



MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY



MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB

NR. 2 JUNI 2021



Så kom den da endelig – varmen og solen. Etter lang tid med lite sosial omgang var det befriende å kunne være ute i det fine været og treffe mennesker jeg ikke hadde sett på lenge. Lyset og solen gjør noe godt med oss nordboere. Det å være ute gir en ekstra dimensjon, og er man så heldig å ha en MG-venn på 4 hjul som brummer fornøyd, er det ingen ende på velstand. Koronasituasjonen blir skjøvet til side.

Men, la deg ikke lure, dette er ikke over ennå. Vi står overfor en snikende uvenn som det er vanskelig å lære å kjenne. I Storbritannia har de allerede begynt å bekymre seg for den neste smittebølgen. På landeveien med god motorlyd og vind i håret er vi ikke sårbare for smitte, så kjør så mye på tur du kan denne sommeren. Jeg sier som i England; take care and stay safe!

I vinter har jeg sysselsatt meg mye med å bringe en trist og forkommen MGC GT tilbake til livet. For alle som vet hva det innebærer å bringe en bil tilbake som har stått i mange år uten omsorg og kjærlighet behøver jeg ikke forklare dette nærmere, men det har vært mange små lyspunkter også. Et lite,



Ola Thygesen
Leder NMGK

men samtidig stort lyspunkt var når jeg fant en nøkkel inne i det mørke hanskerommet som viste seg å passe i tanklokket. Måtte alle mine bestrebelser resultere i en registrert og kjørbar bil i sommer. Jeg gleder meg virkelig til å kjenne kraften og lyden fra en 6'er på 150 hk.

Som jeg skrev i forrige MG Magasin er driften av klubben i disse "koronatider" basert på senterledernes fleksibilitet og oppfinnsomhet. Balansegangen mellom sosialt samvær og avstand av smittevern hensyn er en vanskelig disiplin. Jeg takker dere alle for aktivitetene dere arrangerer for medlemmene. En stor takk også til arrangørene av NMGR og NSCR. I år kjører bare NSCR på tur. Rallykomiteen, med Roy Thorvaldsen i spissen, har vist utmerket teft for å

håndtere Koronasituasjonens utvikling og myndighetens restriksjonsnivå! Vi skal huske på at det tar mye lenger tid å legge opp et arrangement enn å avlyse det, og det var ingen lett avgjørelse å avlyse NMGR - Norsk MG Rally. Det var booket et helt hotell i 3 dager, og fristen for å ta en avgjørelse ble satt til midten av april. Vi kunne ha gamblet, men hadde det gått feil ville NMGK stått svært fattig tilbake.

Det er ganske spennende å få lov til å være med på den digitale driften av Norsk MG Klubb. Ikke bare har vi avvirket 2 årsmøter digitalt, vi har også styremøter digitalt og våre europeiske MG-møter med 17 nasjonaliteter går også digitalt. Det viser seg at dette fungerer veldig bra når alle skjønner hvilke knapper de skal trykke på og rutiner for bruk er innarbeidet. Denne nye "møtevirksomheten" er nok kommet for å bli. En må bare passe på å "stille seg litt" før møtene, da de som sitter med hjemmemaskiner og stor skjerm, får opp ganske store og tydelige bilder av personene som deltar!

Samarbeidet med RMGC - Rogaland MG Center, som vi trodde var i havn, viste seg å ikke kunne gjennomføres da personer i RMGC's styre likevel ikke ønsket å følge planen slik den var lagt. Mye arbeid ble lagt ned i sammenslåingen, men det hjelper lite når den ene parten trekker seg. Gledelig er det derfor å konstatere at Norsk MG Klubb, Rogaland Senter er tilbake som aldri før, med over 60 medlemmer som gjør hyggelige ting sammen i et godt miljø under Norsk MG Klubbs paraply. Med senterleder Bjørn Erik Vesterås ved roret og flinke folk i styret ser framtiden solid ut for dette senteret.

Vi får la epidemi være epidemi og gjøre det beste vi kan av en situasjon som forandrer seg i takt med spredningen av viruset. Nyt dagene, kjør mye MG, lag spontanturer, ring folk du kjenner og hør om de vil ta en kveldstur, dra til et sted dere ikke har vært før eller bare ta bilen og kjør en tur i vårt vakre lille land. Kos deg med det som er verdifullt i livet. Sommeren går fort.

Vi ses på veien, med eller uten tak! God sommer!



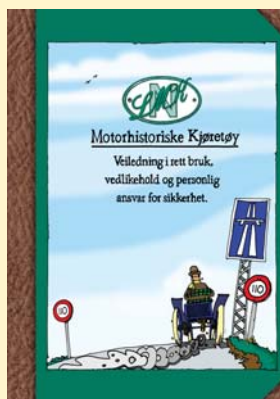
Sikkerhetsbrosjyre

Vedlagt dette MG Magasinet finner du sikkerhetsbrosjyren fra LMK på 40 sider spekket med viktig informasjon for eiere av motorhistoriske kjøretøyer.

Fra innholdsfortegnelsen:

1. Definisjon av et historisk kjøretøy.
2. Tekniske krav, lovverk og mangel på moderne sikkerhetsutstyr.
3. Ferdsløse på offentlig vei.
4. Vedlikehold - et lovpålagt ansvar.
5. Sjekkpunkter for løpende vedlikehold.
6. Aktsomhet i trafikken.
7. Historiske kjøretøyer og miljøhensyn.
8. Vinterlagring.
9. Frivillig veteranbiltest er et godt alternativ for å opprettholde et trafikksikkert kjøretøy.
10. Oppsummering.
11. Skjema for egenkontroll.

NMGK er antagelig den første LMK-klubben som distribuerer Sikkerhetsbrosjyren som var ferdig da vi skulle trykke vårt medlemsblad.



Eldar Vågan, kjent fra Vazelina Bilopp-høggers, har illustrert brosjyren.

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

Halvor Asland NY
Mobil: 915 91 720
nmgksekreter@nmgk.no

STYREMEDLEM 1

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

STYREMEDLEM 2

Anne Bakken Sandtveit NY
Mobil: 900 72 100
nmgkstyremedlem2@nmgk.no

VARAMEDLEM 1

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

VARAMEDLEM 2

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

INTERNASJONAL KONTAKT

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

FORSIKRINGSKONTAKT LMK

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

MATERIALFORVALTER

Leif Storm-Olsen Mobil: 924 18 705

REVISOR

Egil Pedersen, Steintrøa 10, 3550 Gol

WEBMASTER/WEBREDAKTØR

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

REDAKTØR

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

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



side 4 MG Midget 60 år



side 12 Teknisk side - girkassebytte



side 14 Tur - retur Tromsø i MGB



side 17 Ny i MG-klubben



side 19 Ladies Corner



side 20-26 Sentersider



side 28 Årsmøte - styrenytt



side 29 MG Cyberster konseptbil



side 32 Road Tripp - MG TD 1952



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.

“Norge - ditt nærmeste ferieland”



Et gammelt slagord ble veldig aktuelt da pandemien rammet. Stengte grenser og mange restriksjoner førte til at vi reiste på turer og brukte feriene i hjemlandet. Og for noen mektige opplevelser det ble.

Vårt land er fullt av attraksjoner og severdigheter, flotte MG-veier, vill natur og hyggelige overnattingssteder. I åpen bil kommer naturen, duftene og lydene tett på oss og gjør selve kjøreturen til en stor opplevelse. Også i år vil de fleste velge norske landeveier - og det er mer enn nok å oppdage på korte eller lange turer.

Senterne har våknet til liv etter en lang vinterdvale - forsterket av pandemien. MGen skal gjøres klar og vårsjekken gjennomføres. Alt som har med sikkerheten må prioriteres og bensinslanger, bremseser og dekk er alltid viktig å ha fokus på.

ALLTID ET MG-JUBILEUM
Tidligere har vi i bladet presentert jubileum for mange MG-modeller og i juni er det 60 år siden MG Midget kom på markedet. Tore Lie - som selv har Midget - har skrevet en lengre artikkel som du finner på de neste sidene.

Som kjent var Norsk MG Klubb 50 år i 2020. Pandemien medførte at feiringen ble

meget redusert, men det ble arrangert en 50 års Jubileumsmarkering den 28. juli 2020 i Arnes vei 7 i Oslo og samling på Grefsenkollen. Et jubileumsnummer av MG Magasinet fikk vi utgitt i september.

Årsmøte ble også i år gjennomført digitalt. På side 28 kan du lese rapport fra Årsmøtet og se hvem som nå sitter i styret. Vi ønsker Anne og Halvor velkommen som nye i klubbens styre.

“Veien blir til mens vi går” er en liten læresetning - eller som vi sier: “Veien blir til mens vi kjører” - og helst i sol og passe varmt og under åpen himmel.

Jeg ønsker dere alle flotte opplevelser i sommer - og send meg gjerne bilder og litt tekst som vi kan presentere i kommende utgaver av medlemsbladet.



CAR and **DRIVER**

FEBRUARY 1962 • 50 CENTS

From Europe:

• **THE '62 CARS SEEN
AT ALL THE SHOWS**

From France:

- **ART BUCHWALD
ON FRENCHMEN
WHO LOVE CARS**
- **A CAR INDUSTRY
REBORN**
- **CITROEN DS-19
ROAD TEST**



The MG MIDGET





Safety fast! THE MIDGET

MG Midget 60 år

I juni 2021 er det 60 år siden MG Midget ble introdusert. Eller egentlig ikke, for Midget-navnet ble tatt i bruk av MG helt tilbake i 1928. Så for å være presis – i år er det 60 år siden den "moderne" versjonen av MG Midget ble lansert.

Midget er etter min mening den mest undervurderte av alle MG-modeller. Spesielt av de som aldri har kjørt en! Dessuten har denne lille bilen en svært interessant historie. Mon tro om det finnes noen annen bilmodell som forener elementer fra så mange kjente personer og deler av britisk bilindustri?

Den spede begynnelsen

Midget betyr dverg. Alle som har sett på nært hold eller sittet i en MG M-type, som ble introdusert i 1928, vil være enige i at det er en meget passende betegnelse på den bilen. Men M-typen ble populær, og Midget-navnet ble hengende på alle de minste modellene i MG-flokken, i tur og orden etter som de kom: C-type, D-type, J-type, P-type, TA, TB, TC, TD og TF.

Etter TF kom MGA. Med motor på 1,5 liter og etter tidens mål bra plass tenkte man at den slett ikke var noen dverg lenger. Derfor ble Midget-navnet droppet. Helt til det altså dukket opp en ny MG-modell med motor på under en liters volum. En MG som en vinter-

kveld i 1956 ble påbegynt som en Austin Healey "Frogeye" Sprite.

Healey på hugget

Legendariske Donald Healey hadde hatt et av sine mange møter med selveste Leonard Lord, hersker over bilimperiet British Motor Corporation. Donald Healey var en sjarmerende fyr, og en av de få som mestret kunsten å omgås den ikke veldig sympatiske Len Lord.

De to hadde en god prat om sportsbilmarkedet. Så sier Lord: "Det vi trenger er en liten, billig sportsbil. Noe en ung mann kan få plass til i sykkelkjulet." Len Lord var selv ikke det minste interessert i sportsbiler, men

han så at det kunne være en plass i markedet for en slik liten bil, og penger å tjene.

Men hvorfor var det Healey som fikk dette oppdraget, og ikke MG som allerede var BMCs meget velrenommerte produsent av sportsbiler? Grunnen var at Len Lord hatet alt som smakte av MG. Det hadde han gjort helt siden William Morris i 1938 sparket ham som sjef for Nuffield-konsernet, som naturligvis da også omfattet MG. Men deres veier skulle krysses igjen, da Austin og Morris fusjonerte og dannet BMC i 1952 – med Leonard Lord som øverste sjef!



Ikke så rart at bilen fikk kjælenavnet "Frogeye". Eller "Bugeye", i USA.

Nytenkning og høye idealer

Det var Donald Healeys eldste sønn Geoffrey som fikk jobben med å konstruere den nye bilen. Med seg hadde han Healeys chassismann Barry Bilbie og designeren Gerry Coker, som hadde tegnet den vakre Austin Healey 100/4. (Geoffrey skriver Austin Healey uten bindestrek, og da gjør jeg det også.)

Dette var gutter med høye idealer. Forbildet for konstruksjonen av den nye, lille og billige sportsbilen var intet mindre enn Jaguars sportsracer D-type. Jaguar brukte en slags hybrid-konstruksjon med dels selvbærende karosseri og dels rørramme, slik vi også ser på legendariske E-type, men Spriten ble helt selvbærende. Ved lanseringen i 1958 var Austin Healey Sprite faktisk den første masseproduserte britiske sportsbil som ble konstruert uten ramme, med et selvbærende karosseri etter moderne prinsipper.

Det er en meget elegant konstruksjon, der omtrent alle paneler i bilen fyller minst to funksjoner. Og til tross for sin lave vekt, Frogeyen veier bare 597 kilo uten bensin, kjølevann og olje, er karosseriet utrolig vridningsstabil. Hvis du studerer undersiden på en av disse bilene ser du at mellomakseltunnelen er lukket med en plate under, ikke åpen som f.eks. på en MGB. Hvorfor det? Fordi en lukket profil er 400 ganger mer vridningsstabil enn en U-profil.

Over til MG

Den nye sportsbilen skulle være billig. Derfor måtte den bygges av flest mulig komponenter som allerede fantes i dekkassa til BMC. Og så skulle det altså helst være mest mulig Austin. Akkurat det viste seg etter hvert å bli vanskelig.

Planen var at den nye sportsbilen også skulle bygges hos Austin. Men det lot seg ikke gjøre. Det aktuelle samlebandet i Longbridge var nemlig satt opp for å lage Austin A 35, og der satte man motoren inn fra undersiden! Den eneste muligheten var faktisk å montere bilen på den lille fabrikk i Abingdon – hos MG. Det må ha vært et tungt øyeblikk for den gamle krigeren Len Lord.

Utvikling i Abingdon

Det var også MG og deres legendariske sjefskonstruktør Syd Enever som sto for detalj utviklingen fra Healeys prototyper og frem til en produksjonsklar bil, som altså i første omgang ble "Frog-eye" Sprite. Det viste seg nemlig ganske fort at Healey-gjengen hadde tatt noen snarveier for å få bilen raskt frem. Selv om store forbedringer ble gjort hos MG før produksjonen kom i gang, måtte de aller første Spritene tilbakekalles for å få forsterket festene i bakstillingen.



Midget Mk 1. Ingen sveiveruter, ingen dørhåndtak.

Motoren, kjent som BMC A-serien, kom opprinnelig fra Austin A 30. Som BMC B-serien (MGA, MGB) var den inspirert av Austins 1200 cc motor fra 1947, som igjen var en raffinert liten kopi av en motor Vauxhall bygde for Bedford før krigen, som opprinnelig var en seks-sylindret Chevrolet-motor!

BMC A-motoren er en legende i seg selv. Den debuterte i Austin A 30 høsten 1951 i 803 cc versjon, og ble videreutviklet og produsert i mer enn 13 millioner eksemplarer helt frem til siste klassiske Mini i 2000.

Mens motorene til Austin og Morris ble bygd hos Austin i Longbridge, altså Birmingham, ble de mer sportslige versjonene bygd av Morris Engines

Branch i Coventry. Trollmannen her het Eddie Maher, det var han og hans lille team som lokket stadig flere hester ut av disse ganske små og egentlig nokså enkle motorene.

England rundt

Ikke mange biler kjørte så langt før de fikk hjul på som denne nye lille sportsbilen. Først ble den grunnleggende strukturen sveiset sammen hos John Thompson Motor Pressings i Wolverhampton. Deretter gikk turen til Pressed Steel i Swindon, der ytterpanelene ble satt på. Så bar det av gårde til Morris-fabrikkenes lakkeringsanlegg i Cowley, og endelig til Abingdon – ni stykker på hver lastebil – for montering av innredning og mekaniske komponenter.



Det var ikke store forskjellen på Midget og Sprite.

Comeback for Midget

På slutten av 1960 begynte salget av "Frogeye Spriten" å dale, og noe måtte gjøres. Frontløsningen der hele bilens neseparti ble lukket opp for å komme til motoren, og bagasjerommet som ikke hadde utvendig lokk, fikk mye kritikk.

BMCs nye sjef George Harriman bestemte at karosseriet skulle tegnes om, og at det i tillegg til Austin Healey Sprite skulle lages en MG-versjon med det berømte navnet fra 30-tallet som forsvant da MGA ble lansert: MG Midget.

Healey fikk beskjed om å tegne ny front på bilen, med normale lykter og panser som kunne åpnes på vanlig måte. Mannen som gjorde jobben hos Healey het Les Ireland. Midten av bilen var fortsatt identisk med Gerry Cokers første "Frogeye Sprite".



Sånn kunne den blitt. Forslag til ny front hos Healey, fortsatt Frogeye bakdel.

Familielikhhet

Samtidig fikk MG beskjed om å tegne ny bakpart. Den skulle ha et vanlig bagasjerom med lokk til å åpne. Det ble enkelt løst ved at man nedskalerte bakenden fra Don Hayters MGB-karosseri. For selv om MGB først ble lansert i 1962, året etter Midget, var linjene i karosseriet klare lenge før. Det er derfor Midget med urette ofte betraktes som en "liten MGB". Men forskjellen er større enn som så!

I tillegg måtte strukturen forsterkes, siden det nå var et svært hull for bagasjelokket der Frogeye hadde et helt panel. Det ble Syd Enevers jobb, sjefkonstruktør hos MG i Abingdon. Vekten ble fortsatt holdt meget lav, 610 kilo uten bensin, kjølevann og olje. Det er 260 kilo mindre enn en MGB Mk 1.

Det nye tvillingparet, Austin Healey Sprite Mk 2 og MG Midget, ble lansert i henholdsvis mai og juni 1961. Midget var litt mer "upmarket", med noen kromlister og ørlite grann mer fancy interiør og instrumenter. Bortsett fra det var bilene identiske.

Litt Austin - og Morris

Tilbake til teknikken: Forstillingen på Frogeye Sprite, og altså Midget, er det eneste på hele bilen som er renspektet Austin. Den kommer fra A 30, lansert i 1951. Mange mener også at den er bilens svakeste punkt.



Midget Mk 2. Ny frontrute, sveiveruter og dørhåndtak, nytt interiør og bakhjulsoppheng.

En sportsbil må ha bra bremses. De tok man fra Morris Minor. Trommelbremses foran til å begynne med. Masterpumpen hentet man fra MGA 1500.

Bakakselen kom fra Austin A 35, men altså med Morris Minor bremses. Pluss at den fikk sveiset på fester for de første bilenes unike hjuloppheng - kvart-elliptiske bladfyærer festet bare i forkant, og langsgående reaksjonsarmer. Konstruksjonen skyldtes dels inspirasjon fra Jaguar, og dels at konstruktørene var bekymret for at Frogeyens bakende ikke var sterk nok til å tåle vanlige bladfyærer som var festet også i bakkant.

Tannstangstyringen er en av Midgetens aller beste sider. Ikke så rart - den kom

direkte fra Morris Minor og var konstruert av geniale Alec Issigonis, som senere tegnet Mini. Men siden Minoren er ganske høyreist, og Midgeten lav, måtte det gjøres en vri for å få vinklene til å stemme. Derfor sitter tannstangen i Midget opp ned i forhold til på Minor, og litt på skrå med en liten kile under det ene festet. Og det fungerer!

Spridget

Fra lanseringen i 1961 og til juli 1971 var MG Midget og Austin Healey Sprite som nevnt to nærmest identiske biler, der bare kosmetiske detaljer skilte. De går da også under fellesbetegnelsen "Spridget". Begge ble bygd hos MG i Abingdon. Litt flere Sprite til å begynne med, og etter hvert litt flere Midget.



En Midget i sitt rette habitat! BMC pressefoto fra lanseringen.

Fire slags Midget

I likhet med MGB fikk Midget et meget langt liv – fra lansering i juni 1961 til den aller siste ble satt sammen i desember 1979. Karosseriet forble det samme, med minimale endringer. Men under skallet var det stadig utvikling.

Det er vanlig å dele Midget-modellene i fire typer:

Mark 1

Dette er altså bilen som ble lansert i juni 1961. Den er teknisk sett identisk med Austin Healey "Frogeye Sprite". Kvart-elliptiske bladfråerer bak, trommelbrems foran, løse skyveruter, ingen utvendige dørhåndtak, og pack-away kalesje der rammen måtte monteres før kalesjen ble kneppet på. Motoren var på 948 cc, 46,5 HK. Alle-rede i oktober 1962 kom de første oppgraderingene. Bilen fikk skivebrems foran, 1098 cc motor på 55 hk, og en sterkere girkasse med bedre synkronisering.

Det var tidlig klart at denne lette, lille bilen hadde konkurransepotensial. Stirling Moss, Bruce McLaren, Pat Moss, Steve McQueen, Pedro Rodriguez, Innes Ireland, Paddy Hopkirk, Rauno Aaltonen og mange andre kjørte løp med Spridgets, først og fremst på Sebring og i Targa Florio. I tillegg ble det utallige deltagelser i rallies og klubblop verden rundt. Det tok heller ikke lang tid før Jack Brabham satte Coventry Climax-motor i Midgeten. 83 hk i stedet for 46,5 gjorde en forskjell.

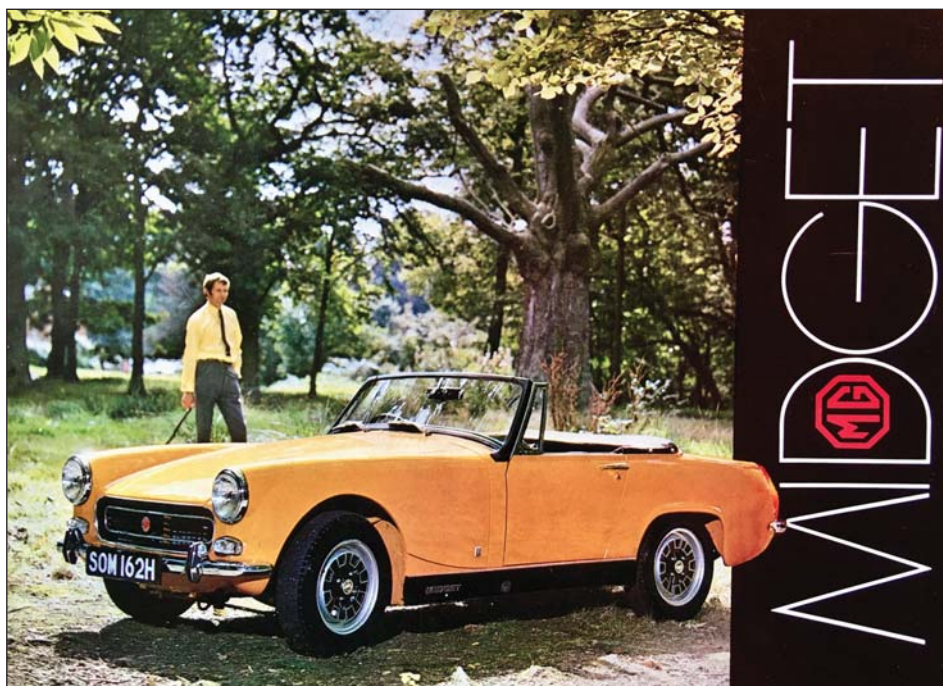
Mark 2

Suksessen til "Frogeye Sprite" hadde ikke gått konkurrentene hus forbi. På London Motor Show 1962 lanserte Triumph sin Spitfire. Konseptet var mye av det samme - en rimelig, enkel og morsom sportsbil basert på standard komponenter, i dette tilfellet Triumph Herald. Spitfire var mer velutstyrt enn Midget og Sprite. Ikke minst hadde den sveiveruter i dørene og utvendige dørhåndtak. Det måtte naturligvis BMC svare på.

I mars 1964 ble Midget Mk 2 lansert. Den hadde ny, buet frontrute, sveiveruter i dørene og et helt nytt og mer påkostet dashboard. Mindre synlig var at de spesielle kvart-elliptiske bakfjærene nå var erstattet av konvensjonelle semi-elliptiske fjærer. De gjorde bilen litt mer komfortabel, og litt mindre egnet til racing ifølge Geoffrey Healey. Motoren var fortsatt på 1098 cc, men nå med 59 hk og en mer solid veivaksel med større bærelagre.

Mark 3

I oktober 1966 var det tid for en ny, stor oppgradering. Motorstørrelsen økte til



Modernisering fra British Leyland i oktober 1969. Den svarte frontruterammen forsvant fort.

1275 cc, det samme som den legendariske Cooper S. Men Midget og Sprite måtte nøye seg med en 65 hk utgave. Ryktet forteller at hvis bilen hadde fått Cooper-motoren med 75 hk ville den blitt raskere enn MGB, og det ville ikke BMC ha noe av! En annen stor forbedring var at kalesjen nå enkelt kunne foldes sammen, uten å demonteres.

I løpet av levetiden til Mark 3 skjedde det kontinuerlig små forandringer på karosseri og interiør, etter hvert som BMC ble til British Leyland. I oktober 1969 mistet Midget kromstripene på sidene og den tradisjonelle MG-grillen, og de to bilene ble enda mer identiske. Støtfangerne ble smalere, kanalene ble lakkert i matt sort, og de tradisjonelle platehjulene ble erstattet av Rostyle-hjul.

En godt synlig endring kom i oktober 1971, da baksjermene fikk runde hjulbuer. Biler med disse hjulbuene går under navnet RWA – Round Wheel Arch – og er manges favoritt. Det hører også med til historien at da Morris Minor gikk ut av produksjon i 1971 fikk Midget en ny tannstangstyring – denne gangen fra Triumph, som i mellomtiden var blitt et søstermerke i BL.

Etter hvert var det også takk for laget med Austin Healey Sprite. På slutten av 1970 ville BL ikke fornye sin kontrakt med Healey om bruken av navnet. Fra januar 1971 ble bilene solgt som Austin Sprite, og i juli ble den siste Sprite bygget.



Midget Mk 3. Større motor, og kalesjen kan nå enkelt slås opp.



Midget og Sprite ble bygd side om side i Abingdon.

1500

Den siste versjonen av Midget var egentlig en konsekvens av amerikansk lovgivning. Endringene var store og godt synlige. Midget 1500 er, som sin tilsvarende søstermodell MGB, best kjent som "Rubber Bumper". Den første ble bygd i november 1974.

Amerikanerne hadde bestemt seg for at biler skulle kunne treffe hverandre i 5 mph hastighet uten at noe ble skadet. Derfor måtte støtfangerne gjøres solide, og de måtte sitte i samme høyde. Midgeten måtte heves en tomme, og nye strukturer måtte på plass bak støtfangerne. Nå forsvant de runde hjulbuene bak, og de gamle flate og mer solide hjulbuene kom tilbake.

Alt dette gjorde Midgeten tyngre, den veide nå over 800 kilo. Det trengtes mer krefter. Samtidig ble de amerikanske utslippskravene skjerpet. Løsningen BL valgte var å erstatte BMC A-motoren med motoren fra Triumph Spitfire. 1493 cc og 65 hk var ikke store økningen, men bunndraget ble bedre, og bilen faktisk raskere - i alle fall i europeisk versjon. I noen amerikanske utgaver kom ytelsen etter hvert helt ned i 50 hk, på grunn av mye utstyr for å redusere utslippet av avgasser.

Sammen med Triumph-motoren kom enda en komponent fra BLs felles delkasse. Girkassen var nå fra Morris Marina. Også instrumentene på dashbordet på Midget 1500 kom etter hvert fra Triumph Spitfire.

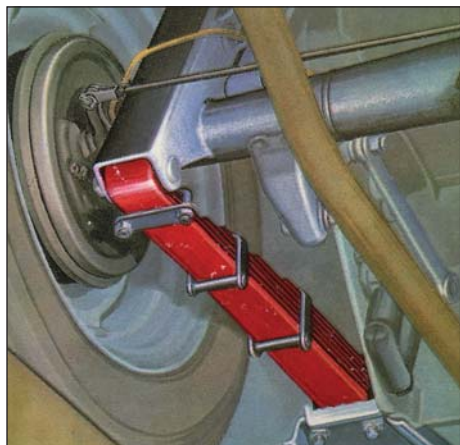
Klokken 12.05 GMT den 7. desember 1979 var det slutt for en av de mest populære britiske sportsbiler som noen gang er bygd. Da var den siste Midget montert sammen på MG-fabrikken i Abingdon. Den var naturligvis lakkert sort.



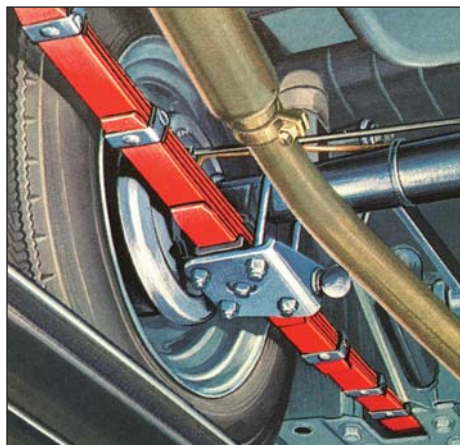
Den siste og den første, med 50 år mellom. M-type fra 1929, Rubber Bumper Midget fra 1979.

For de som har lyst til å lese mer om Midget og Sprite kan jeg anbefale disse bøkene. Flere av dem er nok nå bare tilgjengelige på eBay.

- Terry Horler: Original Sprite and Midget. Denne MÅ du ha!
- Geoffrey Healey: More Healeys. Frog-eyes, Sprites and Midgets.
- Chris Harvey: MG & Austin Healey Spridgets.
- John Baggott: Mighty Midgets & Special Sprites. Racinghistorie.
- Jim Tyler: MG Midget & Austin-Healey Sprite restoration, preparation, maintenance.
- Grahame Bristow: Restoring Sprites & Midgets. An enthusiast's guide.
- Haynes Restoration Manual. MG Midget & Austin-Healey Sprite.



Bakhjulsopphenget på de første bilene er helt spesielt, med kvart-elliptiske fjærer og reaksjonsarmer.



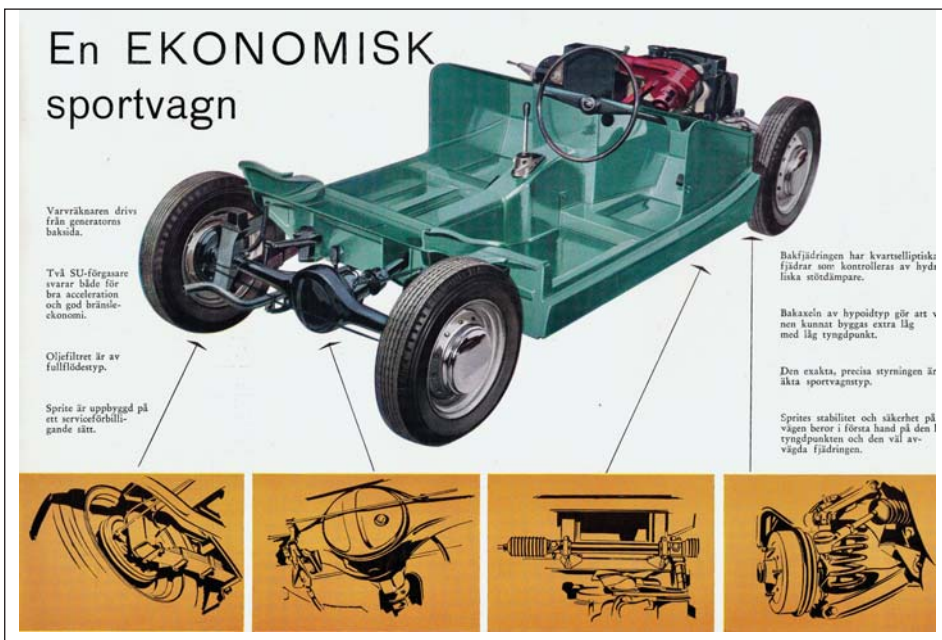
Fra Mk 2 ble bakhjulsopphenget konvensjonelt, med semi-elliptiske bladfjærer.



Meget enkelt dashboard på Mk 1. Fester for trepunkt belter var standard.

Til sammen ble omkring 355 000 Midget og Sprite bygd mellom 1958 og 1979. Litt flere enn hovedkonkurrenten Triumph Spitfire, som landet på ca 314. 000

	Midget	Sprite
Frogeye Sprite		48 987
Midget 1/Sprite 2	25 681	31 665
Midget 2/Sprite 3	26 601	25 905
Midget 3/Sprite 4	100 256	22 790
1500	72 289	
	224 827	129 347



Chassiset er en strålende konstruksjon. Lett og stivt.



Velkommen inn: Interiøret i MK 2 med nytt dashboard, sveivevinduer, dørhåndtak, dørpaneler og nye seter.



Lansering i Safety Fast juli 1961. Forsiden viser en kvartskalamodell i Jelutong-ter, laget av Abingdons modellmaker Harry Herring.

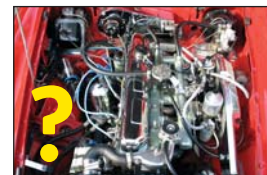


Artikkelforfatter Tore sammen med sin MG Midget Mk 1 1961 modell.

Redaktøren takker Tore Lie

for en flott artikkel som klubbens medlemmer vil lese, nyte og lære mye av. Tore er nestleder i klubben og kontaktperson for Moderne Midget.

Teknikk & Råd & Tips & Erfaringer



Av Helge Ligaard

Fra automatkasse til manuell i MGF

Etter å ha kjørt MGB noen år og gått rundt å sett på MGF og TF tenkte jeg at det hadde vært spennende. Det ble aldri noen prøvetur, men i 2020 kom jeg over en annonse på Finn: Antagelig Norges peneste MGF med lav km selges. Den skulle selges billig fordi automatgirkassa var havarert. Jeg visste ikke noe annet om disse bilene enn at den hadde midtmotor. Dette så spennende ut. Jeg hadde en måned igjen til pensjonsalder, hadde ny garasje og det var pandemi. Kona mi Hanne sa ja uten betenkningsstid og bilen ble kjøpt. Etter å ha fått bilen i hus kom spørsmålet; hva gjør jeg med dette? Finnes det brukt kasse å få tak i, eller må jeg gå til skrittet å bygge om til manuelt gear? Om jeg må bygge om, hva med ECU (Engine Control Unit) og automatgirkassa sin ECU, hva med bilens kabling og speedometerwire? Hadde jeg tatt meg vann over hodet? Det måtte bli å bygge om til manuelt gir og det gjaldt å få tak i delene.

Girkasse med mekanisme samt pedaler fant jeg hos Martinussen i Spydeberg. Etter å ha snakket med mange mer eller mindre kyndige, foreslo Tore Lie at vi kunne ha en dugnad hvor vi tok ut motoren med ramme og det hele. Steinar Aarstad, Tore Lie og Helge Syversen møtte opp en formiddag. Jeg hadde løftet opp bilen med et par planker på tvers liggende på bukker. Vi demonterte etter beste skjønn og løftet den forsiktig ned med et par garasjejekk. Sønnen var ikke helt bra, med tanke på ECU. Så leste jeg om firmaet Kmaps og Mark Stacey. Mark har tidligere arbeidet på fabrikken med utvikling av disse bilene! Jeg tok en telefon til ham, og ble beroliget. Om jeg sendte min ECU til han skulle han sørge for at det ville fungere 100% uten automatgir. I tillegg fikk jeg 10% ekstra effekt og bedre dreiemoment. Fra da av kom sønnen tilbake som normalt.

Så var det bare å vente på at bestilte deler fra Rimmer skulle komme. Jon Fredheim hadde et brukt svinghjul og jeg kjøpte ny clutch og lager samt ny starter.

En ettermiddag tok jeg mot til meg og løftet hele ramma med motor på plass. I prosessen har jeg lært mye, blant annet at det er veldig trangt i forkant av motoren med slangekoblinger til varmeapparat, girwire etc. Jeg oppgraderte også kjølesystemet til PRT-termostat. Når girkassa og motor hadde fått olje og kjølesystemet var fylt opp kom øyeblikket da jeg skulle starte. Helt livløs! Etter å ha satt skrutekrekker på starteren kom den i gang. Jeg hadde glemt startsperreren. Så etter å ha fjernet den fungerte alt elektrisk som det skulle. Fjæring måtte fylles og clutchen luftes. Etter å ha justert litt på girwirere var det klar for første prøvetur. Dette var morsomt. Endelig fikk jeg oppleve å prøve en MGF!

Stor takk til Jon Fredheim for god hjelp med forslag til løsninger og mange hyggelige telefonsamtaler.



Dugnaden - Steinar Aarstad, Helge Syversen og Helge Ligaard under. Tore Lie (også i arbeidstøy) tok bildet.



Motoren er tatt ut.



Girkasse og ny starter på plass.



Grenrøret belagt med ceramic coating for mindre varme i motorrommet.



Helge Ligaard
Fra Sorumsand,
tilhører Follo senter.

BILER
MGF 1.8i 2002
MGB V8 konv. 1979



MG ZS EV fra 239.890,-

MG har tatt Norge med storm og feirer 1 år i Norge sammen med 5000 kunder!



Mye bil for pengene! Leveringsklar el-SUV med rekkevidde på 263 km (WLTP)*. Med 7 års garanti.

Veil. kundepris levert Moss, lokale lev. kostnad kan tilkomme. Forbruk komb.: 18,6 kWh/100 km (WLTP). CO2-utslipp 0 g/km. * Elektrisk rekkevidde avhenger av kjørestil, veiforhold, utetemperatur, varme/klimaanlegg og forhåndstemperering. Med forbehold om skrive- og trykkfeil.





Tur - retur Tromsø i MGB

Av Alf Schibstad, Gjerstad - Agder senter

Vi hadde i to år hatt stående en invitasjon til å besøke vår niese i Tromsø, og 2020 var siste sommeren de skulle bo der. Da måtte vi komme oss avsted. Vi bestemte oss for å ta MGen nordover og gjøre en skikkelig roadtrip. Å kjøre åpent gjennom det nordnorske landskapet så vi fram til.

7. august startet vi fra Gjerstad i Agder, og kjørte: Ulefos•Notodden•Kongsberg•Hokksund•Blaafarveværket•Sigdal•Nesbyen•Gol•Fagernes - til Valdres Høyfjellshotell. Vi hadde en lang pause på Blaafarveværket under skyggefulle trær. Videre oppover "kunstnerdalen" Eggedal, der Kittelsen og Skredsvik virket. På Gol fylte vi 98 oktan.

Jeg har lastet ned en utrolig nyttig app, laget av Amcarklubben, som heter "Refuel". Her er alle bensinstasjonene med 98 oktan, Shell og Esso, plottet inn. Takket være denne appen kunne vi kjøre 98 oktan så og si hele turen.

Motbakker på humpete veier brakte oss til Valdres Høyfjellshotell, der både vi og bilen fikk oss en velfortjent hvil. Dagen etter kjørte vi RV 51 mot Valdresflye i grått oppholdsvær. For en høyslette! Fri for trær og spredd med kampestein strakte den seg ut i all sin prakt foran oss; et fantastisk syn der MGen kjørte innover platået på fjortenhundremeters høyde, motoren brummet like fornøyd her som i lavlandet. I nedoverbakkene fra Valdresflye begynte tåka å bre om seg. Nå bar det nedover Heidal og langs elva Sjoa, som vilter og skummende fløt nedover. Et gårdsbakeri dukket opp, og her stoppet vi og drakk kaffe, spiste rømmebrød og lefse i sola. Videre på E6 gjennom Oppdal og opp på Dovre. Her fikk vi etter hvert regn, men dette strekket ble likevel en flott opplevelse. I Trondheim overnattet vi hos venner; "Trondheims beste hotell!"

Søndagen opprant med oppholdsvær, og etter en hyggelig, lang frokost tråklet vi oss ut av bymiljøet til Flak, der vi tok fergen til Rørvik. Disse fergeturene er en fin opplevelse, der hav og landskap glir forbi.

Kommet av fergen, kjørte vi RV755 mot Straumen. På veien dit fikk vi se Sakshaugs gamle kirke fra 1184, oppført i borgerkrigstiden der kong Sverre, kong Magnus og baglerne herjet... Her var det mye historie i veggene! Oppe i skråningen lå det en fin, rustikk restaurant, her spiste vi ekte trøndersodd mens vi så utover Straumen.



Ekte trøndersodd nyttes ved Inderøy.



Ankomst, Inderøy.

Ved hjelp av "Refuel" kunne vi fylle tanken med 98 oktan nede på flaten, og satte kursen mot Steinkjær, fremdeles langs RV17 og endte opp i Terråk. Terråk Gjestegård var en oppusset hyggelig bygning, der vi hadde en lang prat med eieren, som også drev med MG. Han slo av en hundrelapp på rommet pga MGen vi kom i!

Neste dag våknet vi til flott vær. Foran oss lå en dag på RV17, og for en dag det ble. Fem ferger skulle også oppleves. Vi kjørte til Holm der vi tok fergen til Vennesund. Solen begynte å få tak og sørget for en behagelig temperatur som holdt seg hele dagen. Etter fergen kjørte vi til Brønnøysund. Her måtte MGen ta til takke med 95 oktan fra sirkel K, men jeg fylte på en skvett oktanforhøyer.

Videre, videre; nå var det ferge fra Horn til Andalsvågen og fra Forsvik til Tjøtta. Vi fikk se De Syv Søstre i all sin prakt; sotgrå og spisse tronet de over oss i massiv majestet mens vi trillet forbi i rolig fart. Vi var innom Alstahaug kirke, bygget i stein, der dikterpresten Petter Dass levde og virket. Landskap og hav rundt gjorde det lett å forstå hvor Petter Dass i sin tid fikk sin inspirasjon fra i sin diktning.



Ved Alstahaug, der dikterpresten Petter Dass virket.

Vi kom til Sandnessjøen, etter å ha rundet byen tok vi fergen fra Levang til Nesna. Den femte fergen, fra Kilborghavn til Jektvik, var det så vidt vi rakk. Det var en 6 - 7 mil mellom de to fergene så på dette strekket måtte jeg kjøre ganske knallhardt for å rekke fram, det gikk med 5 minutters margin!

Dette ble en fantastisk dag gjennom et majestetisk landskap - sett fra en åpen bil. Store, spisse, stupbratte, nakne, sotgrå og okerfargede fjell tårnet over oss og den lille MGen. Grønne enger med gårdshus og landskapet også i kontakt med havet, langgrunne strandområder, holmer, frisk sjøluft, der måkene sirklet ... alt gjorde dette til en dag vi aldri vil glemme. Overnatting på Sjøvik Vacation i et fint spikertelt.

Neste dag vartet også opp med godt vær. Det var videre på RV17 til Jektvik, ny ferge, og løypa var Fauske, Gildeskål og Ulvsvåg. Det ble en ny kremdag med samme flotte landskap som dagen før. Tusen postkort "kjørte vi gjennom"...



Utsikt over Ågskardet.

Framme i Ulvsvåg, der vi skulle overnatte, kom vi i prat med eieren. Han anbefalte en avstikker, og den tok vi. Først måtte MGen ha sin første halvliter med olje, - liker å holde nivået oppunder maksmerket! Vi kjørte ut til Tranøy fyr, hele tiden med nesene inn i en fantastisk solnedgang, parkerte, og ute på fyret sto vi, betatt. Solen gikk ned i horisonten som besto av sagtakkede, fjerne tinder og sakte gikk den ned i et fyrverkeri av farger og lot det blå mørket sakte senke seg. For et syn! Ord blir fattige.

Onsdagen var det kalesjevær og tidlig avgårde for å rekke fergen mot Tromsø. Litt yr fra morgenen gled over i varmt oppholdsvær, og etterhvert kunne vi cruise åpent innover flotte fjell og forbi Narvik. Nå var vi kommet på E6en, som her også er skiltet "Fleischer's vei" - til minne om kampene i nord i 1940 - 41 mot tyskerne som general Fleischer ledet - Norge solgte seg dyrt! Videre på E8 forbi Setermoen og etter hvert framme i Tromsø.

Her ble vi hjertelig mottatt av Ida og Stephen som guidet oss rundt i to dager. Tromsø by vartet opp med flott vær der vi ruslet omkring i sentrumsgatene og besøkte Botanisk hage og "ishavskatedralen". Hele bygget var som en gjenklang av landskapet rundt. Vi besøkte Kvaløya med flotte fjell og dårlige veier, og Sommerøya, med praktfulle strender av skjellsand. En reinsdyrflokk så vi også.

Så var det tid for hjemtur den 15. august. Vi adjøvil Ida og Stephen og startet turen i lett regnvær som fort utviklet seg til striregn. Dagens rute var først på E8 - deretter på E6. Regn og stiv kuling, men så sluttet regnet og vi kunne kjøre åpent til lunsj på Lapphaugen. Vi passerte Ballangen og Setermoen i vind og regn, og flotte regnvåte 1400 meters høye fjell rundt oss. Vi tok fergen Skarberget - Bognes, og noen få kilometer deretter landet vi på Tysfjord turistsenter, et koselig, helt greit hotell. Aldri har vi kjørt i sterkere vind! Men, vi koste oss denne dagen også.

Søndagen opprant kald og med småregn. Vi pakket MGen, og med kalesjen på begav vi oss sydover langs E6. Mange tunneler og flott landskap passerte vi, fjelltoppene ble sensurert av kalesjen - Fauske ble passert. Etter lunsj kunne vi



På fergen, Bosberg. Sigrd passer på.

folde sammen toppen, og vi kjørte over Saltfjellet "topless". For et landskap! Flott 90 kilometer med vei slynget seg gjennom trebart fjellterreng. Vi passerte Polarsirkelen på 62 grader nord på vei nedover, fra topp-punktet på ca. 650 moh. Gøy! Vi stoppet for overnatting i Mo i Rana. På en rusletur i byen kunne vi se en blanding av store, stygge betongbygg - og en del fine trehus. Mye industri var det her. Skillevollen hotell var en fin plass, - her roet vi oss og tok en tidlig kveld.

Mandagen våknet vi til solskinn og blå himmel. Etter frokost var vi ikke sene med å legge ned kalesjen, og la i vei på E6 mot Moskogen. Etter hvert tårnet store fjell seg opp foran og på siden av oss; vi kunne bare nyte utsikten der MGen brummet gjennom fjellheimen. Videre forbi Namskogen, med Børgfjellene på tusen moh over oss. Sveriges grense var bare noen få mil østenfor oss, men svenskehandel fristet ikke!



Bindalseidet, blikket rettes mot land.

Rett etter Namskogen stoppet vi for lunsj ved et handlesenter som hadde en kaffestuggu fra 1850-årene! Kjempekoselig! Eiersken hadde fått flyttet et helt, ekte 1850-hus inn i senteret, som da var bygget opp rundt den gamle kaffestugguen. Vi nøt kaffe og smørbrød i autentiske omgivelser og møbler fra attenfemtiårene.

Videre, langs elven Namsen, var det et veldig idyllisk jordbrukslandskap. MGen, som nettopp hadde fått noen desiliter ekstra olje, malte som en katt på stort sett fine veier nedover - solen skinte, og temperaturen passerte tjuetallet. Vi passerte Grong og landet på hotellet i Snåsa etter å ha fylt bensin. Forbruket har ligget på rundt 0.75 på denne langkjøringen. Vi kjørte litt omkring i Snåsa på jakt etter en vandringssti vi kunne myke opp kroppene med, men turskilt som "Pilegrimsveien" og "Bautastien" så ikke ut til å ha rot i virkeligheten, snarere sendte de oss ut på en "tulletur til ingensteds". Vi fikk i alle fall sett huset til Snåsamannen, Joralf Gjerstad.

En ny strålende dag møtte oss da vi mysende kom oss opp fra dynene tirsdag. Vi kjørte fra Snåsa og valgte å ta "indre-

veien" vest for Snåsavannet, den så idyllisk ut - og det var den også - til vi etter en stund måtte gjennom et voldsomt asfalteringsprosjekt på denne veien - alt hva MGen må tåle!

Vi kom ut på E6en igjen og satte nesene mot Trondheim. Flott, stort og vidt landskap kunne vi nyte i finværet. Vi ville finne Støren og Størens Bakeri. Sigrd, som til vanlig er en gudbenådet kartleser, var denne gangen litt for flink; hun hadde funnet en liten koselig vei inn dit. Det viste seg å være en forferdelig grusvei på fem kilometer, bilen ristet og skalv, og jeg var ikke begeistret. Etterhvert fant vi Støren - og bakeriet like ved E6. Grei mat, men ikke slik vi hadde forestilt oss!

Videre mot - og over - Dovrefjell: Berkåk - Oppdal - Fokstua... Snart bredte fjellheimen seg ut for oss i all sin storhet; store cumulus-skyer lå i horisonten der solen skinte gjennom hullene i skydekket og la fjellet foran oss i et dramatisk teaterlys. Et høydepunkt! Men, skyene omfavnet oss etter hvert litt for intimt på nedturen fra fjellet, vi stoppet og slo opp kalesjen - og ganske riktig, rett etterpå slapp skyene vannet så det smalt i toppduken, men det gikk fort over.

Vi landet på Toftemo Turiststasjon - en krempluss både estetisk - utenpå og inni! Toftemo ble besøkt av Haakon 7., Maud og Olav (3 år) i 1906 - og Olav V senere på femtitallet. En plass full av gamle tradisjoner som er godt tatt vare på.

Tirsdag: Fint vær også denne dagen; kalesjen ned og avsted! E6 først, så tok vi av og kjørte Gausdalen ned til Aulestad, Bjørnstjerne Bjørnson sin gård, og nå, museum. Stengt! Dette var andre gangen vi prøvde oss. Videre til Eidsvold der vi fant en Shellstasjon med 98 oktan. Vi besøkte Norsk Bilmuseum, som var åpent! Et flott museum som sikkert mange MG-venner har besøkt!

Oslo neste stopp, her fikk vi middag og koselig prat med datter, svigersønn og barnebarn, før vi satte oss i MGen og la i vei hjemover mot Gjerstad mens mørket falt på. Det er rart med det, når hjemmet er innen rekkevidde, så vil "hesten" hjem til stallen. Vi var hjemme ved 23-tiden, da hadde vi kjørt - for langt, men det var godt å komme hjem!



Fra cockpit, ved Bratland.



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 ventiløstere. Motoren går stillere og motorens liv forlenges. Innvendig motorvask vil klargjøre "problemmotorer" for QMI MOTORBEHANDLINGEN.

2) Motorbehandling med PTFE

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

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

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

3) Kvalitetsoljefilter

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



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

4) Kvalitetsolje

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

Her er noen fakta:



400% sterkere oljefilmstyrke - reduserer slitasje

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

1.5 - 3.0% økte hestekrefter og moment

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

Mer enn 20% reduksjon av skadelige eksosutslipp

Opp til 12% reduksjon i motorvarme

Separer ut fuktighet - beskytter mot rust/korrosjon

Profesjonelle motorbyggere og racingteam foretrekker Royal Purple®

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

www.royalpurple.no

www.royalpurple.com

www.qmi.no



Can Import AS

Tlf.: 32 87 70 77

E-post:

johansenthor@gmail.com

Adr.: Papyrusfabrikken

Pb. 103, 3051 Mjøndalen



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

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



Innv. motorvask



Motorbehandling



Kvalitetsoljefilter



Kvalitetsolje

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

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



Ny i MG-klubben

Svenn Andre Nedberg Grøslund - Buskerud senter. MG ZT 1,8 T 2005 modell



Det var tydelig allerede da jeg var liten guttunge at jeg skulle arve bilinteressen til min far! Jeg vokste opp på Steinberg i Nedre Eiker sammen med mor og far og en tre år yngre søster! Da far er bilmekaniker hendte det jo stadig at det var ett og annet prosjekt på gang å jeg fulgte ivrig med og alle bildeler ble analysert og beundret til det hinsidige.

Allerede som svært ung fattet jeg interesse for den Britiske kulturen. Manerene og høfligheten og språket og ikke minst bilene deres! Ingen lagde biler som Engelskmennene gjorde! De hadde grunnopskriften på hvordan luksusbiler og små sportsvogner skulle være - og mange av Europeerne og Amerikanerne ble litt som halvhjertede kopier for meg. Kun Italienerne kunne for meg yde noen form for konkurranse når det kom til sjarmen og personligheten til britene.

Da jeg fikk sertifikat i 2004 startet jeg med Audi, Ford, Opel og til slutt en Volvo V70. Først i april 2020 etter salg av Volvoen kom jeg over en annonse for en 2005 MG ZT-T 160 1.8 Turbo i X-Power Grey. Dette er bilmodell jeg har studert og lest meg opp på helt siden de ble lansert som en sportslig utgave av Rover 75. Bilen sto i Drammen til en relativt hyggelig pris da den trengte noen reparasjoner. Da jeg kom ned for å se på bilen ble jeg møtt av et meget trist syn. Den var skitten og nedstøvet og mang en fugl hadde gjort sitt fornødne på den der den sto i solsteika og to av hjula var nesten flate, frontlyktene var matte og triste og karosseriet fullt av spor etter uforsiktig bruk. Etter å ha pumpet litt luft i hjulene prøvde



Denne fronten ble lansert midtveis i 2004 som facelift.



Her er plass til både folk og bagasje!

jeg bilen en liten tur og skjønte med en gang at her var det meget å ta tak i! Jeg ville sette opp et tøffelig regnestykke på nødvendige utbedringer før jeg gir et rettferdig bud på bilen, men sa at han ikke måtte nøle med å selge til noen andre. Påfølgende dag var bilen solgt! Litt mollenfunken går jeg i gang å lete etter noe annet men uten særlig hell og lykke! Men 2-3 uker senere får jeg beskjed av selger at bilen igjen er tilgjengelig da kjøper angret og ville heve kjøpet så jeg kunne få den for mindre enn hva jeg hadde tenkt og by, så jeg takket ja umiddelbart! Dette ble da mer en livredning så vel som et reparasjonsobjekt og min ferissyssel i den begrensede pandemitiden! Det har blitt mye arbeid for å få den i brukbar og sikker stand, og fortsatt er det meget mer som må ryddes opp i, men jeg bruker denne bilen hver dag og tar litt og litt underveis. Vi har nå tilbakelagt 16.000km siden i høst uten store problemer.

Vi har en liten entusiastgruppe på facebook for MG ZT og Rover 75 og flere internasjonale og da særlig britiske kontakter.

I Norge ble disse solgt som sedan (ZT) og Tourer (ZT-T) kun med MG/Rover gruppens 1.8 K serie motor med turbo og 160 hk - sorte eller grå. Internasjonalt kunne disse leveres med flere motoralternativer og frekke farger. 2.5 V6 190hk, 2.0 BMW M47R Turbodiesel 131hk og 4.6 Ford Mudular V8 fra Mustang etc med 260hk og da redesignet bakhjulsoppheng for bakhjulsdrift.

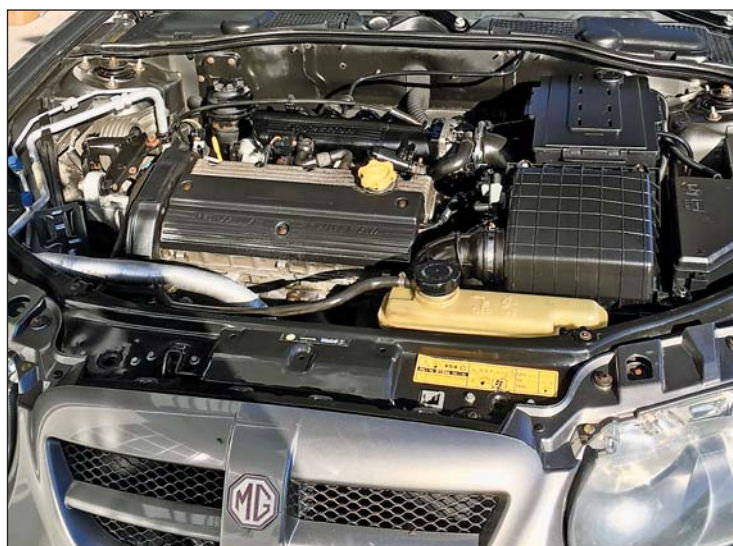
Bilen ble utviklet og lansert under BMW's vinger og mye av bilens elektronikk og sikkerhetssystemer er hentet fra BMW.

I Norge er det solgt tilsammen 45 MG ZT hvorav 30 er sedaner og 15 Tourer modeller pluss 2-3 som er bruktimportert! Ca. 20 av disse eksisterer fortsatt og omlag 12-14 er på veien! Jeg er en relativt sterk individualist og faller for de litt uvanlige modellene. Så en gang i fremtiden skal jeg forsøke å få fatt på en sen MG Montego Turbo ev. EFi!

Etter at jeg meldte meg inn Norsk MG Klubb i vår har jeg fått gleden av og møte noen av Oslos medlemmer på Sjøflyhavna på Fornebu og en utflukt Hurum rundt med Buskerud senter som jeg tilhører. Jeg ser frem til flere utflukter og sammenkomster forhåpentligvis snart under litt friere omstendigheter!



Mulighet for å åpne bakruten separat.



MG Rover kruppens K serie 1.8 her med turbo og 160hk.

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: Steinkjer • Midt-Norge senter • Bil: MG Midget 1500 - 1978 model - Gul

Mitt navn er Eva Løe. Jeg er 55 år og bor i Steinkjer. Til daglig arbeider jeg som avdelingsleder i Kriminalomsorgen. Min utdanningsbakgrunn er master i ledelse, spansk, praktisk pedagogikk og samfunnsvitenskap.



For meg er det en stor glede å ta frem bilen etter vinterlagring. Følelse av å ta på seg sommerkjolen og kjøre rundt omkring en fin sommerdag er spesiell. For meg er bil mer enn et fremkomstmiddel. Det er en sann glede.

Man blir glad av å kjøre MG. Det anbefales!



Min første MG, fra 2005 til 2015 - en MGB GT.



Min MG de siste 6 årene - en GUL fornøyelse.

Jeg har vært interessert i biler så lenge jeg kan huske. Min første jobb var i en "gjør det selv hall" på den lokale Norolstasjonen. Jeg har tilbragt utallige timer på bilauksjoner og på bilutstillinger. Som ung kunne jeg sitte timevis å se kompiser mekke. Lukten av olje og verksted gjør meg fortsatt glad.

Som 20-åring deltok jeg i NM i presisjonskjøring. Jeg irriterer meg fortsatt over at jeg mistet Floridaturen, med tapte 15 poeng.

Min mann, Mats Torfjell kjøpte sin første MGB, 1970 modell i 1999. Bilen ble kjøpt i sør-Sverige. Han har fortsatt bilen. Min MG-drøm startet da vi hentet denne bilen i Osja.



Mats og jeg på tur i MGB GT.

Jeg kjøpte min første MG-GT i 2005. Den bilen hadde jeg i 10 lykkelige MG-år.

I 2015 kjøpte jeg min nåværende MG, en gul Midget 1500, 1978 modell. Bilen har gått i Spania, men jeg kjøpte den av en trønder. Jeg har rattet på høyre side og jeg liker det.

Vi har hatt flere MG-biler i familien. En TC 1948 modell, to MGF, en GT, en MGB og min nåværende Midget.

Jeg har vært medlem i Nord Trøndelag motorhistorisk forening, NTMF i mange år. Nå er jeg også medlem i NMGK. Min mann og jeg har deltatt på mange fine turer og møtt nye mennesker gjennom MG-interessen. Ofte kjører vi hver vår MG, som vi også gjorde i fjorårets 17.-maitog i Steinkjer.

Mange fornøyde passasjerer har jeg også hatt. Bilen vekker stor oppmerksomhet. Det har kommet flere forespørsler om intervju. Da jeg var rektor ble det publisert en artikkel Skoleleder-forbundets medlemsblad.

Hva skjer i sentrene?

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

BUSKERUD

Av Per Brinchmann-Hansen

Endelig skjer det noe igjen etter total stillstand siden 10. september i fjor. Ingen møter, hverken styre- eller medlemsmøter er avholdt. Elektronisk styremøte er blitt forsøkt, men oppkoblingsproblemer satte en stopper for dette.

12. mai tok vi endelig sjansen på den første turen til tross for bedrøvelig vær det meste av dagen. 7 biler møtte opp på Rundtom i Drammen, for første gang også en stasjonsvogn. I år la vi inn ferjen mellom Svelvik og Verket på Hurum, en tur på ca. 5 minutter.

Planen var Hurum rundt med piknik på stranden ved Tofte, men pga temperaturen valgte vi derfor Privaten i Holmsbu i stedet. Vi ble tildelt bord ute under varmelampe da vi var så mange som 10. De fleste av oss er såpass opp i årene så vi er fullvaksinert. Cafeen hadde åpnet tidligere den samme dagen etter koronastenging - så vi ble tatt svært vel imot.

Hjemturen gikk langs Drammensfjorden i nesten strålende sol.

Veldig hyggelig å møtes igjen!



Ferjekø i Svelvik.



Her er det som regel plass.



I år også med MG stasjonsvogn.



Tom signerer koronaprotokoll.



Uteservering på Privaten Cafe i Holmsbu.

MIDT-NORGE

Av Petter Nessimo

Lite har skjedd i regi av klubben, men på 17. mai hadde Stjørdal veteranklubb, i manko på 17. mai tog, arrangert en kortesje av spesielle biler som dro rundt om i distriktet.



Avstandsreglene ble selvfølgelig fulgt. Ca. 320 kjøretøy stilte opp og ble til en 2 km lang orm og den som kom Stjørdals-Nytt var selvfølgelig en MGA. Eierne er Gunnar Utvik og han tok turen fra Levanger for å være med. Muligens vi drister oss til en tur nærmere høsten. Vi får se.



ROGALAND

Av Bjørn Erik Vesterås

Kjøreturer i nærmiljøet startet 18. april. 7 biler stilte til start denne søndagen fra Shell stasjonen på Bryne i flott vårvær, og det er ingen hemmelighet at de fleste var røde. Unge Arnøy med sin co-driver ledet an utover Jæderen i fint tempo hvor håret (for de som har det) fikk luftet seg helt til Brusand. Vi kjørte videre til Kartavoll, Undheim og Sikvaland. En Pit-Stopp på vei til Spinneriet på Oltedal ble foretatt ved vannkanten hvor kaffe og noe å bite i kom fram. Ved Spinneriet ble det is og en prat, strekk på ben og armer før vi satte kurs mot Høleheia, Bersagel, Hommersåk for så å sette nesen hjemover.

Søndag 25. april møttes 4 biler på Shellstasjonen på Bryne for en utflukt i lett bris og strålende sol. Vi kjørte til Undheim og over Sikvaland til Søya Gård på Søyland. Kortesen fortsatte over Nedrebø via Vikeså til Kløgetvedt-tunet hvor det ble inntatt både kaffe og noe å bite i. Veien hjem gikk mot Tengs, over Ege og langs havet på fv 44 til Klepp hvor ekvipasjene vinket farvel og fortsatte hver til sitt.

2. mai var det tur fra Oljemuseet i Stavanger. Det var 8 stk. MGB i alle regnbuens farger som møttes. Turen gikk langs sjøen til Vardeneset og Grødem og til Austre Bokn via Byfjordtunellen. Etter en rundtur på Åmøy gikk ferden til Rennesøy hvor vi hadde en kafferast på Østhusvik. Vi fortsatte ferden til Finnøy, og over Mosterøy til Fjøløy fyr hvor vi parkerte helt inn til fyret.

Verkstedgruppa

Vårsjekk i regi av Verkstedgruppe og Sele Auto måtte dessverre utgå pga smittervernbestemmelser. Verkstedgruppa har nå base i Lunden 6 Sandnes, der det er et lite delelager med forbruksdeler. De tar på seg jobber etter nærmere avtale via leder Kjetil Arnøy. Info følger i vår interne medlemsbulletin.

Møter, turer og arrangementer

Tirsdag 11. mai åpnet vi for kaffetreff på Lunden igjen etter en tid med covid-19 pause. Vi åpnet, maks 10 personer, og det ble fulltegnet på kort tid. Vi koste oss!

Tur til Voss 17. - 20. juni håper vi også skal gå etter planen sier leder Reidar Mykletun. Dessuten planlegger tur og arrangementsgruppen felles tur fra og til Rogaland for de 9 ekvipasjene som er påmeldt til MG treff i Halden i august.



Kafferast ved Ålgård.



Kafferast i Østhusvik 2. mai.



Is-stopp ved Spinneriet i Oltedal.



Oppstart ved Shell Bryne.



En rast på turen.



Kafferast 25. april på Kløgetvedt-tunet.



Fjøløy fyr i bakgrunnen.

AGDER

Av Jan Vidar Ødegaard

Foto: Berit Bogaard og Jan Vidar Ødegaard

Det har ikke vært arrangert møter eller turer til nå i vår. Noen av aktivitetene vi har hatt på terminlisten som AMK (Agder Motorhistoriske Klubb) arrangerer, er blitt avlyst. Terminliste for resten av sesongen er vedlagt. Aktivitetene er som før, avhengig av Koronasituasjonen.



Tur til Nostalgilåven - september 2020.



Alfredsgarasje: Et godt sted for MG.



Gaustatoppen er 1883 meter høy og i klarvær har man utsikt over et område på 60 000 km², noe som tilsvarer nesten en sjettedel av Fastlands-Norges areal. Over 100.000 personer besøker toppen hvert år.

TERMINLISTE 2021

Vintermøtene i 2021 ble avlyst. Resten av terminlisten blir en "intensjons liste", hvor aktivitetene er avhengig av koronasituasjonen og arrangørens mulighet til å gjennomføre med gjeldende retningslinjer.

- Lørdag 8. mai Vårmonstring på torvet i Kristiansand, AMK - Avlyst
- Torsdag 13. mai Kristi Himmelfarts treff på Froland, AMK - Avlyst

- Søndag 30. mai Tur Brokke - Suleskard
- Søndag 6. juni Kvinesdalsturen AMK.
- 11. - 13. juni Tur til Gaustablikk høyfjellshotell, med tur til Gaustatoppen.
- Lørdag 7. august Rally Tronåsen, AMK
- Lørdag 14. august Birkelandsmarkedet, AMK
- 19-22. august Norsk MG treff på Fredriksten, Halden

Aktivitetene resten av høsten avhenger av covid-19 situasjonen.

2 nye elektriske MG-modeller på vei



MG5 Electric

WLTP-rekkevidden på 40 mil. Firehjulstrekk, romslig kupé og lav pris. Den er 4,54 meter lang, 1,81 meter bred og 1,51 meter høy. Bagasjevolumet er på hele 578 liter. Tilhenger inntil 500 kg. Elmotor med 184 hestekrefter og dreiemoment på 280 Nm.

Den elektriske SUV-en MG ZS EV, ble en gedigen salgssuksess med ca. 5.000 solgte biler i Norge - hittil. MG EHS Plug-in Hybrid selger også godt og nå er to nye elektriske MGER snart på vei til Norge.

Norwegian Mobility Group AS, den norske importøren, er storfonøyd med hvordan de elektriske MGene ble mottatt og at mange av medlemmene i Norsk MG Klubb har skaffet seg en elektrisk MG som dagligbil - som supplement til de klasiske modellene.

At Kina i 2021 skulle være det landet som ligger i tet når det gjelder elbilproduksjon hadde nok få tippet for bare få år siden. SAIC Motor Corporation Limited produserer ca. 7 millioner biler pr. år - bl.a. MG og andre kjente merker.



MG Marvel R Electric

WLTP-rekkevidden på 40 mil. Firehjulstrekk, romslig kupé og lav pris. Den er 4,67 meter lang, 1,92 meter bred og 1,62 meter høy. Bagasjevolumet oppgis til 357 liter. Tilhenger inntil 750 kg. Tre elmotorer med samlet effekt på 288 hestekrefter og dreiemoment på hele 665 Nm.

ØSTFOLD

Av Egil Hagen

Østfold Senter har ikke hatt noen organisert virksomhet så langt i år. Korona-reglene har vært svært strenge. Mot sommeren nå håper vi det letter opp så vi kan kjøre turer sammen. Noen av våre medlemmer har startet med kjøreturer. Det siste året har deler av vårt nære kjøreområde vært stengt siden grensen til Sverige er stengt. Senteret hadde tidligere vårtur langs Bohuslens-kysten hvor vi møtte MG-venner fra Gøteborg Senter i den svenske MG-klubben. Disse hyggelige turene ble lagt opp av Bengt Åke Bjørk fra Strømstad. Vi håper disse turene snart kan fortsette igjen.

Iddefjorden rundt var også en tur vi kjørte noen år. Det var mange grillstopp på Krokstrand på svensk side av Iddefjorden. Krokstrand var et stort senter for stenindustrien langs fjorden.

Tirsdagstreffene på Sunnanå Hamn i Melle-rud har også vært et populært reisemål for noen medlemmer. Dette er en populær møteplass for bilinteresserte i området der og grensestrøkene i Norge.

Turen fra Halden langs Iddefjorden til Kornsjø å videre til Ed i Sverige og om Nøssemark tilbake til Halden er også en flott tur.

Resø og Rossø syd for Strømstad har også vært faste turmål en gang i året.

Tur til Hunnebostad 2019.



Tur til Sunannå med ØVK 2017.



På hytta til Vera og Stein Aune på Resø.



Tur til Rossø 2019.



Tur til Hunnebostad 2019.

FOLLO

Av Tore Lie

Med mesteparten av vårt nærområde nedstengt etter koronaforskriftenes punkt 5b, som i praksis forbyr arrangementer, har det ikke akkurat vært hektisk aktivitet i Follo senter siden sist. Medlemmer har kjørt hyggelige turer i følge, men organiserte turer i klubbregi har ikke vært aktuelt.

Når dette leses er vi forhåpentligvis i gang, men det hjelper jo ikke for å fylle denne siden!

Derfor blir det også denne gangen et tilbakeblikk på noen av de aller første minneverdige turene vi har hatt gjennom Follo senters 16-årige historie. De er det heldigvis mange av, og det skal bli mange flere.

Det er alltid artig når våre medlemmer skaffer seg nye, interessante biler. Anne Kersti Mo har skaffet seg en MGF Stepspeed, i en ganske så stilig farge. Vi gleder oss til å se den på tur, Anne Kersti!



Morsom tilvekst til bilparken vår: Anne Kersti Mos MGF Stepspeed. Ikke mange av den.



Første utenlandstur var Blues Cruise til Danmark i september 2005.



Englandturen i 2006 ble legendarisk. Første stopp var Lindeth Howe Hotel i Windermere.



Tur til Hulvika - fast sommeravslutning de første årene.



De første årene var vårt faste startsted under Mosseveien ved enden av Gjersøen.



Første gang Follo senter representerte NMGK på Ekebergmarkedet var i mai 2005.



Vi overnattet også i Goathland, for fans av "Heartbeat bedre kjent som Aidsenfield".



Sammen med Østfold senter hos Kjerstin og Jonny den gangen de drev med kalkuner.

VESTFOLD

Av Anders Rasmussen

Årets første møte i Vestfold senter var 5. mai. Den pågående pandemien har gjort foreningslivet litt vanskelig, også for oss i Vestfold. Derfor var det med stor glede og entusiasme at 20 medlemmer kunne møtes utendørs ved vårt klubblokale på Bokemoa. Vårkvelden var lys, mild og deilig. De store, gamle boketrærne var i ferd med å springe ut. Flere medlemmer hadde tatt med seg sine aldrende MGER. I tillegg sponset Norsk MG klubb pølser. Stemningen var særdeles god. Munnbind til tross var det veldig hyggelig å treffe våre venner igjen. Turprogrammet for sommeren ble gått igjennom og det ble mye tid til hyggelig prat. Optimister som vi er så velger vi å tro at det lysner nå.



Utemøte på Bokemoa, Stokke Bygdetun 5. mai.



Pølser og munnbind på første utemøte.

17. mai feiret på 8. mai.

Sandefjord Kommune ante at årets 17. mai også i år ville bli helt annerledes enn vanlig. Kommunen besluttet å lage et direktesendt program på dagen, ispedd innslag som av praktiske årsaker måtte tas opp på forhånd. Kommunen kontaktet MG senteret i Vestfold for et bidrag - og selvfølgelig sa vi ja! På 8. mai, selve frigjøringsdagen i 1945, møtte 11 festpyntede MGER opp utenfor vårt klubblokale på bygdetunet i Stokke. Vi ble raskt introdusert til kommunens filmteam bestående av fotograf, regissør og en i særdeleshet sjarmerende reporter. Etter en kort intervjurunde kjørte vi samlet ut fra bygdetunet akkompagnert av hornmusikk og hurrarop. Reporteren var spent forskriftsmessig fast i en grønn MGB og av-gårde bar det i retning Sandefjord.

På Kokeriet ventet årets første softis! Vi var heldige med været og selv om turen var kort var opplevelsen like fantastisk som den er på første turen hver vår. Softis ble inntatt foran hvalfangerskuta Southern Actor. Sandefjord Kommune hadde reservert parkeringsplass til oss og vi fikk vist våre nyvaskede og blankpolerte biler fra sine beste sider. Vi må ha gjort litt av et inntrykk på den utsendte reporteren. Hun fikk et akutt behov for å hvile på den grønne MGBs panser. Riktig fint så det ut.

MG-tur til Bakke Mølle 19. mai. Et par kilometer fra Revetal, nordover Bispeveien (FV35) ligger idylliske Bakke Mølle. Mølla, som i dag er et museum og selskapslokale, har ligget der siden tidlig på 1600 tallet. I alt 11 MGER og 19 klubbmedlemmer deltok. Vi kjørte på fine MG-veier forbi Fossnes, Andebu og Revetal før vi ankom mølla. Været var fint og floraen i



Filmteamets reporter tok seg godt ut på panseret på brygga i Sandefjord.



8. mai stilte vi opp for filminnslag som ble vist i Sandefjord 17. mai.



Turen endte opp på brygga hvor årets første softis ble inntatt.

Kommunen hadde reservert parkeringsplass og mange skuelystne kunne etterhvert få oppleve våre flotte biler.

ferd med å springe ut, grønt og vakkert. Bedre kan det vel ikke bli i åpen bil! Ved Bakke Mølle fikk vi en innholdsrik innføring i livet på mølla opp igjennom historien og en grundig forklaring av gammel mølleteknologi. De gamle møllemaskinene er på plass sammen med en dampmaskin og et fremdeles fungerende sagbruk. En ivrig og svært engasjert leder av mølla, Øyvind Skjeggerød, viste fram alt hva stedet kunne by på. Utenfor mølla er det et fossefall på over 5 meter, nok til å drive mølla og et sagbruk. Langs elvebreddene er det anlagt vakkert og trivelige parkanlegg. Stedet er et perfekt reisemål for MG klubber på Østlandet. Ta med piknikurv og plect!



MG-entusiaster på omvisning på Bakke Mølle.

OSLO

Av Roy Thorvaldsen

Det planlagte og tradisjonelle ”vårslippet” i Sjøflyhavna på Fornebu med kortesje til Frognerseteren ble først utsatt en uke på grunn av dårlig vær, deretter avlyst – på grunn av mer dårlig vær, av smittevernhen-syn, fordi restauranten på Frognerseteren var stengt – og av personlige årsaker for flere av medlemmene i styret. Det aller viktigste var at vi ikke ønsket å forårsake dårlig PR for NMGK.

Dette var ingen god start på årets kjørese-song i Oslo Senter.

Desto mer gledelig var det å overvære regjeringens pressekonferanse på TV fredag 21. mai - der ”Trinn 2” i gjenåpningen av Norge ble offentliggjort og tidfestet til 27. mai. Dette muliggjorde nemlig gjennomføringen av senterets hovedarrangement - Norwegian Sports Car Rally den 2. helgen i juni.

Strategien med å ha is i magen og vente med å ta en avgjørelse til siste minutt, så å si, viste seg å være god. ”No guts, no glory!”

Turen, som i 2020 ble utsatt i ett år, kunne lett ha blitt utsatt i et år til. Med maksimalt 100 personer tillatt på innendørs arrangement - og 150-160 påmeldte til NSCR - ville man måtte gjøre et C-moment, som det heter på turnspråket, for å klare å gjennomføre rallyet uten å komme i skvis med smitteverne-reglene.

Nå trenger vi ikke å være så kreative for å kunne reise på tur. Maksantallet innendørs er økt til 200 personer. Det er dog ikke uten risiko å ”slippe arrangementet løs”. Dersom ett av de tre hotellene på ruten må stenge på grunn av lokalt smitteutbrudd, så blir det krise. Litt beredskap har vi på det også, men vil helst slippe å sette ”kriksråd” underveis.

Det blir nok uansett ikke et helt normalt sportsarrangement denne gangen. Vi mente imidlertid at det var viktig å sparke oss selv bak - å få oss ut av den pasifiserende ”brakkesyken” som 15 måneder med depressiv pandemi hadde påført oss alle. Det har ikke på noe tidspunkt vært noen sak å samle et par-tre biler til en hyggelig søndagstur, men vi lengtet etter virkelig å slå oss løs igjen!



Norwegian Sports Car Rally 2021 har fått grønt lys, og starten går på Storefjell Hotel på Golsfjellet den 10. juni.

Når neste nummer av MG Magasinet kommer ut, vil vi vite om dette var en passe foroverlent avgjørelse, eller om vi tok oss vann over hodet. Det har kommet noen flere avmeldinger enn vanlig, men ikke mer enn 15 prosent totalt.

Loddet er iallfall kastet. Torsdag den 10. juni setter vi kursen mot Storefjell Hotel på Golsfjellet, for en ønskereprise av ruten fra 2004-rallyet. Høydepunktet blir Hotel Union og Geiranger, før turen avsluttes med festmiddag på Scandic Hafjell lørdag 12. juni. Innen da vil vi vite om dette ble suksess eller fiasko.

Ellers håper vi i skrivende stund på at vi kan komme på skinner igjen med den lokale terminlisten og juni måneds onsdagstur i senteret - med planlagt kjøring på lokale Asker-veier fra Oslo sentrum til Sætre i Hurum, der vi spiser sommermat i hyggelig lag på brygga. Den turen pleier å være populær - dersom været er bra. Det har det ikke vært på forsommeren.

Lykke til - til oss alle - med mer sol og mindre korona!



Den 2. juni kjøres forhåpentligvis årets første onsdagstur til brygga på Sætre i Hurum.

MGB 1962 BRG modellbil



Norwegian Mobility Group AS, den norske MG-importøren har sendt redaksjonen en kasse med 48 MGB modellbiler i metall i størrelse 1:43.

Det er kun produsert 1.002 stykker av disse - så de kan kanskje ha en viss samleverdi.

Hva vi skal bruke alle modellbilene til finner vi ut av etter hvert, men send gjerne ditt forslag til redaktøren.





NYTT FRA LMK

Tilbudet til LMK-klubbene styrkes – nytt samarbeid med Norsk Motor Veteran.

Det skal lønne seg å være en del av fellesskapet i LMK. Vi teller nå 150 klubber – det høyeste antallet noensinne. Med en medlemsmasse på om lag 50.000 blir fellesskapet LMK en av de største aktørene innenfor vårt virkeområde.

Gjennom formalisert samarbeid og tilslutning med andre organisasjoner som AMCAR, FIVA, Frivillighet Norge og Norges Kulturvennforbund styrker vi dette ytterligere. Vi skal være en samfunnsaktor og et talerør for å legge til rette for gode rammebetingelser for alle som eier og ønsker fortsatt bruk av motorhistoriske kjøretøy i Norge. En allmenn aksept for at vår virksomhet er en viktig del av norsk kulturhistorie har vært en lang vei å gå. Derimot synes ting nå å virkelig løsne, og det har funnet sted en rekke hendelser i det offentlige Norge som bekrefter dette. Nytt nasjonalt kjøretøymuseum og tildeling av prosjektstøtte fra Kulturminnefondet, kan særlig trekkes frem.

LMK jobber også for stordriftsfordeler for LMK-klubbene. Det siste året har vi fokusert på å gi igjen til klubbene i form av medlemsfordeler. Gratis StyreWeb med samtlige moduler i 2020 er en del av dette. Hittil bruker om lag 70 LMK-klubber dette systemet, og samtlige klubber rapporterer tilbake til oss om en betydelig enklere foreningsdrift. Noe av LMKs tanker bak at klubbene var samlet inn under én kommunikasjonsplattform, er mulighetene dette gir til å kontakte klubbene med nyhetsbrev og således få en tettere dialog med klubbene. Men siden langt i fra alle klubbene har tatt dette systemet i drift, trenger vi også en annen kanal mellom LMK og medlemsklubbene for å opplyse og informere om hva som skjer i LMK og veterankjøretøy-Norge. Ny personvernlovgivning GDPR begrenser våre muligheter til å kontakte enkeltmedlemmer.

Derfor har Norsk Motor Veteran og LMK innledet et samarbeid, og LMK vil heretter få faste sider i hvert eneste nummer. Derimot er det slik at ikke alle klubbene i LMK har et abonnement på Norsk Motor Veteran, og derfor har LMK tegnet dette for samtlige av våre klubber. Som et ledd i samarbeidet med Norsk Motor Veteran gis også LMK-klubbene 275,- i provisjon fra Egmont på hvert abonnement de klarer å selge gjennom klubben. Dette gir muligheter for inntekter i klubben samtidig som flere får lese bladet. Siden oppstarten i 1990 har Norsk Motor Veteran utviklet seg til å bli Norges ledende magasin for norsk motorhistorie og samtidig blitt en samfunnsrøst omkring hva som rører seg i bevegelsen – på godt og vondt. Vi vil derfor rette en stor takk til avtroppende redaktør

Tor Ivar Volla for hans store innsats for bladet men også for klubber, prosjekter og initiativ for bevaring og opplysning omkring norsk kjøretøyhistorie. Samtidig vil vi ønske ny redaktør Tormod Magelssen til lykke med den nye jobben!

Med vennlig hilsen
Stein Christian Husby, Generalsekretær LMK



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 har i vår blitt bilklubbmedlem i AMCAR for å vise støtte til deres viktige arbeid.**

Som Ola Thygesen skrev i MG Magasinet i mars:

Norsk MG Klubb tegnet medlemskap i Amcar. Det er ikke forpliktende på noen måte for klubbens medlemmer, men klubben ønsker 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.



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 medlemsklubbenes felles interesse ved å:

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

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

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

LMK utøver et nordisk samarbeid 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



Nytt fra Styret i Norsk MG Klubb



Årsmøtet 3. – 10. mai 2021

Som kjent ble Årsmøtet også i år avholdt digitalt. Årsaken til at styret vedtok dette var igjen smittesituasjonen i Norge med koronavirus, og myndighetenes restriksjoner i den forbindelse.

Årsmøtedokumentene ble presentert på klubbens hjemmeside, og medlemmene ble oppfordret til å avgi sine stemmer fra 3. – 10. mai. Påminnelse om det digitale Årsmøtet ble i tillegg lagt ut på NMGK's Facebook-gruppe og sendt på e-post fra flere senterledere.

Totalt ble det avgitt 51 stemmer. Det er interessant å se at stemmetallet også på dette årsmøtet er minst på samme nivå som mange av årsmøtene gjennom det siste ti-året, der medlemmene har vært fysisk til stede. Styret har tidligere meldt at digitale årsmøter er en attraktiv løsning fremover, det sparer både klubben og medlemmer med møteplikt for betydelige beløp som kan brukes bedre til andre klubbformål.

Avstemningsresultater

Innkallingen til Årsmøtet ble godkjent med 48 stemmer.

Valgkomiteens innstilling lå til grunn for valget av styrerepresentanter, revisor og nytt medlem til valgkomiteen. Ingen forslag til alternative kandidater var kommet inn.

Styrevalget 2021

Leder: Ola Thygesen, gjenvalgt med 48 stemmer.

Sekretær: Halvor Asland, valgt med 49 stemmer.

Styremedlem: Anne Bakken Sandtveit, valgt med 46 stemmer.

Varamann: Per Roger Nielsen, gjenvalgt med 41 stemmer.

Styret i perioden 2021-2022 består da av:

Leder: Ola Thygesen

Nestleder: Tore Lie

Kasserer: Anita Wiksaas

Sekretær: Halvor Asland

Styremedlemmer: Bjørn Erik Vesterås og Anne Bakken Sandtveit

Vararepresentanter: Babette van der Horst og Per Roger Nielsen

Styret takker de to avgåtte styremedlemmene, Bente Kristiansen og Øyvind Wiksaas, for god innsats!

Valg av revisor:

Egil Pedersen ble gjenvalgt med 49 stemmer.

Nytt medlem til valgkomiteen:

Peter Skarsjø ble valgt med 49 stemmer

Regnskap 2020

Enstemmig godkjent med 51 stemmer.

Budsjett 2021

Enstemmig godkjent med 51 stemmer.

Forslag til vedtektsendring

Vedtektsendringer krever 2/3 flertall på Årsmøtet. Det var sendt inn 2 forslag til endringer.

Forslag 1: Endring av Vedtektenes § 8, første avsnitt.

Fremmet som privat forslag av Tore Lie. Ny tekst: *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. Styret er klubbens øverste driftsansvarlige og styrer etter NMGK's til enhver tid gjeldende Vedtekter. NMGK er MG Car Club sin offisielle representant i Norge.* Forslaget ble vedtatt med 38 av 51 stemmer.

Med dette kan styret i større grad konstituere seg selv. Dette punktet er nå nær identisk med vedtektene i våre tre nordiske søsterklubber MG Car Club Denmark, The MG Car Club Danish Centre og The M.G. Car Club of Sweden.

Forslag 2: Endring av Vedtektenes § 2, punkt • 4.

Fremmet av Styret i Norsk MG Klubb. Ny tekst: *Å fremme medlemmenes interesser overfor politiske myndigheter og ulike samfunnsgrupper, blant annet gjennom å være tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK), AMCAR og MG Car Club (MGCC).*

Forslaget ble vedtatt med 49 av 51 stemmer.

Som kjent er Norsk MG Klubb nå medlem av AMCAR på klubbnivå, i likhet med mange andre klubber med hovedvekt på europeiske sportsbiler. Dette har vært utførlig omtalt i tidligere nummer av MG Magasinet.

Resultater fra Årsmøtet
 Styret av Ola Thygesen 3. mai 2021. Publisert i Nyheter

For andre gang i Norsk MG Klubb's historie er det blitt avholdt et digitalt Årsmøte. Årsaken til at styret vedtok å gjennomføre Årsmøtet digitalt var smittesituasjonen i Norge med koronavirus, og myndighetenes restriksjoner i den forbindelse.

Årsmøtedokumentene ble presentert på klubbens hjemmeside, og medlemmene ble oppfordret til å avgi sine stemmer fra 3. – 10. mai 2021. Påminnelse om det digitale Årsmøtet ble i tillegg lagt ut på NMGK's Facebook-gruppe og på e-post fra flere senterledere.

Presiden for Årsmøtet kan du lese her

Digitalt Årsmøte 2021: Sakspapirene er publisert
 Styret av Peter Skarsjø 19. april 2021. Publisert i Nyheter

I henhold til vedtektenes §6 publiserte Styret hermed sakliste til Årsmøtet som er planlagt avholdt 3.mai til 10.mai 2021, med alle sakspapirene, inkludert budsjett.

Velg På grunn av Coronatiltak har styret tidligere kunngjort at Årsmøtet ikke avholdes som et fysisk møte, men i stedet gjennomføres digitalt her på nettstedet.

Prosesen gjennomføres i henhold til følgende plan:

- 19.april 2021: Sakspapirene publiseres på nettstedet. Medlemmene oppfordres til å sette seg inn i alle spørsmål det skal tas stilling til.
- 3.mai kl 1200: Den digitale avstemningen starter på nettstedet. Medlemmene må legge seg inn på nettstedet for å avgi stemme. Alle oppfordres derfor til god tid før 21.mai, å kontrollere at de er tilsluttet til å legge seg inn. Innlogging krever at man har en aktiv brukerkonto, samt at man har et aktivt innlemnings og passord.
- Medlemmer i Trondheim og sør-øst i å assosiere de som måtte trenge hjelp.
- 10.mai kl 1200: Avstemningen avsluttes.
- 14.mai: Styret publiserer avstemningsresultatene i en Årsmøtetsrapport. Rapporten publiseres her på nettstedet.
- Liste til sakspapirene finner du her (siden 2. 2020/2021)

Hvis du har behov for et leserprogram til pdf, finner du Aktive Aktører Reader her.

Styret i Norsk MG Klubb 2021 - 2022



Ola Thygesen
Leder



Tore Lie
Nestleder



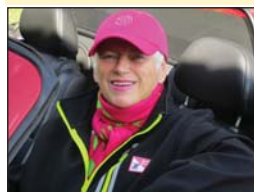
Halvor Asland
Sekretær



Anita Wiksaas
Kasserer



Bjørn Erik Vesterås
Styremedlem 1



Anne Bakken Sandtveit
Styremedlem 2



Ellen Babette van der Horst
Varamedlem 1



Per Roger Nielsen
Varamedlem 2

Etter Årsmøte 2021 presenterer vi det nye styret i klubben hvor to er nye:

Halvor Asland og Anne Bakken Sandtveit.

Vi ønsker styret lykke til med arbeidet!



MG Cyberster konseptbil



I april 2021 ble bilen vist på Shanghai Auto Show. Dette er den ultramoderne utgaven av MGB og MG TF - synes mange. Om konseptbilen blir satt i produksjon og om det blir roadster eller med tak er usikkert, men den er så ekstrem linjelekker at redaktøren ble litt satt ut!

Ansvarlig for designet er MGs Advanced Design Centre i London., så den er unektelig britisk!

Ekstrem design og ekstreme tekniske data: 0 - 100 på 3 sekunder og rekkevidde på kanskje 80 mil.

Designsjefen sier: *Sportsvognen er livsnærven i MGs dna og Cyberster er et enormt spennende prosjekt som viser vei inn i MGs fremtid og samtidig berører merkets arv og skal bygge på MGs banebrytende teknologi og avanserte design.*

I tidligere utgaver av MG Magasinet har vi presentert en rekke konseptbiler, men den etterlengtede Roadsteren lar vente på seg. Og spørsmålet er jo: Blir det i det hele tatt mulig å produsere en MG Roadster med bensinmotor i fremtiden når miljøhensynet skal veie tyngre enn gleden av å kjøre bil under åpen himmel!

Nye styremedlemmer i Norsk MG Klubb



Halvor Asland

Halvor var Norsk M.G. Registers siste sekretær og klubbens første leder. Var leder 1979-1982 og nestleder i 2009 og 2013-2016. Vært registerfører for MGA og MGF/TF, leder i vedtektskomiteen, medlem i

Hederskomiteen, medlem i komiteen for klubbens 40-års jubileum, internasjonalt kontakt m.m.

Halvor, f. 1953, bor i Asker og er gift med Turid. Medlem nr. 1 - innmeldt 1.12.1970. I dag tilhører han Oslo senter. Halvor er Æresmedlem i NMGK.

Biler i dag: MGA Roadster 1955, MGB GT V8 1975, MGB Roadster 1977, MG TF 135 2003.

Andre biler som er/har vært i hans eie er: VW boble, MG Z Magnette, MGA, Triumph TR6 PI, Austin Allegro 1750 TC, Range Rover, Jaguar XJ8.



Anne Bakken Sandtveit

Anne, f. 1950, bor på Hvitstein i Sandefjord og er gift med Sigurd. Medlem nr. 1015 fra 2004. Tilhører Vestfold senter.

Har vært senterlederassistent i Oslo og Vestfold senter. Kåret til Årets MG-fotograf i 2016 og har bidratt med mange hundre bilder bl.a. til MG Magasinet og klubbmateriell. Er redaksjonsmedarbeider og korrekturleser for MG Magasinet.

Hadde ideen til "Ladies Corner" i 2010 med egen spalte i medlemsbladet og brodert jakkemerke til de som kommer i bladet.

Etablerte i 1990 "Pink Design".

Kjorte MGB 1976 mod. til 2018, nå MGF 2001 mod. Har også rosa boble VW 1303 S 1973 mod. Tidligere eid flere bobler, Autobianchi, Fiat Uno og Honda CRV

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
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
nmgkmga@nmgk.no

MGB, MGC og MGB V8

Truls Sundt
Mobil: 907 77 615
nmgkmgv8@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!*

Stian Leknes	Overlege Bratts veg 19	7026	Trondheim
Bjørn-Anders Haverstad	Nybrottvegen 1 A	1423	Ski
Pål Haremo	Nedre Åsvei 26	1341	Slependen
Per Arne Bjørklund	Kauffeldtsvei 2	2819	Gjøvik
Håvard Trollaldalen	Søbyeveien 23	3178	Våle
Leif Feiring	Granholtet 98	1412	Sofiemyr
Sigmund Juliussen	Bjørkåshøgda 27	8540	Ballangen
Hege Strand	Solveig Abrahamsens V 26	7054	Ranheim
Viggo Elster	Askeladdveien 24	0851	Oslo
Ole Harald Hoel	Brulyvegen 21	2849	Kapp
Eystein Hanssen	Bernt Knudsens vei 57 C	1152	Oslo
Svenn Andre Nedberg Grøslund	• Bingsveien 141	3330	Skotselv
Siri Ree	Olavegen 8	4352	Klepp Stasjon
Jonas Haltia	Oscars Gate 60	0256	Oslo
Jarl Melby	Henrik Sørensens vei 43	1065	Oslo

**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.



Balestrand
Inspirerer deg

Hotellet for
Bilentusiaster

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

Z MUSEUM

3855 Treungen

Tel.: 476 22 100 - mob. 909 88 254
post@z-museum.no



En vandring
bakover i tid
- for hele familien





HOTEL UNION
GEIRANGER • 1911 • 1944 • 1974

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



**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

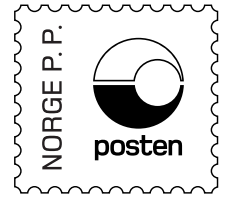
**Park Inn by Radisson
Haugesund Airport**



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

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

B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE



Road Tripp med MG TD 1952

Av Finn Gunnar Bruun, Larvik - Vestfold senter

Vi startet den 23. juni 2020 i Larvik for en koronatur til Vestlandet via Hvittingfoss, Hoff, Hokksund, Vikersund og videre til Hønefoss, besøk på Hadeland glassverk og så langs Randsfjorden til Dokka. På veien stoppet vi ofte og tok bilder. Da kom lokalbefolkningen ut og ville se på MGen og bli tatt bilde av sammen med bilen. Det ble jo rene signingsferden for MG dette.

Fra Dokka kjørte vi mot Tonsåsen, og tok av til Fjellbygda. Der hadde familien et småbruk for 30 år siden, mange hyggelige minner. Så reiste vi videre gjennom Leira og videre til Fagernes. Siste etappe denne dagen var til Beitostølen og Grønolen Fjellgard. Der ventet det sjampanje på rommet og senere en smakfullt tre retters med god vin. Det var jo tross alt sankthans.

Dagen etter gikk ferden over Valdresfløye med stopp ved ridder-spranget og videre over Strynefjellet til Stryn og Thon Hotel i Førde. Dagen etter ble kursen satt mot Bergen via Sogndal og ferje Mannheller - Lærdalsøyri, Aurlandsvangen og videre til Voss og Bergen.

Vi hadde bestilt rom på et historisk hotel i Bergen, Villa Terminus. Villaen var bygget i 1770, ble verneverdig i 1927 og senere restaurert og fylt med møbler i tidløs Norsk og Nordisk design. Dagen etter utforsket vi Bergen med spasertur til sentrum, en tur med Fløyen, tur langs bryggen og kaffe og kake hos baker Brun og om kvelden middag i gamlebyen. Vi hadde tenkt oss en dag til i Bergen, men da vi så værvarselet for søndagen valgte vi å reise hjem på lørdagen. På bensinstasjonen i Arnadal kom det en ung gutt på ca. tolv år bort og beundret den gamle MGen. Han fikk sette seg inn i bilen, og det ble noen blanke øyne på gutten. Faren kom løpende og måtte ta bilder av sønnen.

Så var det videre til Norheimsund, ferje til Jondal, Odda og opp til Haukelisetter hvor det ble middag med herlig stekt fjellørret. Så gikk ferden ned til Seljord, Gvarv, Skien og Larvik. Vi fikk bekreftet at det var smart å kjøre hjem en dag tidligere, for når vi parkerte i garasjen kom de første regndråpene. Vi har hatt en fantastisk tur med mye sol og glede. Det å kjøre med åpen bil alle dagene er en opplevelse, - bedre kan man ikke få det!



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*