendt.

Det er flott å se at nye medlemmer melder seg inn i MG-klubben med håp om god inkludering i sitt senter. Vi er en MG-familie med stor takhøyde og har plass til alle som har sans for MG - eller andre engelske sportsbiler.

Ønsker dere en flott påske og en god start på årets kjøresesong!



Geir Sætevik

Fra Tjøme Vestfold senter Gift med Vigdis Sætevik

Mine interesser for mekking startet tidlig, jeg var ikke gamle gutten da mor min satte meg på bensintanken på motorsykkelen sin som het "Truls". Jeg husker mange turer som liten gutt bak på motorsykkelen med mor foran med skaut på hodet.



Interesse for MC i tidlig alder.

Senere ble interessen rettet mot mopeden til min bestefar, jeg var vel 10 eller 11 år da jeg tjuvlånte den. Som ungdom så hadde jeg 125 ccm MC, og flere stykker i reservedeler, jeg ble veldig flink på den type sykkel.

Det var på den tiden jeg stiftet mitt første bekjentskap med MGB. En jeg kjente som kom fra Oslo hadde med en slik på hytta, jeg syntes den var skikkelig tøff.

Min første bil var en Triumph Herald, så jeg begynte å bli anglofil. Det med engelske biler gjennom livet, kostet meg mye slit og penger, men jeg ga meg ikke.

Jeg kjøpte meg en Honda CX 500 (engelskmodell) motorsykkel med tanke på tur med min kjære kone, og kamerater fra Nordsjøen, for vi hadde egen motorsykkelklubb der på plattformen. Men det å få med kona ble litt vanskelig etter hvert på grunn av ryggproblemer, det var da "det startet igjen".



Min første tursykkel - en Honda CX 500.



Selv en MG fra 1935 takler litt barfrost.

Jeg kjøpte meg en Cd med Øystein Sunde, engelsk bil, med bilde av en MG TD. Jeg sa til kona at dette var bilen for småturer.

Så tenkte jeg ikke mer på det før vi skulle inn til middag hos min datter og svigersønn, han tok meg med ut og viste meg en nydelig rød MG PB 1935. Han hadde ikke plass til den og ville at jeg skulle prøve den, - jeg visste ikke at Vigdis allerede hadde tinget bilen.

Så ble vi eier av en nydelig MG PB, jeg viste lite om den før senere, for det var ikke mange av denne typen i Norge. Den ble produsert bare i ca. ett år og det ble kun produsert 526 stk, - alt dette fikk jeg greie på etter som årene gikk. Over alt på den bilen er det octagonmerke med MG i midten. Når jeg ser på den bilen i front så smiler den til meg. Etter en del skruing så malte den som en katt. Vel - der bløffa jeg, for det er virkelig lyd i den lille bilen. 70 km var grei hastighet om man vil ha kontroll over bilen, men den kunne gi mye mer.

Vi var på mange turer sammen, den fineste var en spontan tur til Danmark. Det var ikke mye bagasjeplass, men med 2 lærvesker på bagasjebrettet og kredittkorta i lomma så dro vi, det ble en fabelaktig tur.



Pakket og klare for ferge fra Larvik til Danmark.



I Silkeborg, takket være en positiv (!) parkeringsvakt, fikk vi tildelt egen gratis parkeringsplass - og ble fotografert av parkeringsvakten.



Vi tar farvel med vertskapet på Rindsholm Kro.



Med en MG Midget PB 1935-modell har du ikke et stort bagasjerom som i en MGB, men vi klarte oss.

Vi fant ut at det å kjøre på motorvei i max 70 km og at Vigdis fikk julnavet på Polske trailere helt opp på siden (bilen er høyrerettet) var litt for spennende, så da begynte leitingen etter hobbybil nr. 2, for jeg ville ikke kvitte meg med min kjære PB.

Valget falt på en MGB 1964 som hadde et karosseri uten rust og med ny motor og eikefelger, men den var dårlig skrudd sammen og hadde en sliten girkasse. Her ble det mye skruing. Det var ut med motor hver vinter og skru sammen igjen før sesongstart.

Jeg har riktig nok en solid teknisk utdannelse, men på engelsk bil er det kun erfaring som teller. Gutta sa det på den måten at det var ingen jul uten at Geir hadde motoren ute på MGBen. Jeg lærte mye på den tiden, ofte den harde veien og ofte av egne feil. Men det gikk bra fikk en fin turbil med høyrygga skinnseter og 5-gira Fordkasse pluss nye skivebremses og mye mere, - det ble en fin bil til turkjøring.



Inn og ut med MGB-motoren - nesten hver vinter.

Jeg meldte meg inn i MG klubben Vestfold senter og ble veldig positivt overrasket over miljøet der. Folk var flinke til at nye skulle føle seg hjemme og at det ikke ble dannet klikker.

Vigdis og jeg har vært medlemmer i mange år nå og vi er alle veldig opptatt av godt miljø og samholdet i klubben. Det har nesten blitt en familie nr. 2. Vi har hatt mange fine turer i vår- og sommerhalvåret og koselige innemøter med sosial MG-prat til kaffekoppen.

Jeg vil si det slik at MG har blitt en stor del av livet, spesielt som pensjonist, og som et "teknisk ordtak" vil jeg si: *En lærer så lenge man har MG.* Motorsykkelen solgte jeg for flere år siden, men savnet er der, men med en glad kone og 2 MGer er livet verdt å leve.



Er styremedlem i Vestfold senter - her sammen med deler av styret.



De minste synes også at MGBen er en flott bil.



Førermiljøet i en 86 år gammel PB gir en utrolig "entusiastisk opplevelse".



Vestfold senter har tre ganger arrangert treff for engelske sportsbiler på Stokke Bygdetun med opptil 150 biler.



Også barn og ungdom ser ut til å like gamle biler.



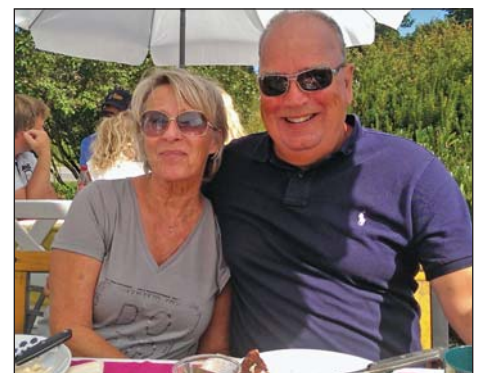
Chassis nr. PB0484 og Body Type B 251.



4-sylindret motor på 939 cm³ og 43 hk.



Utenfor Lensmannsgården på Nøtterøy.



Fra et av grilltreffene hos Anne og Sigurd.

MG MIDGET PB: Kun 526 eksempler ble produsert. I 1936 vant en superladet MG PB kjørt av Andrew Hutchinson Limerick Grand Prix. MG P-typen er en sportsbil som ble produsert av MG fra 1934 til 1936. Denne 2-dørs sportsbilen brukte en oppdatert versjon av Wolseley Motors-designet med overliggende kamaksel, crossflow-motor, brukt i 1928 i Morris Minor og tidligere brukt i J-type Midget fra 1932 til 1934. P-typen har en fire-trinns ikke-synkronisert girkasse. Chassiset var en forsterket og litt lengre versjon av den som ble brukt i J-typen med fjæring av halv elliptiske fjærer rundt med stive for- og bakaksler. Styling var opprinnelig av Marles Weller og senere av et biskops cam-system. To-seters bilen hadde en akselavstand på 2210 mm. De fleste biler var åpne tosetere, men det ble også laget strømlinjeformede flykupéer. P-typen var også tilgjengelig som fireseter, en bil som led av mangel på kraft og dårlig bakkeklaring bak. Mens J-, K- og L-typen MG skiller mellom versjoner med bruk av tall, hvor 1 indikerer en fireseter (dvs. J1) og 2 en toseter (dvs. J2), var dette ikke tilfelle med P-type (eller den seks-sylindrede søsteren, N-typen Magnette).



Recharge yourself

MG EHS Plug-in Hybrid fra 379.890,-

MG lanserer en enda større SUV!



Nå til 0,9%* kampanjerente

- Romslig SUV med mye plass og stort bagasjerom
- Tilhengervekt på opptil 1500 kg
- 7 års garanti / 150 000 km
- Elektrisk rekkevidde på 52 km

*Eks. lån: Rente 0,9% nom/2,08% eff. EK. 35%. Lånebeløp kr 251 718,- o/7 år. Kost. kr 18 521,-, tot. Kost. 266 965 kr. Subsidiert flytende rente (0,9 %) i 36 mnd, deretter justeres til gjeldende markedsrente. Veil. kundepris levert Moss, lokale lev. kost. kan tilkomme. Forbruk komb.: 1,8 l/100 km, 240 Wh/km (WLTP). CO2-utslipp 43 g/km (WLTP). Tilbudet gjelder til 31.03.2021. Med forbehold om skrive- og trykkfeil, bilde kan avvike fra tilbudte modell.



MGen i mitt liv, en anglofils bekjennelser

Av Anders Rasmussen, Vestfold senter



Jeg har alltid vært anglofil. Hjemme i Oslo hadde en nabo en grønn Rover P4. En annen eldre nabo med en betydelig yngre dame hadde MGB. Vi gutta siklet på både dama og bilen!

Som ung var jeg på utveksling til County Durham. Vertsfamilien min var ihuga Sunderland supportere, - og uten å kunne protestere ble jeg meldt inn i supporterklubben. Sånn var det bare med den saken, og siden har jeg vært Sunderland supporter. Året var 1972, og i nabolaget i County Durham sto det en MGB GT i Old English White parkert under en stor og frodig eik. For en bil! Bildet brant seg fast på netthinnen.

Så gikk tiden, det ble kone, hus og barn. I utilgivelig utroskap ble det kjøpt inn både Volkswagen, Mazda og Volvo. Som med så mange andre gikk ekteskapet fløyten etter mange år, barna ble voksne og flyttet ut og jeg satt igjen med bikkja og lurte på hva jeg skulle bruke tiden til.

En dag sto en 1953 Rover 75, lik den fra barndomsminnene, til salgs på Finn. Jeg hadde ikke peiling på bil, men fikk hjelp av en kamerat med litt mer peiling enn meg. Fort og galt ble det handel. Bilen skrek etter vedlikehold, men det gjorde ingen ting. Den lenge undertrykte anglofilien i meg hadde våknet fra dvalen. Jeg fikk god hjelp av et lite verksted som med glede viste meg hva de gjorde, og sakte men sikkert økte mitt kunnskapsnivå.

Rover'n ble i meget god stand og som en erkekonservativ engelsk aristokrat, iført oilskin jakke og sixpence, gled jeg rundt i tidløs eleganse. Jeg fikk honnørrabatt på Bastøfergen uten å spørre mange år før tiden! Slik startet veteranbillivet. Jeg kjørte Rover'n fra Sandefjord til Bergen en brennende het sommerdag for å delta i Norgesløpet. Bilen var fra en tid da konservative britiske biler ikke hadde aircondition. Varm og svett så jeg misunnelig på



Roveren fikk etterhvert selskap av MGBen.

de som kjørte uten tak i E-type, TR6... og jammen der var min barndoms drømmebil også! En MGB! Jeg bare måtte ha en sånn også! Familierådene hos meg har forenklet saksbehandling, hvis bikkja ikke bjeffer blir forslåtte innkjøp vedtatt. Min bilkyndige kamerat og jeg fløy til Bergen. Vi prøvekjorte først en rød 1966 MGB og så en grønn 1966 MGB. Valget falt på den grønne. NAF kontrollen avslørte mye rart og ga godt grunnlag for pruting. Salget ble avgjort og vi la i vei hjemover. Et motorstopp og en punktering senere kom vi oss hjem til Sandefjord. Mine gode venner på verkstedet himlet med øynene, - her var det også mye å gjøre!

Det ble full motoroverhaling, nye ramme- og rådelagre, nye stempler, ny kamaksel, ny oljepumpe, nytt registerkjede og overhalte forgassere. Blokka ble kokt og malt opp på nytt. Det elektriske anlegget bar preg av at selvgjort ikke alltid er velgjort. Bilen ble bra den, men en fin høstdag var det like før den ble til spiker.

En eldre herre kom over i feil kjørebane og feide meg og MGen inn i autovernet. Etter litt diskusjon med forsikrings-selskapet ble det besluttet å bygge MGen opp igjen. Nye forskjerner, helt ny forstilling, nye felger og støtfangere og hellakking i orginalfargen, BLGN 29 Dark British Racing Green. Selvfølgelig fant vi rust i kanalene og nye ble sveiset inn. Utrolig så fin den ble! Senere har det også blitt nye fjerblader og ny dynamo.



Store skader og meget kostbar reparasjon, men med et "oppgående" forsikrings-selskap som har kunnskap om skader på veteranbiler ordnet det seg på en veldig god måte. Bilen ble nesten som ny igjen.



MGen min ble solgt ny i California i desember 1965. Jeg fant et innbetalingskort for veiskatt i California, med eiers navn, adresse og bilens amerikanske kjennetegn. Jeg Googlet navnet, fant et telefonnummer i Bakerfield California, og ringte! En rusten og sprukken damestemme svarte "You've got my old car?" Hun hadde eid bilen i mange år. Damen lo og gråt, det hadde vært en så utrolig kul bil å kjøre. På spørsmål om hun hadde noen gode MG historier fra California svarte hun "I'm more than ninety and I can't remember a damned thing!" Morro var det lell å snakke med damen.



I 1997 ble bilen solgt til Østerrike. Der ble den restaurert før den i 1999 fikk et verkstedopphold i England og ble solgt videre til Voss. Senere ble den solgt til Bergen og til slutt endte den opp i garasjen hjemme hos meg i Sandefjord.

For noen turer MGen og jeg har hatt! Vestlandet uten tak "tar nok kaka". I MG-klubben i Vestfold har jeg funnet et inkluderende og hyggelig nettverk og vennskap. Det er bare så utrolig morsomt og hyggelig å kjøre mange MGen sammen på tur. Jeg har egentlig bare en klage, det fulgte dessverre ikke med bilen noen betydelig yngre dame slik som min barnoms eldre nabo hadde.



MGBen tar seg ekstra flott ut i vakker norsk natur.



MGB ble produsert og markedsført fra 1962 til 1980 av British Motor Corporation (BMC), senere Austin-Morris-divisjonen i British Leyland. Varianter: MGB/MGB GT (1965–1980), MGC (1967–69), MGB GT V8 (1973–76). Produksjonen av MGB, MGC og MGB GT V8 utgjorde 523 836 biler. Etter en 12-årig pause, kom MGB tilbake til produksjonen som den sterkt modifiserte MG RV8 med et begrenset antall på 2000 biler før den endelig ble erstattet av MGF i 1995.

MG ZS EV - suksess i Norge!

MG SUV ZS EV

- Pris fra kr. 239.890,-
- Komfort- eller Luxuryutgave.
- 5 farger.
- 263 kilometer WLTP-rekkevidde.
- Vannkjølte batteriet på 44,5 kWt
- Elmotoren leverer 105 kW, dreiemoment 353 Nm.
- Topp hastigheten 140 km/t.
- 0–100 km/t på 8,2 sekunder.
- Lades inntil 80 % på 40 min (tempavh.)
- Åtte tommers touch-skjerm, navigasjon og mulighet for Apple Carplay og Android Auto.
- I Luxury-utgaven får du blant annet soltak, ryggekamera, regnsensor og oppvarmede forseter.
- Fem av fem mulig stjerner i Euro NCAP-testen.
- Garanti 7 år/150.000 kilometer også på batteriet.



Da den elektriske MGen ble introdusert i fjor var målet å selge 2.000 biler i løpet av 2020. Nå ruller over 4.000 biler på norske veier! I november havnet den på en oppsiktsvekkende andreplass på registreringslistene, bare slått av Volkswagen ID.3, og godt foran norgesyndlinger som Audi e-tron og Nissan Leaf. MG ZS er designet i England, men ellers er det kineserne som har hatt ansvaret både for den tekniske utviklingen og for produksjonen.

Mye bil for pengene skrev motorpressen. Topp sikkerhet med 5 stjerner i kollisjonstesten - Euro NCAP. God plass både innvendig og i bagasjerommet. Enkelte MG-entusiaster som har fossil MG i garasjen har kjøpt den elektriske til dagligkjøring. Småbarnsforeldre er også en viktig kjøpegruppe.



Biler som hobby siden 1974

Av Olav E. Halvorsen, Årå i Telemark, Buskerud senter

Kjøpte min første MGB GT USA modell av Finstad i Oslo i 1976. Det var en 1971 USA modell med eksos rensing. Tidligere eier var Erik B Winther. I hovedsak ble denne bilen som var min andre bil i livet en forsøkskanin på min inkompetanse på skruing. Skjønte ikke hvorfor NAF sa at jeg måtte fjerne kompressoren på bilen da de mente den var ulovlig. Du hører jo det sa NAF mannen, denne bilen har for mye hester, hør på emmeret i potta. Emmeret var visst lyden. Egentlig dro den ikke skinnen av pølsa var nå min erfaring.

Historien bak besøket hos NAF var at jeg ble stoppet i Våler i Østfold av Politiet i minus 25 som lurte på hvorfor det slo flammer ut av potta da jeg giret. Må jo innrømme at jeg hadde hørt noe spraking bak der men som tidligere nevnt så var ikke jeg noen mekaniker. Jeg ble jo satt ut og tenkte på den farlige kompressoren som NAF hadde påpekt. Politiet snuste rundt og kommenterte at det luktet bensin. Selvfølgelig var det bensin det luktet og potta var vel full. Feil tenning i forhold til emission control systemet var hele greia. Men jeg fikk til slutt fjernet eksos rensingen med god hjelp fra Leyland og Gran Henriksen. Etter det gikk bilen mye bedre. Bilen var en drøm å kjøre men ga vel mer lyd enn hestekrefter.

Som militær befal jobbet jeg på Kjeller som rakett-tekniker og ble kjent med mange sportsbil-entusiaster i området og ble etterhvert litt mekaniker og startet restaurering av en Austin Healey 100/6 som faktisk ble midtsidepike i svenske illustrert motorsport i 1982. På slutten av 70 tallet var Øvre Hellerud og KW Eriksen sitt verksted et sted hvor det ble mekket sportsbiler av alle merker og vi ble en kameratgjeng som fremdeles holder kontakten. Der traff jeg bland annet Hallvor Asland, Fred Ljone og Rolf Lindholm som sikkert noen kjenner. Skrudde vi ikke bil så var vi på Bygdøy på Rodeløkka kafe på kveldstreff. Der knyttet vi kontakter og utvekslet erfaringer.

Den grønne MGen fikk etterhvert ny lakk og ble en staselig bil med sine forniklede felger og den ble mye brukt. Traff igjen bilen i fjor og da stod den i Gvarv hos Helge Olav Moland. Den er nå solgt videre. Så ble den grønne solgt til en Psykolog til fordel for Austin Healey restaureringen, men savnet etter GTen ble for stor.

Neste MGB ble en 1973 modell - også en USA-modell men som var utslippsmessig bygd om av Olav Sommerin på Skarnes. En rask tur opp dit så var handelen i orden. Bilen ble hentet en uke senere uten at Olav var der så jeg fikk bare nøkkelen og åpnet døra. Olav jobbet på Maarud Gård på Disenå og han hadde fylt bilen med potetgullposer og nøtteposer så selv om jeg var liten og tynn så måtte jeg gjøre en rydde jobb for å få plass bak rattet. Jeg glemmer ikke den handelen.



At jeg 38 år etter bildet øverst på høyre side kunne ta bilde av en 1976 modell Range Rover i samme farge og en MGB GT V 8 som begge er mine sier vel bare at interessen er der.



Min restaurerte Austin Healey 100/6 ble faktisk "midtsidepike" i svenske illustrert motorsport i 1982.



MGB GT 1973 kjøpt av Olav Sommerin på Skarnes på slutten av 70-tallet..

Da jeg hentet bilen hadde han fylt den full med potetgullposer og nøtteposer. Olav jobbet jo på Maarud.

Denne bilen ble lakkert om etter ett år i samme original farge. Pendlet mye mellom Moss og Voss på sommer og vinter med denne bilen. Kjørte på vinteren med Uniroyal M+S uten pigger. Røldalen var

null problemer på vinterføre. En veldig god bil på alle måter - kanskje den fineste modellen. Den eies nå av Thomas Tunold-Hanssen.

Så ble det Land Rovere i bøtter og spann i mange år, litt RX7 og en Datsun 260 Z, helt til jeg kjøpte en ombygd MGB GT V8 RHD i Lyngdal for tre år siden. Det er en ombygd 1980-model som sikkert er kjent i klubben. Bilen ble bygd om i England av en norsk eier i 1996. I og med at dette er en sort bil fra 1980 så skal den etter min mening ikke ha chromfangere men gummi-tryne. Så nå har kjerringa mot strømmen vært der å satt på rubbers. Bilen er ellers oppgradert med V8 felger nye fjærer og GAZ dempere foran og bak m.m.

En kamerat tok inn en 1976 MGB GT V8 som jeg fikk prøve og lysten på en slik bil dempet seg aldri. Se bildet av min 1976 Range Rover og denne bilen til høyre.

At jeg 38 år etterpå kunne ta bilde av en 1976 modell Range Rover i samme farge og en MGB GT V 8 som begge er mine sier vel bare at interessen er der.

Det som er det artige er at jeg etter kjøpet har fått kontakt med noen av ungdommene fra 70-tallet og de driver også med MGB GT V8, litt av et sammentreff. Så da er det på han igjen med utveksling av erfaringer og finne gode tekniske løsninger.

Interessen for engelsk er noe jeg aldri helt har funnet ut av. Som eier av rundt 20 engelske biler så kan jeg ikke si annet enn at de har vært gode. Da snakker vi om alt fra 1957 Austin Healey til 2012 Land Rover Discovery 4.

Så status pr i dag er 1980 MGB GT V8, 1976 Range Rover og 1981 Porsche 911 SC Targa.



På vei over Haukeli vinteren 1978/79.



Bildet tatt i 1980. En original MGB V8 1976. Eier den gang Øystein Fauchald. Min 1976 RR.



Dykking på Jeløya 1977.

MG EHS LADBAR PLUG-IN HYBRID

- Pris fra kr. 379.890,-
- Garanti 7 år/150.000 kilometer.
- Romslig SUV med mye plass og stort bagasjerom
- Tilhengervekt på opptil 1500 kg
- 7 års garanti /150 000 km
- Elektrisk rekkevidde på 52 km WLTP
- Den engelske bensinvarianten av EHS fikk 5 stjerner i EuroNCAP
- 10-trinns girkasse
- Systemeffekten er på totalt 258 Hk
- 0-100 km/t på 6,9 sekunder
- Lengde 4,5 meter
- Klasseledende innvendig plass
- Bagasjerom på 448 liter, 1.375 liter når baksetene legges ned

MG EHS - Plug-in Hybrid

- Nå i Norge!



Etterfølgeren etter den helelektriske MG-suksessen er en ladbar Plug-in Hybrid som i vinter ble lansert i Norge - til en hyggelig pris.

Med elektrisk rekkevidde på 52 km (WLTP) kan du kjøre "fossilfritt" i byer og på småturer. Ellers får du hjelp av en turbomotor på 1,5 liter, en 10-trinns girkasse.

EHS kommer også med et stort panoramasoltak på 1,19 m2



Er grønt grønt? Og, hva er British Racing Green (BRG)?

Av Jan Langeland, Rogaland senter

Internett forventes å gi svar på alt. Alle "googler" etter det endelige svar på livets små og store viderverdigheter. Et av de mange millioner spørsmål lyder: Hva er "British Racing Green?". Svaret kommer raskt: En mørk grønnfarge. Forventer man en mer nøyaktig informasjon i form av fargekode i en offentlig standard, må man ofte melde pass. Og det er kanskje ikke så rart. British Racing Green (BRG) er ofte den nyansen av mørkegrønt den enkelte liker.

Grunnen til forvirringen ligger i historien. British Racing Green har antakelig sin opprinnelse som et resultat av en ide fra en kar ved navn James Gordon Bennett Jr. Han var eier av avisen New York Herald, og opprettet i 1899 en vandrepremie for billøp med det edle formål "å oppmuntre og promotere bilkjøring". Det 17 kilo tunge trofeet som ble laget av sølvsmed André Aucoc, skulle gis til den fører som raskest tilbakela en distanse på mellom 550 og 650 kilometer. Bilen som ble brukt måtte være en to seter, veie mellom 400 og 1000 kg og måtte ned til siste skrue, være produsert i bilførerens hjemland. Hver nasjon kunne stille med tre biler. I tillegg sa reglementet at vinnerens hjemland pliktet å arrangere det påfølgende års løp.

Det hele startet i Frankrike i 1900, og ble avholdt der frem til 1902, da briten Selwyn Edge i en Napier kjørte årets strekning fra Paris til Innsbruck på tiden 11 timer og 53 minutter. Som vinner skulle dermed England arrangere neste års løp. Problemet arrangørene støtte på var imidlertid at den britiske regjering hadde i mange år ved hjelp av firkantede og rigide regler bremsset utviklingen av biler i Storbritannia. Billøp var absolutt ikke god latin blant de høye herrer som regjerte ved Themsens bredder. Dermed havnet arrangementet i Irland.

Ved starten i Athly gned tilskuerne seg forundret i øynene; bilene hadde farger! Nå skulle man tro at dette ikke burde være en stor nyhet. Protester fra publikum og fagfolk om at de frem til nå musegrå bilene hadde vært vanskelig å skille fra hverandre i støvskyene som oppsto på grusveiene, hadde ført frem.

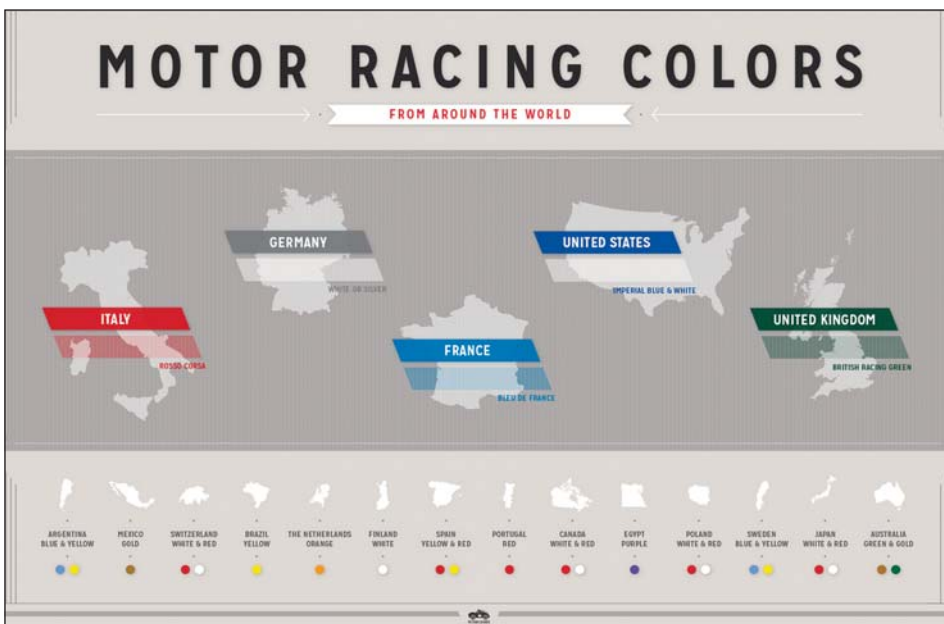
Nasjonene hadde seg imellom blitt enige om en fargefordeling: Tyskerne ville ha hvit og fikk det - fra 1934 kjørte de også med sølvfarge etter at Mercedes vant Grand Prix på Nürburgring med en sølvfarget vogn som fikk kallenavnet "Silberpfeile" sølvpilen. Franskmennene holdt seg til sitt nasjonale blå. Amerikanerne brukte rødt frem til italienerne på 1920-tallet fikk kranglet seg til rødfargen. Frem til i dag har "Rosso Corsa" vært fargen på Ferrari's racerbiler. Dermed var alle fargene i "Union Jack" fordelt og britene bestemte å gå for en mørk grønnfarge.



Det sies at en av grunnene var at det skulle være en hyllest til Irland, vertskapet for årets løp. Englands deltaker, den 40 hestekraft sterke Napier med tilnavnet "Gordon Bennett" vant ikke, men er til gjengjeld den eldste eksisterende britiske racerbil og selve opphavet til legenden om British Racing Green.

Men, er det kanskje andre grunner til at de så tradisjonsbundne britene valgte grønt? Man hadde jo "Edinburgh Grønt". En farge som siden 1726 hadde tilhørt Hertugen av Edinburgh. Eller kanskje også "Brunswick Grønt" må tas med over alternativene? Denne nyansen ble brukt av det engelske forsvaret på 18 hundre tallet, en farge de hadde "stjålet" fra kavaleriet fra Braunschweig.

Mark Gutja, fargedesigner hos BASF har nok en teori; bilene hadde benyttet samme farge som "Flying Scotsman", to tog som startet opp regulær rutetrafikk mellom London og Edinburgh i 1862. Disse skulle gå fort. I 1923 gikk en non-stop tur unna på rundt 8 timer. Og gjett hvilken farge lokomotivene var lakkert i? Ganske riktig; "British Racing Green". Om lokomotivene skinte i en ensartet grønnfarge kan ikke bevises, bilene gjorde det i alle fall ikke.



British Racing Green fantes både som oliven-, mose- og smaragdgrønn. Den halvoffisielle mørkegrønne vi i dag omtaler og tenker på som British Racing Green, skal første gang ha vært benyttet på en fransk Bugatti - en vogn britten William Grover Williams vant det aller først Grand Prix i Monaco i 1928 med. I 1920-årene ble fargekodingen mellom de forskjellige landene tatt spesielt alvorlig, men selv da var ikke de britiske bilene lakkert i en ensartet grønnfarge. Nyanser av grønt oppsto fordi man ønsket å skille mellom de enkelte lagene. Slik oppsto enda flere varianter av grønt. Alle under fellesbetegnelsen; British Racing Green.

Sannsynligvis kunne ikke engang de forskjellige lags lakker bli enige. Bentley Motors har i sin samling en Bentley Blower (4,5 liter fra tidlig 1930-tallet). Bilen har fremdeles sin opprinnelige lakk, men testing av lakken har påvist tre forskjellige lag og nyanser i grønt på dette vakre strømlinjeformede karosseriet. Av en uforklarlig grunn ble grønnfargen som ble benyttet utover 50 og 60-tallet stadig mørkere. Bilene i Formel 1 lagene fra Lotus, Cooper og BRM kjørte alle med en mørkere grønnfarge enn den som ble benyttet på 20 og 30-tallet.

Mot slutten av 1960-årene mistet de forskjellige lands fargekode sin kraft. Grunnen til dette var såre enkel: sponsorkraft! Formel 1 var da og er fremdeles et pengesluk. Sponsormidler måtte til for å få - bokstavelig talt - hjulene til å gå rundt. Og sponsorene ville ha sitt å si når det kom til fargevalg. I 1970 opphevet Formel 1 organisasjonen FIA offisielt den fargekode som til nå hadde skilt de enkelte land fra hverandre. British Racing Green ble kun i unntakstilfeller benyttet av britiske racerbiler. I 2000 av Jaguar Racing og i 2002 av Bentley i Le Mans. Fargen kom imidlertid tilbake til litt heder og ære når fabrikantene av sportsbiler ønsket å gi sine produkter et anstrøk av fart og fordums glorie. Selv Mazdas MX-5 kan fås i British Racing Green.

Men, så står vi da der vi startet: hva er nå egentlig British Racing Green? Jaktgrønn? Mosegrønn? Skogsgrønn? Smaragdgrønn? Cumbrian Grønn, eller mørk Brunswickgrønn som har kode 381 C i den britiske fargestandard for industri og vitenskap? Til syvende og sist er det kanskje revnende likegyldig. British Racing Green er en flott farge uansett nyans.

Og tross alt: grønt er jo håpets farge.





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

Østfold senters "Reisekoffert"

Av Stein Roar Aune



Vi i Østfold senter har laget en "Reisekoffert" som vi har med på tur. Den inneholder verktøy, reservedeler og annet utstyr som kan være bra å ha tilgjengelig. Til arrangerte turer har én bil med denne

kofferten, så slipper alle å ha med masse i kofferten i det lille bagasjerommet. Tenkte dette var en god ide å formidle til de øvrige senterne. Dette inneholder kofferten:

Rørpumpetang	Strips	Patentbånd	Jump Power
Avbiter	Elteip, sort, hvit	Ståltråd	Multimeter
Flat tang	Gorillateip	Fordelerlokk	Prøvelampe
Fastnøkler, tommer	Wrc	Pluggledninger	Førstehjelpsmappe
Skrutrekkersett	Strammebånd	Plugger	Aluteppe
Hammer	Kulepenn, blyant	Bremsevæske	Brannteppe
Baufil	Lommelykt	Bensinslanger	Slepetau
Kniv	Minilykter, 2 sett	Gummipakning	Vannflaske
Skiftenøkkel	Snor	Lyspærer	Tynne arb.handsker
Målebånd	Skrueeske	Olje	Tørkerull
Skyvelære	Ledninger	Bremsekaliperfett	Pengeskrin

Diverse annet "kjekt å ha med": Viftereim, oljetrykkslange, sikringer, kjølevæske, punkteringsfix, jekk, hjulvinne, startkabler, div. verktøy - og selvsagt påbudt varseltrekant og refleksvest.

Service-intervaller

Utskifting bremsevæske - bremserør

Bremserør av stål skiftes når man kan se korrosjon på rørene utvendig eller på mistanke. Der-som bremsevæsken skiftes hvert andre år, får man ikke korrosjon innvendig. Test bremsen en gang imellom ved å trykke på bremsepedalen ekstremt hardt. Da vil et svakt rør eller dårlige pakninger ryke. Kontroller bremsevæsken ukentlig. Da vil du oppdage lekkasjer.

Utskifting av bremsslanger - clutchslanger

Bremsslanger bør byttes etter ti år. Da gummi utvider seg over tid, og slangen er armert, krymper hullet innvendig, og tilslutt får man ikke retur av bremsevæsken fra caliper eller sylindere slik at bremsene kan henge.

Slanger kjølesystem- kjølevæske

Slanger bør skiftes hvert tiende år dersom de er av gummi. Kjølevæske bør skiftes etter tre år, men det finnes også Lifetime Anti-freeze som kan blandes med de andre og ikke trengs å byttes. Sjekk spesifikasjonene før kjøp.

Slanger til olje

Slanger til oljekjøler og til oljetrykksmåler bør skiftes senest etter ti år. Her vises oljetrykkslanger på en MGB.



Slanger og rør til bensin

De armerte originalslangene på bilde under holder gjerne i ti år. 95 bensin inneholder etanol som kan ødelegge dårlige slanger på ett år! Sjekk også påfyllingsslangen til tank og rør til bensinpumpe som gjerne rustet først.



Bytte av bremsekiver - klosser - caliper og bremseko

Bremseklosser skiftes dersom det bare er ca. 2 mm belegg igjen. Bremseko når det er 2 mm belegg igjen på vulkete bånd. Bremsekiver skiftes dersom det er 25% rust i bremseflaten. Caliper overhales/skiftes dersom stempeler henger/lekker.

Dekk

Dekk er ferskvare! Dekk som er eldre enn fem år mister en del gripeevne - spesielt på våt vei.

Batterier

Byttes når de ikke lenger holder lading. Godt vedlikeholdte batterier kan vare i over ti år, og dyre gelebatterier gjerne i 20 år.

Viftereimer

Riktig justerte viftereimer holder gjerne i ti år, men skift gjerne etter fem år.

Belger på tannstang/akslinger

Kontroller belger årlig for lekkasje.

Truls Sundt - foto Sigurd Sandtvei

Låsebolt på MGF/TF

Tekst og foto Helge Syversen



Øverst er 19mm pipe på en latmannarm. Så er det spesialpipen som passer til 19mm pipen som så passer på spesialbolt. På høyre side er spesialbolten helt inne på en 3/4 toms leddnøkkel

Nødløsning hvis du har mistet den kodede pipen som fulgte med bilen.

Kjøp en 3/4 toms 12 tagger pipe eller leddnøkkel. Vri rundt til du får pipen/leddnøkkelen helt inn, det er viktig! Vær litt forsiktig når du skrur ut. Sjekk om du har notert nr. på spesialpipen, hvis du har den. Det står preget på toppen av pipen. Har du det kan du bestille ny fra England.

Det fulgte med 4 låsebolter på både F og TF for å hindre tyveri av hjulene. Hvis du mister spesialpipen (nummerert) har du et stort problem! Den typen låsebolt jeg har på TFen, har 6 "humper" som passer kun til en spesialpipe. Jeg fant da ut at 3/4 toms pipe (med 12 kant innvendig) eller leddnøkkel passer nesten 100% hvis du forsiktig dreier den rundt til den går helt inn. Nå kan du klare å løse bolten med litt forsiktighet. NB! Det finnes andre systemer, men dette hadde jeg på F og har på TF. Det finnes et system med kun 2 humper, men den har jeg ingen løsning på foreløpig.

Utbedring av bremsesor i MGF

Av John Paulsen
MGF/TF-registret

EU kontrollen nærmet seg for min 1999 F så jeg sjekket raskt over bilen i forkant. Leverte inn bilen på et trivelig lite verksted og spurte om det var greit om jeg var med inn siden dette er hobbybilen min. Bli med inn, bare hyggelig det, sa han og jeg fikk være med under hele kontrollen. Nyttig det og alltid noe å lære!

Stor ble min forbauselse når han ropte fra smøregrava at her er det rust på et bremsesor. Det hadde ikke jeg sett! Det var røret som går fra fordelingen bak og opp langs torpedo/bakveggen til høyre side. Lurt å sjekke det neste gang du har mulighet. Lett å se om du har smøregrav eller løftebukk, noe jeg dessverre ikke har. Det var forøvrig eneste feil på bilen.

Da var det bare å reise hjem i garasjen og brette opp ermene. Startet med å jekke opp bilen relativt høyt bak, men for å komme til overalt måtte kalesjen løsnes og deksel over motor skrues av og jeg jekket bilen ned



Boyde til nytt bremsesor og satt på Nipler.

igjen. Det var egentlig greit å skifte det ut ovenfra. Nytt rør ble boyd til, nipler påsatt og røret flenset. Så var det bare å montere sammen. Jeg valgte å skifte bremsevæske samtidig. Nå var jeg heldig og fikk hjelp av barnebarnet mitt på 5 år til å trække på bremsepedal, så jeg fikk luftet. Stas å være



Trangt om plassen.

med å skru bil, men han ble ganske sliten stakkar. Ja, de skal tidlig krøkes...

Så måtte jeg tilbake med bilen for sjekk og da ble den godkjent for 2 nye år.



På klubbens nettsider finner du "Teknisk forum" som mange vil ha stor nytte og glede av. Både hobbymekanikeren og de proffe.

Utsifting av fordeleren med en elektronisk utgave er et tema som flere er opptatt av. Her gjengir vi deler av det som er skrevet på forumet og hva Kjell Hagen Nilsen i MG Service mener om elektronisk tenning i MG.

Jeg importerer og selger både Pertronix Ignitor (omtrent samme teknologi som Accuspark) og 123 fordelere og har levert et 50 talls systemer til MGer med ca. 50/50 fordeling mellom typene. Hovedforskjellen mellom disse er at Pertronix og Accuspark benytter den originale (kanskje utslitte) fordeler der hvor 123 benytter seg av en komplett ny fordeler med bedre kvalitet på rotor og fordelerlokk. Selv om man får en bedre tenningsstabilitet med Pertronix og Accuspark enn tidligere vil slitte eller fastsittende sentrifugalvektene gjøre at fortenningsfunksjonen tildels er satt ut av funksjon. Samtidig er 123 programmerbar slik at man kan få en tenningskurve som er tilpasset sin motor uansett trimningsgrad og tilstand. 123 har en egen versjon for MGer hvor de innlagte tenningskurvene er tilpasset MG-motorer.

Elektronisk fordeler på 123

FRA MG MAGASINET 2015

123 vil være bedre (men også dyrere) enn Pertronix og Accuspark selv om disse er langt bedre enn en slitt original med stifter og kondensatorer som stadig trenger justering og/eller utskifting.

Som jeg var inne på i et tidligere innlegg virker anlegg som Aldon, Accuspark og Pertronix utmerket så lenge de ikke monteres inn i en slitt fordeler. De kan kompensere for slitasje i selve fordelerakselen, men om fjærene til sentrifugalvektene har blitt slappe eller hele mekanismen har satt seg fast vil tenningsstidspunktet ved forskjellige turtall bli feil. Det samme gjelder for vacuumstyringen av tenningen. Om membranen har sprukket eller mekanismen har satt seg fast (jeg har sett mange tilfeller av feil i både vekter og vacuumsystem) blir tenningsstidspunktet feil. Bilen vil gå, men ikke gå så bra som den kan og ofte bruke mer bensin og forurens mer.

I en 123 fordeler er de fleste feilkilder fjernet. Det er ingen stifter eller kondensator og både turtallkompenseringen og vacuumkompenseringen foregår helt elektronisk uten bevegelige deler. Tilnærmet samme system som på moderne biler.

Ulempen med en elektronisk tenning er at om den går i stykker langs veien kommer du ikke videre. Derfor anbefaler jeg alle

mine kunder å ha de utskiftede delene liggende i bilen slik at man enkelt kan skifte tilbake til det originale oppsettet og fortsette turen. Jeg har imidlertid solgt 123 i nærmere 3 år og har hittil ikke fått rapportert et eneste driftsstopp som skyldes 123 fordeleren så den er veldig driftssikker.

Det eneste du må passe på er at du får en med riktig polaritet for den bilen du skal bruke den på. Har slike på lager både for positiv og negativ jording.

Takk til Kjell som deler sin kunnskap og erfaring med medlemmene i klubben. Har du slitt med tenningen så er det greit å vite om alternativet med elektronisk fordeler.

Sigurd Sandveit



PLUGGER Mange av oss har forgasser(e) som ikke er 100% justert og bensinblandingen kan være for feit eller for mager. Sjekk pluggene hvert år - børst de rene og kontroller elektroavstanden. Ved vanlig tenningsanlegg skal avstanden være 0,6 mm Dersom det er montert elektronisk tenning kan den økes til 0,9 mm.

På klubbens nettsider "Teknisk bibliotek" finnes det mer informasjon om plugg skrevet av Truls Sundt: Alle 1798cc motorer har brukt samme tennpluggtype fra 1962 til 1980. Original-montering er Champion N 9 Y.

Senere er den erstattet med N 9 YC som hadde kobberkerne i midtelektroden. Radiostøydempet plugg RN 9 Y / RN 9 YC
I Beru heter pluggen 14-7 DU
I Bosch heter pluggen WR 7 DC+
I Denso heter pluggen W 20EPR-U
I NGK heter pluggen BP 6 ES
Radiostøydempet plugg BPR 6 ES



Plugg med normalt utseende

Her er det for rik bensinblanding

Her er det rester etter forbrent olje. (oljeforbruk)

Denne pluggen er skadet før monteringen. Gått i gulvet

Her har det vært for varmt. Enten har pluggen feil varmeveid, for mager blanding eller feil tennings tidspunkt





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



"Motorproblemer er til å grine av!"

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

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

PROFF MOTORBEHANDLING 1 - 4

1) Innvendig motorvask

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

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

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

2) Motorbehandling med PTFE

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

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

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

3) Kvalitetsoljefilter

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



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

4) Kvalitetsolje

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

Her er noen fakta:



400% sterkere oljefilmstyrke - reduserer slitasje

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

1.5 - 3.0% økte hestekrefter og moment

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

Mer enn 20% reduksjon av skadelige eksosutslipp

Opp til 12% reduksjon i motorvarme

Separer ut fuktighet - beskytter mot rust/korrosjon

Profesjonelle motorbyggere og racingteam foretrekker Royal Purple®

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

www.royalpurple.no

www.royalpurple.com

www.qmi.no



Can Import AS

Tlf.: 32 87 70 77

E-post:

johansenthor@gmail.com

Adr.: Papyrusfabrikken

Pb. 103, 3051 Mjøndalen



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

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



Innv. motorvask



Motorbehandling



Kvalitetsoljefilter



Kvalitetsolje

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

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



MG-camping i Norge?

MINNE FRA MG MAGASINET 2011

Foto: Are Wang, Jan Vidar Ødegaard, Rune Kallestad, Bjørn Erik Johannesen og internett

Campinglivets gleder

Å ligge på luftmadrass i telt er noe som hørte ungdomstiden til. Nå ønsker vi mer komfort, og samtidig føle campinglivets pulserende rytme. Da er løsningen: Campingvogn, lillebror eller combicamp.

Flere av klubbens medlemmer bruker MGen som trekkvogn. Å montere hengerfeste går greit på mange av bilene og vekten på hengerne er gjerne såpass lav at grensene i vognkortet kan holdes.



“Lillebroren” til Jan Vidar Ødegaard. MGB 1965 og Lillebror 1964 modell.



Bjørn Erik Johannesen fant sin campingvogn (Turtle 1200) på e-Bay i UK. dobbeltseng på hjul i 120 cm bredde. Total lengde med drag 390 cm. Vekt 430 kg. Åpen pentry-løsning under lokk bak. Porta Potti. Svært primitiv, men lett å slepe.



Are Wangs “camping-ekvipasje” på Norsk MG treff Farsund 2011. Little Guy 5-Wide, Soveplass til 2. Lengde 13 fot,



Kanskje verdens minste campingvogn.

Fakta Little Guy – modell Rascal:

Vekt: 208 kg
Kuletrykk: 18 kg
Bredde: 142 cm
Høyde: 142 cm
Total lengde: 325 cm
Innvendig lengde: 224 cm
Chassis: Aluminium
Karosseri: Glassfiber



MGB 1972, Combicamp 1975. Eiere Frode og Siv Gjosund. Bilde fra festning-campen i Halden.



MGB 1965 med Poletta 1990 på slep. Eier Solbjørg Kallestad. Vogna har totalvekt 720 kg, så den klarer bilen fint å dra med seg.



Rune Kallestad, MGA 1956 med Combicamp 1975 på slep, på vei hjem fra Norgesløpet i Lom 2011.

Vinterlagring av bil og MC

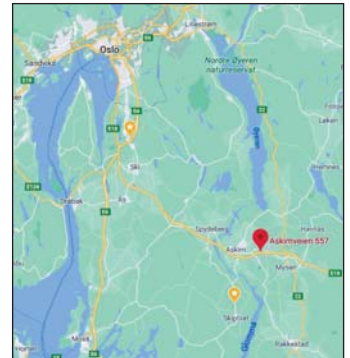


Vi tilbyr vinterlagring av veteranbiler i tørr og fin låve på Slitu, Indre Østfold.
Askimveien 557, 1859 Slitu (Samme sted som "MG Hagen AS" flyttet til høsten 2020).

- 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

Bosted: Gjøvik • Buskerud senter • Bil: MGF 1.8i VVC - 1998 model - Tahiti blue



Anne Mette bor i Vikenveien, 2816 Gjøvik og er gift med Snorre Langfjæran.

Jeg er utdannet bioingenør og har alltid vært teknisk interessert. Jeg er derfor mer enn gjennomsnittet bilinteressert, aldri vanskelig å be med ut på biltur og ikke redd for å kjøre selv.



Bilde fra da vi hentet den nyinnkjøpte MGen i Drammen.

Vi hadde en gang en Opel Ascona som gikk litt dårlig. Snorre sa at det sikkert var jeg som ikke fikk til å bruke den manuelle choken, men jeg insisterte på å få bilen vurdert på Crico bil. Der kunne verkstemesteren bekrefte at bilen gikk på 3 sylindere pga en feil ved kamakselen og han ba Snorre om å høre på meg om jeg sa at det var noe med bilen heretter.

Fascinasjonen for MG har vært der siden Bjørn Olav Fischer kjøpte sin første MGB og jeg fikk sitte på en tur og kjenne vinden i håret. Men det skulle gå 36 år før vi kjøpte MG selv.

Igjen var det Bjørn Olav som tok initiativet. Han hadde gjentagende ganger forsøkt å få oss til å kjøpe en MG og til slutt sa vi at det måtte bli en MGF i tilfelle. Litt mer moderne og mindre å skru på selv. Da tok det ikke lang tid før han hadde funnet en MGF som var i god stand og som toppakningen var skiftet på og jeg sa umiddelbart ja. Vi kunne imidlertid ikke få reist og sett på bilen selv. Da tok Bjørn Olav på seg den jobben også. Han og broren Christian kjørte til Horten og prøvde bilen, prutet ned prisen og tok den med til Drammen der vi hentet den rett etterpå. Etter dette har vi hatt mange herlige turer i åpen bil.

Første treffet vi deltok på var Norsk MG Rally i Fevik i 2019. Vi ble kjent med mange og i august 2019 gikk turen til Norsk MG Treff i Sogndal. Dette ga mersmak så i august i fjor ble vi med til MG-treffet på Lista.

Før turen til Lista hadde vi hatt MGFen inne til understellsbehandling og vi ville teste bilen litt. Jeg kjørte derfor via Lillehammer, opp Gudbrandsdalen til Sjøa, opp til Randsverk og videre over Valdresflye til Beitostølen og hjem til Gjøvik. Underveis hørte vi en blafrende lyd som vi ikke hadde hørt før. En tur til verkstedet på Gjøvik viste at de hadde glemt å fjerne maskeringsplast da de understellsbehandlet bilen, heldigvis ingen alvorlig feil.

En stor takk rettes til arrangementskomiteen som har levert flotte turer og interessante opplevelser. Nå har vi fått mange gode MG-venner og vi gleder oss til nytt MG-rally i juni.



Fra ferjeturen mellom Ulnes og Solvorn - MG-treffet i Sogndal 2019.



Lang lang rekke på Tindeveien - MG-treffet 2019.



Tindeveien Årdal til Turtagrø, Sogndaltreffet 2019.



Bøensbakken under MG-treffet Lista 2020.



Rast på gården under MG-treffet i Sogndal i 2019.

Hva skjer i sentrene?

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

BUSKERUD

Av Per Brinchmann-Hansen

Som i de fleste sentrene har den siste tiden vært usedvanlig stille med bilene i vinteropplag og alle inneaktiviteter på vent.

Planer for sommerens turer er ikke klare ettersom vi ikke har oversikt over hvilke steder som vil kunne besøkes. Vi håper på å få til "Harryturen" til Sverige, denne var den eneste planlagte turen vi måtte avlyse i fjor.

Ett arrangement har vi allerede utsatt, den etter hvert tradisjonelle sesongåpningen. Dette ville blitt den 5. gangen vi samles den første helgen i januar, denne gang på Tyrifjord Hotell. Den er nå utsatt til mars, men vi vet jo ennå ikke om vi kan få det til da heller. Årsmøtet vil bli gjennomført via mail som foreslått av nestleder Tore Lie.

Ellers har vi fått er par nye medlemmer til senteret og vi gleder oss til å treffe disse når vi får bilene på veien.

Nå krysser vi fingrene for en noenlunde normal sommer og ikke minst for NMGR til Hardanger i juni.



Et lite minne fra tiden da vi kunne reise fritt: Sesongåpningen i 2019 på Kleivstua.



Sesongåpningen i januar 2021 måtte utsettes.



En Sylling som ikke fant vinteropplaget.

MIDT-NORGE

Av Petter Nessimo

Her tar vi Covid seriøst, og det vises på revidert terminliste. Ble kun to kveldsturer i fjor, og det var grillaften hos Trygve Sandberg på Skogn, og et garasjetreff hos tidligere medlem av klubben, Kjell Ivar Haltvik.

Det går jevnt og trutt fremover med Freia-prosjektet hans, men du og du hvor mye arbeid det er. Prøvde oss også med et kaffe besøk på Bakst & Sånt men der var det bare to som kom. Årsmøtet har vi utsatt på ubestemt tid. Vi får se om vaksinasjonsprogrammet gjør det mulig å ta et møte en gang i 2021.

Da det ikke ble noe MG Rally i 2020, og jeg hadde tatt ut ferie på den tiden, ble det til at jeg og Anne tok en rundtur langs kysten av sør- og vestlandet på egenhånd. Perfekt vær 99% av tiden så man må si seg fornøyd med den erstatningen. Fikk også muligheten til litt "roadservice" under veis. Glad vi kunne hjelpe.

For en god stund siden blåste jeg Aen med sand/vann og etter grunning har den blitt stående urørt. Trenger litt verktøy og utstyr, samt manne meg opp, for å komme videre. Youtube er en stor bidragsyter i det henseende, men føler at de lurer meg litt. Mye forarbeid og "rigging" vi ikke får se der, så det ser ut til at veien til målet blir ganske laaaaang. Heldigvis så har jeg en MGF i reserve så det blir vel noen turer i år også, men med lite fellesskap.



Vangen gård 2020.



MGAen blåst med sand og vann og grunnet.



Ga litt "Roadservice" til denne MGBen.



På Facebook er det en egen gruppe hvor du kan følge prosjektet: **Freiabilens venner**



ROGALAND

Av Bjørn Erik Vesterås

Det var digitalt årsmøte i senteret i februar. Likt andre sentre ble dette på en "ny måte" i år pga Covid 19 restriksjoner. Jeg har "sakset" litt fra Årsrapporten som ble sendt ut til medlemmene. Vi har nå 68 hovedmedlemmer pluss 8 familiemedlemmer.

INFORMASJON TIL MEDLEMMENE: Rogaland Senter har i 2020 hatt god kommunikasjon med medlemmene som har gått via e-mail. Jan Langeland har påtatt seg ansvaret for å vedlikeholde e-post listen som benyttes til utsending av nyheter, tur/møterefoter og andre meldinger fra senterledelsen. Senterets sider på nmgk.no benyttes flittig og i 2020 er det lagt ut 16 artikler hvorav 11 turreferater. Senteret utgir også et eget medlemsblad "Kjekt med MG". Dette sendes ut til medlemmene på e-post kvartalsvis.

VERKSTEDGRUPPE

Erling Vølstad, Arvid Johnsen, Per Emil Søreng og leder Kjetil Arnøy bistår medlemmene etter beste evne med vedlikehold og evt. tekniske problemer. Vi har nå et vel-fungerende verksted og delelager med nye og brukte deler, samt oljer, filter, plugg og det en måtte trenge til service og vedlikehold av våre kjære MGER. 9. juni var det Åpent hus i de nyrenoverte verkstedlokalene på Soma.

MØTER, TURER/ARRANGEMENTER
Aktiviteten ble begrenset av restriksjoner, men senteret gjennomførte likevel flere arrangement og turer.

- Kaffe- og mekketreff avholdt flere ganger
- Tre medlemsmøter
- Fem aftenturer i nærmiljøet
- Fire spontane dagsturer

Forskjellige mekke og restaureringsprosjekter er enten avsluttet eller på gang i medlemmenes garasjer.

• Leif Magnus Mæland på Sola har fullrestaurert en MGB 1972 modell • Erling Vølstad har kjøpt en 1967 MGB GT • Bjørn Erik Vesterås har fått montert nye hubber på sin MGB 1963. Gode hjelpere har vært Arvid Johnsen og Erling Vølstad i Verkstedgruppen samt Kåre Fossum og Bernt Mærland som stilte driebenk og verksted med 5 tons presse på Hommersåk til disposisjon.

VÅRSJEKK I REGI AV VERKSTEDGRUPPE OG SELE AUTO

Vi satser på å få gjennomført vårsjekken i henhold til gjeldene smitteverntiltak før sesongstart der en mekaniker sammen med eier går igjennom bilens tekniske tilstand, og eier får en skriftlig "tilstandsrapport" etter sjekken. Men like mye som dette er tiltak for å sikre en trygg og trafikksikker bil, er det et sosialt tiltak. Sele Autos mekanikere gjør dette som en dugnad på sin fritid og Eirik på Sele Auto har "sysselsatt" familien med kakebaking og pølsesteking denne dagen til glede for våre medlemmer.

2021: Satser på kjørerturer i nærmiljøet når våren melder sin ankomst! Tur til Voss på forsommeren håper vi også skal gå etter planen.



Leif Magnus Mæland sin nyrestaurerte MGB 1972.



Vi venter bare på at kjøresesongen skal starte.



Erling Vølstad sin nyinnkjøpte MGB GT 1967.



Bernt Mærland bruker sin driebenk på gammel bakre hub til MGBen.



5 tons presse må til for å presse ut bakre aksling på MGBen.



Kåre Fossum og Erling Vølstad skifter hubber på MGB 1963.



Nye hubber og dekk på MGBen.

Leder av Verkstedgruppe Kjetil Arnøy i samtale med Erling Vølstad til høyre og Gaute Håland til venstre foran delelageret til Verkstedgruppen.

AGDER

Av Jan Vidar Ødegaard

Det har dessverre ikke vært møteaktivitet i senteret siden 14. oktober da klubbens leder var på besøk. Inntil det blir anbefalt å avholde møter blir det derfor ikke arrangert medlemsmøter i senteret. Men nå er det forhåpentlig ikke lenge til saltsesongen er slutt for denne gang, og vi kan møtes på kjøretur. Styret i senteret vil utarbeide en "intensjon-terminliste" som sendes ut på e-post og deles på Facebook. Det er gledelig at det er så mange fra Agder senter som har meldt seg på Norsk MG Rally, så er det jo bare å glede seg og håpe at arrangementet kan gjennomføres som planlagt.

Siden det ikke er bilder fra aktiviteter i det siste, blir det noen minner fra sommeren 2006 da Agder senter arrangerte Danmarksturen "Limfjorden rundt". Kokkedal slott og Store Restrup Herregård var to hyggelige steder som ble valgt som overnattingssteder. Dessverre er noen av deltakerne på denne turen gått bort, det gjelder bl.a Zdeniek Sir og Einar Hvile. Begge entusiastiske MG-eiere. Einar Hvile var også tidligere formann i Norsk MG klubb og senterleder før undertegnede ble utpekt som etterfølger.



Kokkedal slott.



«Pack away hood» på MGB kan være litt kronglete.



Aperitif nytes før middag på Store Restrup Herregård.



Minner fra Danmarkstur i 2006 - "Limfjorden rundt".

Bilene parkert i borggården på Kokkedal slott.



Einar Hvile og Are Wang bak bilene.



Bilene som den gang ble benyttet. Kun MGBen til venstre er fremdeles i samme eie.



Pause utenfor Duus vinkjeller i Ålborg, mens damene er på handletur.



Lunsjpause

ØSTFOLD

Av Egil Hagen

Morten Ulstrup og Thor Håkon Theodorsen

Sommeren ga oss mange muligheter til fine turer, men Østfold senter hadde ikke noen organisert virksomhet høsten 2020.

Men KNA Halden har arrangert biltreff på Fredriksten festning hver torsdag fra påske til oktober. Dette er for alle typer hobbykjøretøy. Det har flere ganger vært mellom 100 og 200 kjøretøyer der. Mange av våre medlemmer har vært faste deltakere, det har også vært deltakere fra andre sentre der. Dette er en fin anledning til å vise fram våre biler blant andre bilinteresserte. Treffene starter opp igjen til våren, alle hobbybiler og hyggelige folk ønskes velkommen av KNA Halden.



Biltreff på Fredriksten festning samler mellom 100 og 200 kjøretøyer.



FOLLO

Av Tore Lie

Aldri så galt at det ikke er godt for noe. Det kan ikke være mange i korona-Norge nå som ikke vet hvor Follo ligger! Riktignok pleier vi å ha medlemsmøter og startsted for turene våre et steinkast utenfor grensen til Nordre Follo, men det er ikke mange meter som skiller.

Særlig aktivitet er det ikke på senternivå. Vårt vanlige møtelokale er stadig korona-stengt, og det har ikke vært aktuelt å holde møter andre steder heller akkurat i denne tiden. Årsmøtet foregikk på e-post!

Men i garasjene skjer det saker og ting. For eksempel hos Olav Fjeld: Kjøpte MGBen av Din MG i 2005, den kommer fra California. Bilen var kun tollet inn, så jeg gikk over alt av understell og fikk vist den og fikk skilte i juni 2007. Kjørte med bilen i to år, brant hull i et stempel. Begynte da å restaurere den. Motor er total renoveret, lakkering utvendig og innvendig samt nytt interiør, mangler snart bare pkk, så er det bare å kjøre til sommeren!

Dette ser bra ut, Olav, og takk for bilder! Vi gleder oss til å se den til våren. Når dette nummeret av MG Magasinet kommer ut, er det ikke mange ukene igjen til kjøresesongen starter, og aktiviteten er sikkert stor hos mange. Senterleder er i gang med en lenge utsatt bakakseljobb på MGBen. Overhaling av differensial (den tar Kjell Hagen Nilsen seg av), nye hjullagre og gummiforinger. Pluss styringssjekk, nye tepper, skifte bremsevæske og litt annet. Klar for mange og lange turer fremover.

Terminlisten er ikke fastsatt ennå, men turer skal det bli - uansett. I Follo senter går åpningsturen tradisjonelt 1. mai, kanskje gjør den det i år også. Så da kan vi jo mimre litt om tidligere 1. maiturer mens vi venter.



1. mai 2016 var vi på Fredriksten festning.



Sommerminner. Andrew Rogers MGA 1600 Mk 2 på Nesodden, med fru Kristine så og si på panseret.



I 2009 gikk 1. maituren til Røed gård.



1. mai 2017 dro vi til Solli Brug sammen med Buskerud senter - 31 biler!



Olav Fjelds MGB ferdig lakkert - dette blir bra Olav!



Slik skal motorrommet se ut.



Olav Fjeld tok jobben på alvor.



Et hyggelig sted å være.



Follo senter 2011? Nei, tur til svensk bilsrot 1. mai 2012.

VESTFOLD

Av Finn Gunnar Bruun
Anders Rasmussen

Fra Årsrapporten 2020: Det ble holdt bare to innemøter i 2020 grunnet Covid 19. Den 4. mars og 4. november.

Det ble gjennomført 11 turer i 2020:
2. mai iskremtur til Ula • 6. mai Sundåsen Fort • 27. mai boller og kaffe i Nevlung-
havn • 20. juni felles kjøretur Østfold-
kysten, Hvalerøyene til Skjærhalden,
Vannsjø rundt, Konvensjonsgården i Moss,
og Bastøfergen hjem • 8. juli Dakota-
klubben Torp flyplass • 25. juli felles kjøre-
tur indre Vestfold • 5. august piknik Fyn-
stranda. • Fredag 28. til søndag 30. august,
Vrådal - Fyresdal - Treungen (Z-museum)
-Fjone(kabelferge) - Vrådal overnatting
Straand Hotell • 12. september siste tur i
2020 til Folehavna i Sandefjord.

MØTELOKALE: Stokke Bygdetun,
Bokemoa v/ Stokke.

MEDLEMMER: Hoved- og familiemed-
lemmer pr. 9.2.2021: 94 (80 hovedmed-
lemmer og 14 familiemedlemmer)

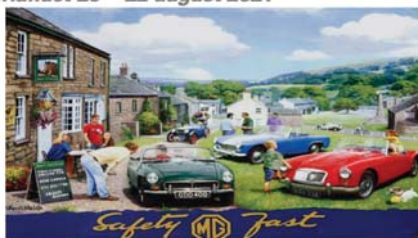
INFORMASJON: E-post brukes som
hovedkanal for informasjon om turer, møter
og treff. Bilder fra de fleste av turene legges
ut på senterets Facebookside.

Vestfold senter er registrert i enhetsregist-
ret og frivillighetsregisteret og er registrert
Grasrotmottaker hos Norsk Tipping.

TERMINLISTE 2021 (med forbehold):

- Lørdag 8. mai - tur til Brunlanes
- Onsdag 19. mai - Brekke Mølle
- Onsdag 2. juni - Piknik til Karlsvika
- Lørdag 19. juni - Piknik til Knattholmen
- Onsdag 30. juni - ønsker forslag fra senterets medlemmer
- Lørdag 24. juli - Langs Farris' østside
- Onsdag 4. august - ønsker forslag fra senterets medlemmer
- 20. - 22. august Sørlandet! Lyngørporten hotell, omvisning på Nes Jernverk, lunsj på Strand hotell Fevik, alle kystbyene på vei tilbake til Lyngørporten. Egen invitasjon med bilder og opplysninger er sendt ut.

Sørlandet 20 – 22 august 2021



Invitasjonen til senterturen høsten 2021.



Lyngørporten Hotell i Gjeving



Minne fra 2020: Fra Fokserød i Sandefjord hvor vi ofte starter våre turer.



På kveldstur i Vestfold.



Tur til Nevlungshavn blir det gjerne hvert år.



Ronnus Herrgård, Vargön, Sverige - som vi besøkte en helg i 2018.



"Small is beautiful!"



Fra et av julebordene i senteret for Covid 19.



Sentertur til Danmark. Fra stranden i Blokhus.

OSLO

Av Roy Thorvaldsen

Oslo Senter går som alle andre mot en ny usikker sesong. Vi planlegger aktiviteter både lokalt og nasjonalt, men vet naturligvis ikke om de lar seg gjennomføre.

Det som er sikkert er at det ikke ble noen innemøter i vinter, med et foreløpig mulig - om enn usannsynlig - unntak for april. Det kan også spøke for sesongstarten i mai. Og i verste fall blir det ikke noe Norwegian Sports Car Rally i år heller. Men det tror vi at det blir!

Uansett er det lite annet å gjøre enn å forberede seg som best man kan på at aktivitetene tross alt skal la seg gjennomføre - og følge med på nyhetene, og pressekonferansene til Regjeringen.

Forsinkede vaksiner og treg utrulling over det ganske land lover ikke godt. Men det kan jo hende at vi kommer til å oppleve en ketchup-effekt, at alt plutselig skjer på en gang, og at verden da fort ser ganske annerledes ut.

Vi håper vi kan sette hverandre stevne i Sjøflyhavna på Fornebu i mai til tradisjonelt vårslipp. Det ble en kjempesuksess i fjor da folk kom ut av koronahiet etter den første pandemibølgen, og vi tror det kan bli likedan i år.

Ut fra den stormende påmeldingen til årets NSCR å dømme, er iallfall folk veldig sultne på å reise på tur med bilene sine! Allerede da påmeldingsfristen gikk ut var rallyet nesten fullt, og med alle etterløerne som er kommet til siden da, er vi over på venteliste. Maksantallet er satt til 90 deltagende biler.

Turen er den samme som den som ble avlyst i fjor, så egentlig er det snakk om en utsettelse. Og skulle det mot formodning ikke la seg gjøre å avvikle arrangementet i år, ja så satser vi på å skyve det hele videre til neste år. Men vi må si at vi er litt lei av å stå vannet nå. Og det gjelder sikkert mange andre i NMGK også.

Ellers har vi foreløpig planlagt (utsatt) tur med Dakota-entusiastene på Torp ved Sandefjord, og gjentakelse av den eventyrlig populære sesongavslutningen på Hurdalsjøen Hotell. I tillegg kommer de lokale onsdagsturene rundt Oslofjorden, og annet - som vil være avhengig av pandemisituasjonen.



Fra sesongavslutningen på Hurdalsjøen. Foto: Roy Thorvaldsen..



Oslo Senter planlegger å besøke Dakotaklubben på Torp. Foto: Martin Nilsen.



Norwegian Sports Car Rally går i år blant annet til Geiranger. Foto: Ladiras/Getty Images.

Senterets "vårslipp" i Sjøflyhavna på Fornebu i fjor hadde kjempeoppslutning, og vi satser på gjentakelse i år. Foto: En hjelpsom forbipasserende.





&



&



NYTT FRA LMK

Mørke skyer på himmelen for bilismen? 2021 fikk en brå start for alle med interesse for kjøretøy drevet frem av fossilt drivstoff. Norge har sluttet seg til internasjonale avtaler og konvensjoner om dramatiske klimakutt, og bilismen blir således hardt rammet. Om el-bilen er en del av den naturlige evolusjonen eller regelrett fremprovosert signalpolitikk, er det for tidlig å si noe om. Fremtiden vil vise om el-bilen er et faktisk fremskritt, eller om den havner på teknologiens skraphaug i likhet med VHS-spilleren?

Derimot er det et faktum at noen fremover må ta regningen for avgiftslettelser og fritak, som tidligere har vært betalt av alle som benytter norsk veinett. Spørsmålet blir om el-bil-politikken er bærekraftig også ut i fra et miljø- og sirkulærøkonomisk perspektiv, når nesten nye el-biler vrakes med tilsynelatende minimale feil og skader. Årsaken skyldes i stor grad at avgiftsfritakene ikke er knyttet til deler og verkstedkostnader, noe som skaper et stort misforhold mellom nypris og kostnad ved skade/reparasjon. Oppgjørpraksis hos forsikringsselskapene tilsier automatisk vraking av nyere biler når reparasjonskostnaden overskrider en viss andel av nybilprisen.

60% av nybilsalget er nå el-biler. For få år siden var 92% av alle nye biler med dieselmotor. Nå er denne andelen nede i 10%, på likt nivå som bensinbilen. Hybridbilen holder om lag 20% av markedet, men dersom salgsforbudet fra 2025 blir en realitet, vil også denne gruppen rammes like hardt som diesel- og bensinbiler.

I kjølvannet av overnevnte kommer en rekke oppfølgende spørsmål. Det er ikke avklart om et salgsforbud utelukkende tenkes opp mot nybilmarkedet, eller om dette også vil ramme importen av eldre kjøretøy? Et slikt forbud vil kunne ramme utøvelsen av også vår virksomhet, og dette vil naturlig påvirke rekruttering og verdien av eldre kjøretøy.

Et annet tema vil være tilgangen til drivstoff. LMK ønsker at Stortingets vedtak om en E0-sikringskvalitet nå blir iverksatt. Det er dokumentert at etanolens skadevirkninger er betydelig på kjøretøy langt inn på 2000-tallet. Aftenposten anslo allerede i 2016 at etanolens skadevirkninger ville ramme nærmere 500.000 biler i Norge. Mens andelen eldre brukskjøretøy drevet av fossilt drivstoff er synkende, vil andelen motorhistoriske kjøretøy være rimelig konstant. Det vil derfor være betimelig å kreve at skal det være ett drivstoff, som skal være tilgjengelig - må nettopp dette være et etanolfritt alternativ som alle gjenværende kjøretøy drevet av fossilt drivstoff faktisk kan bruke. Det vil også gi et betydelig forbedret salg enn hva som er dagens situasjon, noe som vil forbedre markedsgrunnlaget.

Tid for en verdidebatt i LMK?

Utviklingen skjer nå i et rasende tempo. I lys av overnevnte avsnitter, har tiltakene knyttet til miljø og klima skjedd i en takt man for få år siden ikke evnet å forutse. Det synes også å være en bred enighet på Stortinget om at dette er veien å gå.

Mange av de spørsmålene vi står overfor er ikke enkle å besvare. Mange land har fått dispensasjoner for motorhistoriske kjøretøy. Men hva er nettopp et motorhistorisk kjøretøy? Hvilke kriterier skal legges til grunn, og hva kan konsekvensene bli dersom vi som organisasjon vil sette standarder som lager et A- og B-lag innen egne rekker? Dette er avgjørende valg, som vil kunne påvirke fremtiden til alle som har kjøretøy som lidenskap og hobby. Vår innstilling til salgsforbud, drivstoff, miljøsoner vil kunne gi ringvirkninger knyttet til rekruttering samt fremtidige og eksisterende samarbeidspartnere. Derfor er det avgjørende at slike eksistensielle spørsmål blir forankret i organisasjonen.

Dessverre er ikke verdenssituasjonen slik at LMK kan avholde en ny Strategikonferanse, i likhet med den vi hadde i 2018. Dette er likevel noe som vil aktualiseres så snart vi igjen ser en normalisering av Corona-pandemien.

LMK har likevel en dialog gående med Samferdselsdepartementet, hvor mye av formålet er å kartlegge mulige konsekvenser av de foreslåtte forslagene. LMK har også nylig blitt opptatt som rådsmedlem i Opplysningsrådet for Veitrafikken, og det skal i nær fremtid avholdes møter med stortingsgruppene til Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet. Forhåpentligvis vil dette gi et bedre innblikk i hvilken fremtid som venter oss - og ruste oss bedre til å finne gode løsninger.

Landsmøte og arrangementer.

Muterte virus og negative smittetall gir oss fremdeles ingen svar på om når Norge kan forvente en normalisering. LMK opplever at stadig flere arrangementer i første halvår 2021 avlyses. Fremdeles har vi ingen avklaringer med hensyn til når et Landsmøte kan avholdes. Vi vil holde klubbene løpende orientert, men inntil videre ser vi en situasjonen.



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

Norsk MG Klubb er en av de over 140 kjøretøyklubbene som eier paraplyorganisasjonen LMK. NMGK vil også bli bilklubbmedlem i AMCAR for å vise støtte til deres viktige arbeid.



LMKs formål og mandat

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

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

Forbundets vedtektsfestede formål er:

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

Forbundets virksomhet er:

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

Forbundet skal ivareta medlemsklubbens felles interesse ved å:

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

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

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

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

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



If Forsikring

Telefon 21 49 50 37

(Ifs LMK Gruppe)

www.if.no

Tidspunktet for NMGR og NSCR

Som medlemmene har sett kom det invitasjon til både Norwegian Sports Car Rally og Norsk MG Rally med MG Magasinet nr. 4-2020. Styret i Norsk MG Klubb er svært glade for at medlemmene på denne måten tilbys valgmuligheter mellom to så fine arrangementer.

Noen kan ha reagert på at tidspunktet for de to rallyene er det samme, andre helg i juni. Til dette vil styret bemerke:

- NSCR er et arrangement i regi av Oslo senter, NMGR arrangeres av NMGK sentralt. Begge har en selvstendig rallykomité, som nedlegger en betydelig arbeidsinnsats.
- Styret mener at de respektive rallykomiteer må stå fritt til å velge det tidspunkt de mener er mest hensiktsmessig ut fra praktiske, økonomiske og klimatiske hensyn.
- Erfaringsmessig er andre helg i juni et gunstig valg, det er siste helg før skoleferie-start. Mest mulig sommer kombinert med gode muligheter for gunstig pris. Men komiteene må også stå fritt til å velge andre alternativ.
- Det er også erfaringsmessig svært få, om noen, som i praksis ville delta på begge arrangementer. Hensynet til disse få bør ikke være viktigere enn hensynet til det store antallet øvrige deltagere.

Årsmøte i NMGK 3. - 10. mai

Årsmøte i NMGK blir fra 3. mai 2021 kl. 12.00 til 10. mai 2021 kl. 12.00. Vi velger å legge det digitale Årsmøtet ut over flere dager slik at alle skal kunne finne tid til å delta. Noen vil kanskje legge merke til at det er en del dager senere enn vedtektene fastsetter.

Som det fremgår av innkalling vedlagt dette nummeret av MG Magasinet blir Årsmøtet for NMGK også denne gangen digitalt, som tidligere bestemt. Årsmøtedokumentene blir lagt ut på nmgk.no 9. april.

Grunnen til denne datoen er at vi etter utgivelsesplanen for MG Magasinet da kunne legge årsmøteinnkallingen ved bladet, samtidig som vi overholder det fastsatte intervaller mellom innkalling og Årsmøte. Alternativet ville vært en egen utsendelse av innkallingen noen dager før MG Magasinet kom i posten. Det ville kostet klubben 13.000 kroner. Til veldig liten nytte etter styrets mening, spesielt siden Årsmøtet holdes digitalt.

Beslutningen om dette tidspunktet er sjekket med klubbens senterledere, som ikke hadde innvendinger. Vi regner med at ingen andre heller har innvendinger mot at vi sparer disse pengene.

Forslag til vedtektsendring

Det er til tider en utfordring å finne kandidater til styret i Norsk MG Klubb. Spesielt gjelder det de definerte posisjonene som Leder, Nestleder, Kasserer og Sekretær. En årsak er at mange vegrer seg for å binde seg i to år til et verv som de på forhånd kanskje ikke helt vet hva innebærer.

Dette er ikke spesielt for NMGK. Praksis i mange foreninger er derfor blitt at man velger styremedlemmer, og at styret deretter konstituerer seg selv og fordeler oppgaver. Dette gir de valgte medlemmene muligheten til å fordele ansvar og belastning på en best mulig måte til enhver tid for styret som helhet, og dermed også for klubben.

Nestleder kommer derfor til å foreslå at Årsmøtet vedtar en vedtektsendring med denne ordlyden:

Hvert styremedlem velges for to år, med mulighet for gjenvalg. For å sikre kontinuitet er det valg på halvparten av styremedlemmene hvert år. Leder og nestleder velges ikke samme år. Styret står fritt til å fordele de øvrige funksjonene internt i løpet av perioden mellom to valg.

Forberedelse til ny nettside

Klubbens nettside nmgk.no er laget på en teknisk plattform som i løpet av en tidsramme på kanskje ett til to år ikke lenger vil bli oppdatert. For å ivareta sikkerheten på nettsiden vil det da være nødvendig å oppdatere den manuelt til ny versjon. Dette er et meget betydelig arbeid.

Alternativet er å legge over nettsiden på en ny, standardisert plattform, fortrinnsvis en som allerede er godt tilpasset de funksjoner vi trenger som bilklubb. Etter å ha gjort noen enkle undersøkelser i markedet mener styret at StyreWeb er en løsning som er verd å se nærmere på, den er tatt i bruk av mange bil- og motorsykelklubber.

En web-gruppe gjør nå noen forstudier av StyreWeb med sikte på å komme med en innstilling som underlag for en beslutning. I gruppen er Steinar Braaten og Jan Langeland, og Tore Lie som styrerepresentant. Dessuten er naturligvis våre web-ansvarlige Truls Sundt og Peter Skarsjø involvert.

Det digitale feltet vil bli viktigere også for oss i NMGK fremover. Vi vil gjerne høre fra alle som kan ha interesse av å bidra her.



NVK Varna: Baneløp for veteranbiler

Fra Bård Nielsen fikk vi denne saken med påminnelse om Baneløp for veteranbiler!

Hvis du har plass til overs kan jeg foreslå vedlagte annonse for NVKs baneløp på Varna-banen i Våler i Østfold lørdag 29. mai. Billigere motorsport, og med lavere inngangstærskel, finnes ikke her til lands!

Til orientering:

Norsk forening for Veteran-Bakkeløp - NFVB - ble dannet i 2008. NFVB ble stiftet for å dra igang et årlig bakkeløp for veteranbiler, og det fikk de til. Etter noen år ble løpet formelt langt inn under NVK, og i 2016 ble derfor NFVB lagt ned.

Som i forfjor blir årets Varna-race arrangert på KNA Varna kartingbane i Våler i Østfold. Årets dato er lørdag 29. mai. KNA Varna er en moderne kartingbane på 1030 meter med banebredde 6 – 8 meter. Her har vi tilgang til et komplett motorsportanlegg med alt utstyr på plass.

Løpet kjøres under Norges Bilsportforbunds "Veteranbilreglement", og er åpent for biler bygget til og med 31.12.1969. Største antall deltakere: 36.

Påmeldingsfrist: 1. mai. Startgebyr kr 1000. Tilleggsgebyr etter fristen kr 200. Engangslisens NBF for dem som ikke har dekkende årslisens: kr 300. Påmeldinger godtas i den rekkefølgen de mottas, inkludert innbetalingen.

Online påmelding på skjema under Arrangementer og løp på NVKs nettside, www.veteranvogn.no



- elsket også av kjendisene...



Prins Charles Philip Arthur George, født 7 år før lanseringen av MGAen - liker denne ekstra godt.



Elvis og MGA

Elvis Presley i MGA roadster 1600 fra filmen "Blue Hawaii" fra 1961 - vist på O2-arenaene i London fra 12.12.2014 til 31.8.2015 i forbindelse med "The Graceland Exhibition".



Sting, er en engelsk musiker, sanger, låtskriver og skuespiller. Han var den viktigste låtskriver, forsanger og bassist for nybølgebandet The Police fra 1977 til 1984, og lanserte en solokarriere i 1985.



Wenche Myhre

ble den første artisten som fikk en egen utstilling på "Rockheim". I mai 2011 kom hun kjørende med stil til møtet med pressen. Rockheim hadde klart å finne hennes første bil. En rød kabriolet - en **MG Midget**. -*Er det ikke en deilig lyd i denne bilen, sa Wenche.*



Foto: Lasse Klæboe

Hun kjøpte bilen den dagen hun fylte 18 år, i februar 1965. Det var bare én time etter at hun hadde tatt førerkort. Plasten på codriver-setet er ennå ikke tatt av.

MG VÆRBITT

Eli Kari Gjenegedal og John Smits i MGB 1966, tilhørende Rune Kristensen. Bilde fra NRKs direkte sendte program "Værbitt" fra Flekkefjord. Rune Kristensen og kona skulle ta seg en kaffe på brygga i Flekkefjord, men i stedet ble bilen "filmstjerne".



John Smits er MG-entusiast og skriver bl.a.: *Skulle gjerne hatt en slik en ja, jeg pleier å si på MG når det er Motor Show på Varemessa i Lillestrøm hver høst. En kollega av meg i Tromsø gikk til anskaffelse av en tilsvarende MG da jeg jobbet der. Det ble noen turer fra Vervarslinga og ned i sentrum i lunsjpausen på godværsdager.*



Eli Kari Gjenegedal og Rune Kristensen.



Foto: Erling Johnsen



"Good Vibrations"

The Beach Boys er en pop/rock-gruppe fra Hawthorne i California som ble dannet av Brian Wilson i 1961. Med i bandet var hans to brødre Carl og Dennis Wilson, fetteren Mike Love og en skolevenn av Brian Wilson ved navn Alan Jardine. Opp- og nedturer og mange



When it comes to cars, I'm an unabashed Anglophile. Here I am with my 1948 MG TC.



utskiftinger av bandmedlemmer. Mange husker sikkert bandets mange slagere som f.eks.: Surfin' U.S.A., All Summer Long, California Girls, Barbara Ann og Sloop John B. At MG TC var en av favorittbilene ser vi på disse bildene.

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
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

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



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

Rolf Harald Helgesen	Lyngveien 50	5101	Eidsvågneset
Grim Danielsen	Hanslivegen 5	6260	Skodje
Asbjørn Olav Karlsvik	Skolegata 40	7130	Brekstad
Pierre-Eric Vachaud	Neuberggata 6 D	0367	Oslo
Børge Richard Kolstad	Glassbergveien 42	4032	Stavanger
Kurt Petter Lindgren	Underhaugsveien 2	3014	Drammen
Paul Chr. Rieber	Skjoldvegen 76	5221	Nesttun
Svein Lervik	Lervikvegen	5936	Manger
Kjell Meling	Mosevegen 7	4353	Klepp stasjon
Eivind Sælen	Halhjemsmarka 261	5208	Os
Reinert Nordtveit	Tostenkroken 7	4085	Hundvåg
Stian Aune	Ny Jord-vegen 176	7039	Trondheim
Helge Forbergskog	Utgårdsvegen 6	2340	Løten
Anne Kersti Mo	Rosenvinges vei 14	1523	Moss
Olav Henriksen	Nils Bays Vei 53A	0855	Oslo
Ivar Hanssen	Kvernbekkvegen 14	3716	Skien
Åge Gjermund Haugeneset	Brekkerødli 36	1794	Halden
Bjørn Breivik	Moaveien 32	7160	Bjugn
Christian Gunneng	Sopelimkroken 52	1860	Trøgstad
Eva Løe	Alfheimveien 25	7715	Steinkjer
Kari Sandnes Olsen	Sagaveien 14	3050	Mjøndalen
Terje Klemmetsrud	Brandsrudveien 13	1850	Mysen
Ruben Ramøy	Skrafskjærveien 19	3140	Nøtterøy

**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.**

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

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

Park Inn by Radisson Haugesund Airport



Helganesvegen 24, 4262 Avaldsnes • Tlf. 52 86 10 90
info.haugesund@parkinn.com • www.radissonhotels.com



MG HERTON
MG-HAGEN AS
TRIUMPH
MINI
JAGUAR
MG
MG-HAGEN AS
MG-HAGEN AS

BRUKTE OG NYE DELER TIL ENGELSKE SPORTSBILER

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

WWW.MGHAGEN.NO
MGHAGEN@HALDEN.NET

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

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

VASK - POLÉR - BESKYTT

TRE EKTE KLASSIKERE!



www.autoglym.no  www.krefting.no

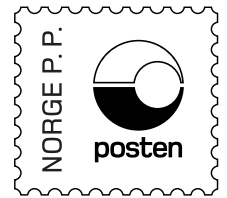


DIN ANNONSE her i MG Magasinet?

Kontakt redaktøren for
mediaplan og priser

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

B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE



MG Midget 60 år!



MG Midget

ble produsert mellom 1961 og 1979 i over 226.000 eksemplarer. Bilde over: Tore Lie er ansvarlig for MG Midget-registeret i klubben. I juniutgaven av medlemsbladet kommer det en presantasjon av Midgeten.



Badgen fra 2011 da Midgeten feiret 50 år.



Classic CENTER

MG CLASSIC MASCO MINI MUSTER PEAKS MORRIS STUMPER

www.classic-center.dk

Skandinavias største nettbutikk
- med alt til din MG!

Rask og billig levering til døren din!
Ved kjøp over 1500 DKK - Gratis levering*

*spesielle regler gjelder

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



www.nmgk.no

LMK - Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber