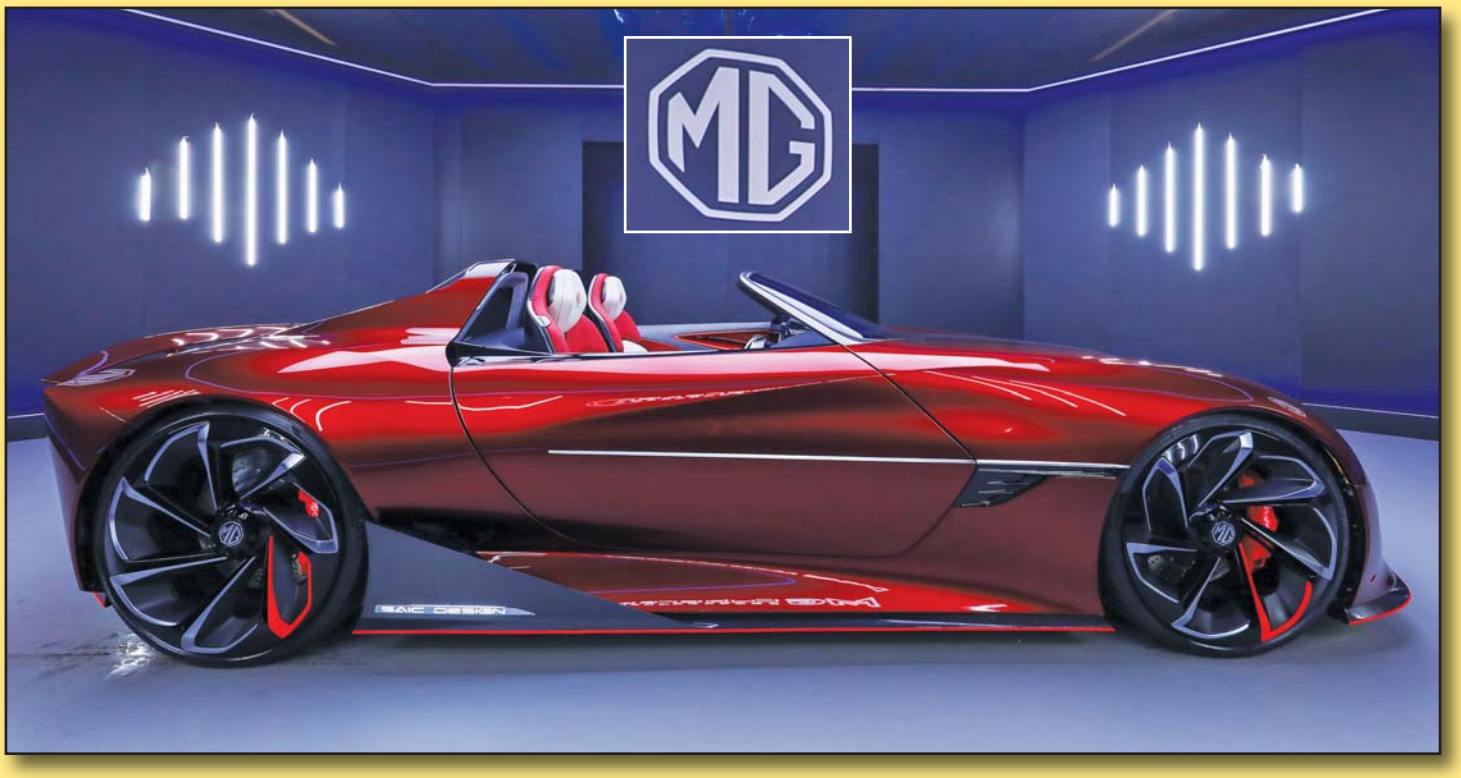
MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY — MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB

NR. 1 MARS 2022





KLUBBENS LEDER

Jeg hadde lyst til å skrive "God Vår" innledningsvis i denne lederen, men i dagens situasjon føler jeg det blir litt umusikalsk. Mine tanker går til uskyldige familier som legger seg utrygge hver natt i Ukraina. Det sitter et folk fast under overgrep i et land ikke langt fra oss. Vi deltar gjennom media hver dag i deres lidelser og et maktmisbruk nesten uten sidestykke.

Nå skal ikke MG Magasinet være et politisk talerør, men denne situasjonen vil påvirke oss alle på en eller annen måte. Spesielt økonomisk. På kort tid har oljeprisen steget med 50%, gassprisen har en oppgang på 40%, hveteprisen nesten 30%. Dette drar med seg strømprisen som når dette skrives har nådd nye høyder. Den som tror krig i Europa ikke angår Norge, den kan umulig ha greid historie- og samfunnsfagundervisningen i norsk grunnskole. Men sett opp mot situasjonen i Ukraina skal vi ikke klage.

Covid-restriksjonene er opphevet og vi går kanskje en ganske normal vår i møte. La oss håpe det fortsetter på denne måten. Vi gleder oss til å få bilene ut på veien der de hører hjemme.



Ola Thygesen
Leder NMGK

Slik situasjonen ser ut både for Norsk MG Klubbs arrangement "Norsk MG Rally" og Oslo Senter sitt "Norwegian Sports Car Rally", virker det som det er et oppdemt behov for å dra på tur. Begge arrangement har ca. 70 deltakende equipasjer som skal på tur mellom "bakkar og berg".

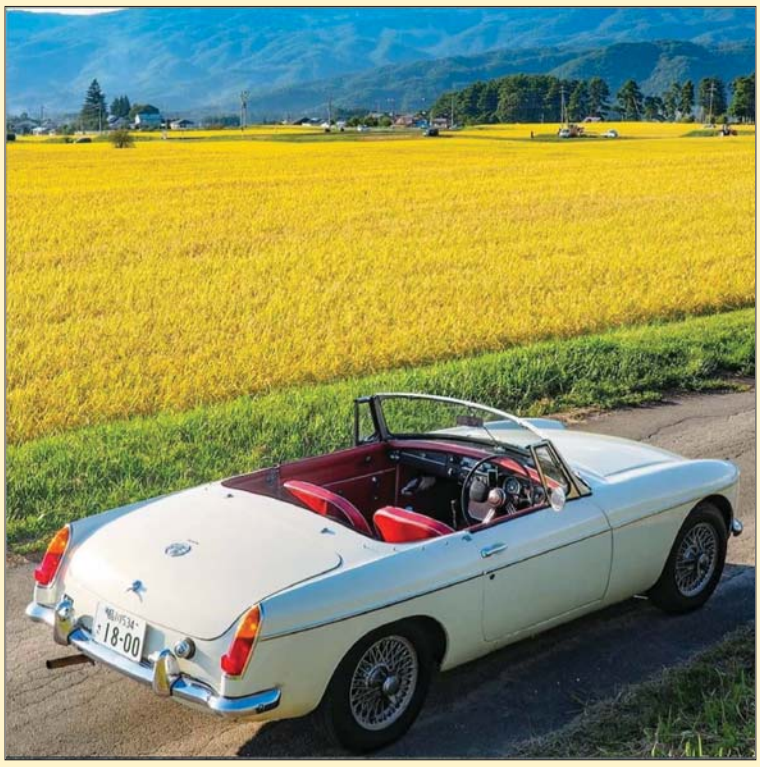
Du skal kjøre din gamle MG med stolthet og glede! Vi er omgitt av bilfiendtlige fanatikere og skal være glade for at organisasjoner som Amcar passer på og argumenterer for at våre veteranbiler er en del av vår kultur og våre utslipp er av helt ubetydelig art. Norges utslipp fra transport totalt står for mindre enn 1% av verdens utslipp! (0,03%)

Norsk MG Klubb er på vei inn i den digitale verden. I år er alle innkallinger til Årsmøte og kontingenten for medlemskapet 2022 utsendt på e-post. Vår eminente og iherdige kasserer Anita Wiksaas har lagt ned timer på å vaske e-postlister inneholdende over 800 e-postadresser. Til medlemmer der vi ikke finner e-postadressen (ca. 20 st.) blir dette sendt "snegleveien" (brev).

Jeg skal ikke legge føringer for hvor du skal kjøpe dine reservedeler, kun gjøre deg oppmerksom på at vår hobby kan gjøre det mulig for mange mindre håndverksbedrifter å utføre sitt fag. Salmakere, instrumentmakere og karosserimakere og små bilelektriske verksteder fortjener vårt besøk.

Det er også miljømessig smart å reparere noe som allerede er produsert. Og det gjør at små bedrifter kan opprettholdes og ha yngre ansatte. Våre besøk bidrar til at kunnskap om faget kan leve videre i neste generasjon.

Alle våre sentre har lang liste over arrangement denne sesongen. Følg med på "Norsk MG Klubbs Gruppe" på Facebook og vår hjemmeside. Dra på tur, gled deg over bilen din, kjør pent og ha en god og innholdsrik sommer!



Med håp om at en dag vil freden komme også til alle dere som i disse dager kjemper sitt livs kamp.

Vi tenker på dere!

Red.

NORSK MG KLUBB

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
Mobil: 915 91 720
nmgksekretaer@nmgk.no

STYREMEDLEM 1
Bjørn Erik Vesterås
Mobil: 975 47 036
nmgkstyremedlem1@nmgk.no

STYREMEDLEM 2
Anne Bakken Sandtveit
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 De eldste blandt oss.



side 6 Bakkeløp for veteranbiler



side 10 Is på Frognerseteren 1. jan.



side 11 Helårsklubben



side 14 Min MG



side 19 MG-damer på tur 2022



side 20 Heder til Norsk MG Rally



side 24 Sentersider



side 29 NAF- AMCAR-LMK



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.

Kjøresesongen og våren er i anmarsj!

Det skjer mye forferdelig i Europa som vi følger med på, tar avstand fra og har klare meninger om. Men det er viktig for vår mentale helse også å tenke på noe positivt og finne gleder i livet - som å kjøre på tur med MGen, alene eller sammen med MG-venner. Vi er heldige som ennå har denne mulig-heten - og det setter vi utrolig stor pris på!



Snart er det tid for å starte MGen for første gang i år. Fikk du ikke utført alt du ønsket i høst eller vinter så er det tid for å gjøre **"Vårsjekken"**. Sjekke bremser, bremse-slanger, clutch- og bremsevæske, slanger til kjølesystem og kjølevæske, slanger til olje-kjøler og oljetrykksmåler, slanger og rør til bensin, sjekke dekk - mønsterdybde og alder på dekkene, kontrollere batteri og spenning, kontrollere viftereim og belger på tannstang og akslinger - og sikkert en del ting til - men dette er jo hyggelig hobbyarbeid!

MG-damer på tur MG 2022

"MG-damer på tur 2022". Tre damer har dannet et arrangørteam og inviterer klubbens kvinnelige med-lemmer til en uforglemmelig helg 19. til 21. august med base på Tyrifjord Hotell i Vikersund. Lørdag blir det heldags-tur til Blaafarveværket med omvisning og lunsj. Festmiddag på hotellet om kvelden - bobler og overraskelser m.m. Endelig reiser MG-damene på tur uten oss "gutta" og jeg er overbevist om at dette klarer dere MG-damer uten problem! Vi er ikke uunnværlige - selv om mange av oss nok tror det. Se side 19.

"Min MG". Ny spalte hvor vi inviterer våre medlemmer til å sende bilder av sin MG (er) og skrive litt tekst. Se side 14-15.

"Norsk MG Rally". Historien om, og arbeidet med arrangementet. Nye med-lemmer søkes til nytt arrangørteam. Side 20.



Service og reparasjon er det ikke bare våre MGer som trenger - men også vi når hofter og knær er utslitt. I år er det redaktørens tur til å tilbringe mange uker på krykker, men Anne er en dyktig sjåfør så det skal gå bra!

FORSIDEFOTO: MG Cyberster - vist på Shanghai Auto Show. Lekker, men vil den bli produsert? Designsjefen sier: Sportsvognen er livsnerven 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. **FOTO:** Sigurd Sandtveit - MG-damer på tur til Rommums Herrgård i 2018.

De eldste blant oss!

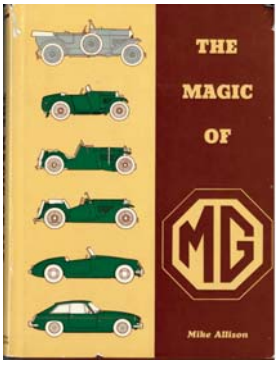
Nr. 1 av 3 artikler

Av Halvor Asland

Neste artikkel i juniutgaven

Det er forståelig at for mange eiere av nyere MGer, er det vanskelig å skille de eldre MGene fra hverandre – enten de har cycle wings, eller swept wings.

Som første leder av Norsk MG Klubb og eier av en "moderne" MG, ble jeg gjentatte ganger irettesatt av medlemmene fra



det gamle og innfusjonerte Norsk MG Register for manglende kunnskap om de "eldste" MGene. Redningen for meg, ble boken "The Magic of MG" av Mike Allison.

Siden oppstarten av den nye Norsk MG Klubb i 1980 til i dag, har NMGK vært gjennom store endringer. Synd, men det er beklageligvis et faktum at de eldste av landets MGer i liten grad er å se på våre stevner eller møter. Vi kan selvsagt drøse over dette, men med fravær av de eldste MGene, er også historien - vil jeg påstå - ikke blitt holdt ved like. Det er utvilsomt en rød tråd fra 1920-tallets MGer til 1980-tallets MGB. Uten kunnskap om denne historien er det heller ikke mulig å forstå den utviklingen som ligger bak alle de forskjellige MGene - være seg teknologisk utvikling eller erfaring fra racebaner. Vi kan til stadighet se klubbmedlemmer og andre blande de forskjellige modellene, selv om i noen tilfeller kunne bedre kunnskaper løst det meste.



Innsender påstår dette er en T-Type. Jeg er uenig - dette er en J2 Midget.



Samme innsender påstår dette også er en T-Type… Igjen er jeg uenig!

La meg få sagt det umiddelbart: Jeg har aldri eiet en pre-1955 MG og dermed er det flere i klubben som er betydelig bedre stillet enn meg til å skrive denne artikkelserien, men jeg tar sjansen!

Vår moderklubb - MG Car Club - deler pre-1955 bilene inn i følgende kategorier:

- Vintage
- Tripel-M eller MMM
- SVW
- T-Type
- Y-Type

La oss se litt mere på de forskjellige. Vintage er grovt sett alle de høyreiste modellene fra 1922 til rundt 1930. Disse MGene var i det store og hele basert på de to Morris modellene Cowley og Oxford og var vel ikke direkte sporty. De første 14/28



MG 14/28

hadde som Morris den runde "Bullnose" radiatoren, men fikk etter hvert "Flat rad". Den mest berømte 14/28 er nok uten tvil "Old no 1" som absolutt ikke var den første MGen, men som Kimber fikk bygget til seg selv for "Lands End Trial" i 1923 hvor han vant gullmedalje.



Cecil Kimber i sin 14/28 "Old no. 1"

Modell 14/28 ble erstattet av 14/40 som igjen måtte vike plass for 18/80.



MG 14/40



MG 18/80

Mot slutten av produksjonen hadde bilene fått et mer markant utseende med bl.a. den velkjente MG-radiatoren, med det berømte octagon-merket og med mer sporty egenskaper. Motorene hadde gått fra en 1800cc 35 bhp til en 2,5 liter 80 bhp rekkesekser.

Mot slutten av 20-tallet var MG blitt en etablert produsent av biler og utvidelsen av produksjonen krevde større lokaler. I 1929 flyttet MG til de berømte lokalene i Abingdon.

Tripel-M, eller MMM modellene, var født allerede før flyttingen til Abingdon og gikk en periode på noen år i parallell med Vintage-modellene. Mange har nok undret seg over denne betegnelsen MMM, men den er ikke mer vanskelig enn grupperingen av MG-modellene utover på 30-tallet: Midget, Magna og Magnette.
Den første Midget modellen var den lille M-Type som var basert på Morris Minor. Som navnet beskrev - Midget (dverg) var dette små og lette biler som med en noe trimmet motor og forbedret understell, overrasket langt dyrere og større biler. Dette tankesettet er senere kopiert av Lotus-gründer Colin Chapman. Meg bekjent har vi ingen Vintage modeller i Norge, men Norges kanskje mest kjente MG-modell, er Hans Hernes sin grønne M-Type. Jeg så denne første gang på Norsk MG Register sitt stevne og Årsmøte på Lunke gård i juni 1979. Siden har bilen stadig vært å se i diverse veteransammenhenger.



Hans Hernæs i sin MG M-Type Midget 1929 modell.

Motoren i denne lille 847cc Midgeten var av Wolsley-design og har trekk vi finner i svært mange MGer. Innsugskanalene på sylinder 1 og 2 samt 3 og 4 er siameser og eksoskanalen på sylinder 2 og 3 er likedan. Både innsug og eksos er plassert på motorens venstre side. Denne konstruksjonen burde være kjent for eiere av nyere MGer også. Motoren har overliggende kamaksel. Kamakselen drives av et vinkeldrev på veivakselen via dynamoen som står vertikalt i framkant av motoren og med nytt vinkeldrev til kamakselen. Dette gir en plassbesparende konstruksjon.



Motoren til en MG PA Midget.

M-Type var vel mer en sporty bil enn en sportsbil. Likevel ble den godt mottatt av motorpressen. Noen eiere av M-Type valgte å delta i motorkonkurranser, men siden klassen dekket motorer opp til 1100cc, var M-Type - tross stort handikap - underlegne de større modellene fra Riley etc. For 1931 sesongen valgte derfor fabrikken å lage en modifisert versjon av M-Type - C-Type. For å dra fordel av 750cc handikap, ble motoren redusert til 746cc med fortsatt kun 2 bærelagere. Effekten var vesentlig økt både som sugemotor samt som kompressormatet. Sistnevnte gav over 50 bhp ved 6500 rpm. Suksessen kom umiddelbart. Den lette og effektsterke bilen satte andre og større biler skammelig på plass.



C-Type som jeg fotograferte i 2003 under et besøk på Oulton Park (racebane).

Chassiset i C-Type hadde flere forbedringer mot M-Type. Samtidig som fabrikken introduserte C-Type, ble det også besluttet å lage en forlenget C-Type med 4-seter og med en standard M-Type motor. Modellen ble kalt D-Type. I motsetning til M-Type som ble produsert i nesten 3300 eksemplarer ble D-Type kun levert i 250. Med kun 27 bhp og følgelig større vekt enn M-Type, sier vel dette seg selv. Til sammenligning ble C-Type levert i 44 stk. Den var jo egentlig ikke en gatebil…



MG D-Type.

Tredvetallet ga store framskritt innen bildesign og teknikk. I 1932 hadde MG klar en helt ny Midget; J-Type. Den var igjen i stor grad basert på C-Type. Motoren var blitt crossflow med 4 separate innsugs- og eksososkanaler, men fortsatt 847cc. Karosseriene var i metall over en ramme av ask. 2-seteren J2, fikk umiddelbart strålende kritikker for sitt vakre utseende og gode kjøreegenskaper. På en god dag kunne den klare 80 mph. En 4-seters utgave - J1 - ble også produsert. Det første året hadde J1 og J2 såkalte "cycle wings" men fikk etter hvert (en gang i 1933) "swept wings".

Ettersom MG etter hvert gjorde det svært godt i motorsport, begynte fabrikken selv å levere modeller med dette for øye. En kompressormatet 746cc versjon av J2 med betegnelse J3, ble tilgjengelig. Denne hadde 45 bhp mot J1/J2 sine 36. I tillegg leverte fabrikken en ren racingversjon av J2, som ble hetende J4. Motoren i J4 gav utrolige 72 bhp fra den samme 746cc motoren. Det er ikke langt unna 100 hester pr liter slagvolum. Av sugemotorer er det kun de verste versjonene av Lamborghini, Ferrari, etc. som kan skilte med denne spesifikke effekten idag.



Forsiden av huMbuG i 1981 med Per Gjerdrum i J2 på Silverstone.



MG J4.

I det samme tidsrommet introduserte også MG to større modeller; F-Type og L-Type Magna samt K-Type og N-Type Magnette. Disse modellene kommer vi tilbake til når vi er ferdige med Midget-modellene. Grunnen til at jeg introduserer Magna og Magnette modellene nå, er at disse fikk en nyutviklet seks-sylindret motor fra en Wolsley Hornet. Mens M-Type og J-Type hadde en 2-lagret veivaksel som i J4 var tynet til max, besluttet MG å utvikle en ny firesylindret motor med 3 bærelagere for øket styrke. Det fikk man ved at 2 sylindere fra Hornet-motoren ble kappet vekk. Chassis var en videreutvikling av J2 og den fikk i tillegg 12 tommers bremser fra Magna og Magnette mot J-Type sine 8 tommers. Modellen ble hetende P-Type eller PA.

J2 og PA er nydelige biler - de er selve definisjonen på en trettitals sportsbil! Likevel var publikum ikke helt fornøyd med PA. PA hadde som mange andre blitt tyngre og større med alderen. Derfor fikk teknisk avdeling beskjed om å få fram flere hestekrefter. Ved å øke boringen fra 57 til 60 mm, fikk fabrikken utvidet motoren fra 847 til 939cc - med en effektøkning fra 36 til 43bhp. Dette høres kanskje ikke spesielt heftig ut, men etter selv å ha kjørt en PB fra Bærum til Norefjell t/r, kan jeg stadfeste at PB absolutt ikke er noen sinke. Motoren er turtallsvillig og med lav vekt og kort akselavstand er dette er morsom bil. Den nye P-Type modellen ble hetende PB. P-Type kunne leveres i flere karosseri-fasonger. Mest spektakulær er kanskje den lukkede "Airline Coupe".

Med P-Type gikk man også over fra Honeycomb grill til stående spiler. Det skal i den sammenheng sies at MGB tidlig på 70-tallet tok tilbake Honeycomb utseende i et par år.



MG PB Airline Coupe.



F1 med honeycomb til venstre og PB med vertikale spiler i midten. Fra vårt stevne på Norefjell i 1980.

Siden 1930 hadde The M.G. Car Company vært en selvstendig enhet eid av William Morris med Cecil Kimber som General Manager. I 1935 ble fabrikken i Abingdon innlemmet/fusjonert i Morris Motor, hvilket betydde at Kimber's til dels frie rolle hos MG, ble erstattet av å utføre ordre fra høyeste hold i Morris. Det må ha vært svært frustrerende for Kimber, da Morris ikke var spesielt fan av motorsport.
Noen av Kimbers mest fantastiske konstruksjoner kom i dette tidsrommet. I 1934 utviklet MG en sterkt modifisert racingversjon av PB med innslag av deler fra Magna og Magnette modellene. Bilen ble til den uhyre raske og nærmest farlige Q-Type. Den 4-sylindrede PB-motoren i 746cc utgave og Zoller kompressor med 2,5 atmosfærers ladetrykk, gav hele 113 bhp ved 7200 rpm. Det gir en spesifikk effekt på 150 bhp pr. liter slagvolum! I en bil som 4 personer uten problem kunne



Doreen Evans i Q-Type.

løfte, var dette som en rakett! En Q-Type i hendene på George Harvey-Noble satte i 1937 en hastighetsrekord i klasse H på Brooklands med 122,8mph - rundt 200 km/t. Denne rekorden står den dag i dag!

Hubert N. Charles hadde på 1920-tallet jobbet på si hos MG selv om han formelt var ansatt hos Morris. I 1928 ble Charles overført til MG og ble fort involvert i M-Type Midget samt C-Type. Q-Type sin store akilleshel var hjulopphenget. På Brooklandsbanen ble det sagt at Q-Type hoppet fra dump til dump. Hubert bestemte seg derfor å gjøre noe med dette og utviklet et helt nytt uavhengig hjuloppheng både foran og bak. Den nye bilen ble hetende R-Type. Både Q-Type og R-Type var racing biler og ikke tilgjengelig i store antall. Henholdsvis ble 8 og 10 bilen produsert. Uavhengig hjuloppheng var noe ganske nytt midt på 1930-tallet og R-Type - like rask som Q-Type led under stabilitetsproblemer. Før MG fikk utviklet dette videre, kom øksen fra Morris og stoppet det hele nokså brutalt. Dermed var MMM-Midget perioden over.

Bakkeløp for veteranbiler



Bård ble Æresmedlem i Norsk MG Klubb i 2010.

Bård har gledet oss med flotte bilder og spennende stoff om bakkeløp for veteranbiler gjennom 50 år.

I MG Magasinet i desember 2021 kan du lese om hvordan alt startet og se bilder hvor løsgrusen spruter.

I utgaven fra september 2021 er det et par sider om bakkeløpet på Finnskogen i 2010.

Håper noen av medlemmene har blitt inspirert til å kjøre sin MG på noe annet enn asfalt.

Redaktøren



Skili bakkeløp 1974 - meg selv i nyrestaurert MG Y-Type.



Olav Sommerin i sin NA 2-seter.



Avdøde Halvor Westgaard i sin F-type.

Skili bakkeløp 1974. Så løsgrusen spruter! - selv i nyrestaurert MG Y-type. I dag vegrer mange seg for å kjøre MGen selv på fine grusveier.



Cecil Kimber var en pioner og en legende i historien om MG som sportsbilen "for folk flest".

Han elsket også å kjøre bakkeløp og løsgrusen sprutet også da!

Til venstre ser vi bilde av den godt kjente bilen "Old Number One" "FC 7900" som Cecil Kimber vant med da han kjørte denne bilen i Lands End Trial i 1925.

Bilen er i dag på British Automotive Heritage Museum.





Fra det første løpet i Vassumbakken i 2012.



Knut Skallerud og hans blå Amilcar CGSS fra 1927.
Foto: Øivind Selvig



Om 2 år kan MG feire 100-års Jubileum

I MG magasin nr. 2-2014 hadde vi en større artikkel om MGs 90-års jubileum og en lang artikkel, skrevet av Tor Ivar Volla, om Cecil Kimber som nok er den som har mest av æren for utviklingen av og suksessen til den fantastiske sportsbilen. Her gjengir vi et utdrag av artikkelen:

Cecil Kimber (1888-1945) ødela det ene benet for livet i en mc-ulykke i tenårene. Det førte til at interessen hans for to hjul ble utvidet til fire, til den grad at han i 1914 forlot trykkerimaskinene for å begynne som assistent for sjefsingeniøren i bilfabrikken Sheffield-Simplex. I løpet av 1. Verdenskrig vandret han videre gjennom Storbritannias mangslungne bilindustri, først AC Cars, deretter komponentfabrikken E.G. Wrigley i Birmingham som Kimber investerte de fleste sparepengene sine i. Wrigley var underleverandør til flere bilfabrikker, bl.a. Angus-Sanderson, hvis radiatorutforming var Kimbers første bildesign. En langt større og viktigere kunde var Morris, som i 1923 overtok Wrigley-bedriften etter flere katastrofalt dårlige år økonomisk sett. Starten på MGs offisielle historie legges gjerne til dette året, men fullt så enkel er ikke historien.

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

Med oktagon som ledestjerne

I februar 1923 flyttet Kimber sin beskjedne sidevirksomhet til et lite verksted i samme by. Tre mann var nok til å bygge om 20 biler i uka. Carbodies i Coventry sto bak de fleste skallene som både var velbygde, rimelige og ikke minst elegante, og Kimber holdt seg til denne karosserifabrikken lenge etter at MG hadde blitt en selvstendig enhet. Samme år vant Kimber en gullmedalje med en av disse bilene ved Land's End Trial, noe som inspirerte ham til å bygge en mer rendyrket sportsbil av Cowley-biter. Modellen ble imidlertid så dyr at det tok et år å få solgt serien på 6 eksemplarer. Likevel valgte Kimber å legge den noe dyrere Morris Oxford til grunn for sine neste ombygginger, hvorav den ene var en lukket, sportslig personbil – det som skulle bli MGs bein nummer to helt fram til i dag. Det var denne modellen, 14/28, som i kundemagasinet The Morris Owner ble annonsert som "The MG Vee-Front saloon" i mars 1924 – først da ble betegnelsen MG benyttet offisielt og med 1925-modellene ble det for første gang utgitt egne MG salgskataloger – uten henvisning til Morris-navnet overhodet.

Den senere så berømte åttekanten med de to bokstavene inni, skal ha sett dagens lys allerede 2. mars 1923, men som varemerke ble den registrert 1. mai året etter.



Det første MG-merket er ganske lik dagens MG-logo.

I september 1925 hadde etterspørselen etter de ombygde bilene vokst slik at staben talte 50 mann. MG måtte finne større lokaler i en del av radiatorfabrikken til Morris, som også lå i Oxford. Fortsatt var William Morris sjefen som hadde det siste ord, Kimber drev fortsatt forhandlervirksomheten for Morris i byen, men Morris var med på notene fordi han så hvilken PR-synergi hans egne hverdagsbiler fikk ved at MG brukte Morris deler.

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



HVORDAN LASTE NED MG MAGASINET

Som medlem kan du lese og laste ned medlemsbladene fra klubbens nettside: **www.nmgk.no**
Du må være registret bruker for å komme til den innholdsrike menyen og logger inn med Brukernavn og Passord. Ikke registrert bruker? Du registrer deg/oppretter konto første gangen ved å trykke på "Login" og trykke "Har du ikke konto?". Fyll inn "Brukerregistrering" og trykk "Registrer". Nå har du blitt "registrert bruker" av nettsidene og har tilgang til flere tusen sider med godt stoff.

Hilsen Redaktøren

MG som selvstendig – utenpå

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

Racerversjoner av både Midget (C-Type/ Montlhéry) og 18/80 (Tigress) begynte nå å yppe seg i sine respektive klasser i billøp, bl.a. fordi Kimber benyttet seg mer av Wolseley-deler, som var politisk trygt grunnet Sir Williams eierskap der også.

MG høstet så mange laurbær i billøp at merket til tross for sin "folkelighet" ble regnet blant Storbritannias ypperste sportsbil-brands. Fabrikkens slagord "Safety Fast" ble snart et innarbeidet begrep i England. Bilenes chassisnummer begynte nå alle med 251 - som var telefonnummeret til Abingdon!


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

>>> forsetter neste side

<<< fortsettelse fra side 6

Streng sjef

Sir William Morris, som i mellomtiden hadde tatt steget opp til å bli Lord Nuffield, begynt å kremte litt i anledning Kimbers disposisjoner. Så i 1933 ble den store 18/80 tatt av programmet og MG tok farvel med Carbodies som samarbeidspartner for at Morris selv skulle få jobben. Men verre skulle det bli. 1. juli 1935 omgjorde Sir William sine separate selskaper MG, Morris Commercial, Riley og Wolseley til heleide underbedrifter av Morris Motors Ltd. (senere Nuffield Group), og ansatte Leonard Lord som administrerende direktør for MG samtidig som Kimbers rolle ble redusert til driftssjef i Abingdon. Leonard Lords kall her i livet var masseproduksjon, rasjonalitet og synergier, og han var nådeløs. Racingavdelingen ble nedlagt så å si på dagen. Lord forlot konsernet allerede i august 1936 fordi Lord Nuffield ikke ville gi ham provisjon av rasjonaliseringsgevinstene, men da var MGs nye kurs lagt og det var for sent å snu. Til gjengjeld fikk Kimber den noe behageligere adm. dir. Miles Thomas hos Morris Motors å forholde seg til.

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



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

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

European Event Of The Year



Belgia skulle arrangere Europatreffet i 2022, men da antall påmelte deltakere ikke nådde minimumsantallet på 150 ble Europatreffet avlyst.

Unfortunately we (MGCC Belgium) have been forced to cancel the EEOTY 2022 due to an insufficient number of registrations. In November 2021 we very nearly reached our minimal goal of 150 cars, this figure being very important as this is the financial breakeven point of the EEOTY below which the club could make a substantial loss. Despite all of our efforts including additional promotion campaigns, the Covid crisis has gradually reduced this figure to an alarming point and we have unfortunately now reached a point, where it is no longer feasible for the club to continue with the event.

Kind regards
The organizing Team of the EEOTY 2022



KNA Varnabanen i Østfold. Løpet kjøres etter Norges Bilsportforbunds Veteranbilreglement og er åpent for alle biler bygget før 1970. Største antall deltakere: 36. Online påmelding ligger på www.veteranvogn.no under kalender/-arrangementer og løp. Bli med og kjør veteranbilløp på bane og bakke!

Løpene på Varnabanen i Østfold i mai og i Vassumbakken i Frogn på høsten arrangeres av veteranvognklubbens Motorsportgruppe, og er åpne for alle medlemmer av en LMK- eller Amcarklubb.
Alle biler er tillatt, produsert før 1970, i originalstand eller tidsriktig modifisert.

Har du lastet ned appen?

ReFUEL By Amcar

Dette er 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 kan du kjøre 98 oktan på hele turen.

AMCAR har siden 2012 arbeidet for å sikre norske bilentusiaster tilgang på etanolfri bensin, såkalt E0/98. Dette arbeidet er pågående. Samtidig oppfordrer Amcar alle bilentusiaster til å fylle etanolfri 98 oktan på sine entusiastkjøretøy. God omsetning av etanolfri 98 oktan vil gjøre arbeidet med å sikre norske bilentusiaster lovpålagt tilgang lettere. "Refuel"-appen vil helt klart forenkle letingen etter etanolfri 98 oktan for mange.

"Refuel"-appen er gratis å bruke og laste ned. Den er tilgjengelig på både iPhone og Androidenheter. Den har innebygde muligheter til ruteplanlegging for de som skal ut på lengre turer, og brukere er således uavhengig av navigasjonssystemer i kjøretøy.

Finn den i Appstore eller Google Play ved å søke etter "Refuel by Amcar".







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 oljerelaterte problemer.

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

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

ROYAL PURPLE® SYNTHETIC OIL

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

QMI

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 veteranbileiere. 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, girkasser, kardanger, servostyringer, hydraulisk utstyr, kompressorer, pumper, propellsystemer og annet utstyr. QMI lekkasjestopper er blandbart med alle typer oljer.







I åpen MG for å spise is på Frognerseteren 1. nyttårsdag!

Vi har vist bilder av MGer i snø flere ganger her i medlemsbladet, men når våre medlemmer kjører åpen bil for å kjøpe ISKREM på Frognerseteren 1. nyttårsdag, ja da fortjener de å komme i bladet.

Bil- og motorjournalisten og entusiasten Ivar Engerud var på plass og tok disse flotte bildene. Han står også bak boken "Bilen i Norge i 125 år" som omtales annet sted i bladet.

Ivar skriver bl.a.:
Hvis du lurer på hva "bilglede" er, skulle du tatt turen opp til Frognerseteren ved 14-tiden på årets første dag. Blant deltagerne som kjørte åpen bil opp fra Oslo sentrum ville du blant annet funnet Hans Hernæs i sin MG, som begge har rundet 90 år med margin og stil! Sprekt er bare fornavnet!



MG M-type Midget 1929 modell.
Motor 4 sylindret 847 cm3, 20 hk., girkasse 3 trinns usynkronisert, lengde 325 cm, bredde 125 cm, egenvekt 450 kg., Bilen ble solgt ny i Norge i 1929 til en pris av kr. 2650,- og registrert 16/5-1929 på C-5253 på urmaker Johan Lie, Bekkelagsveien 14, Oslo.



Fra Vassumløpet 2021. Foto: Bjørn Lahus



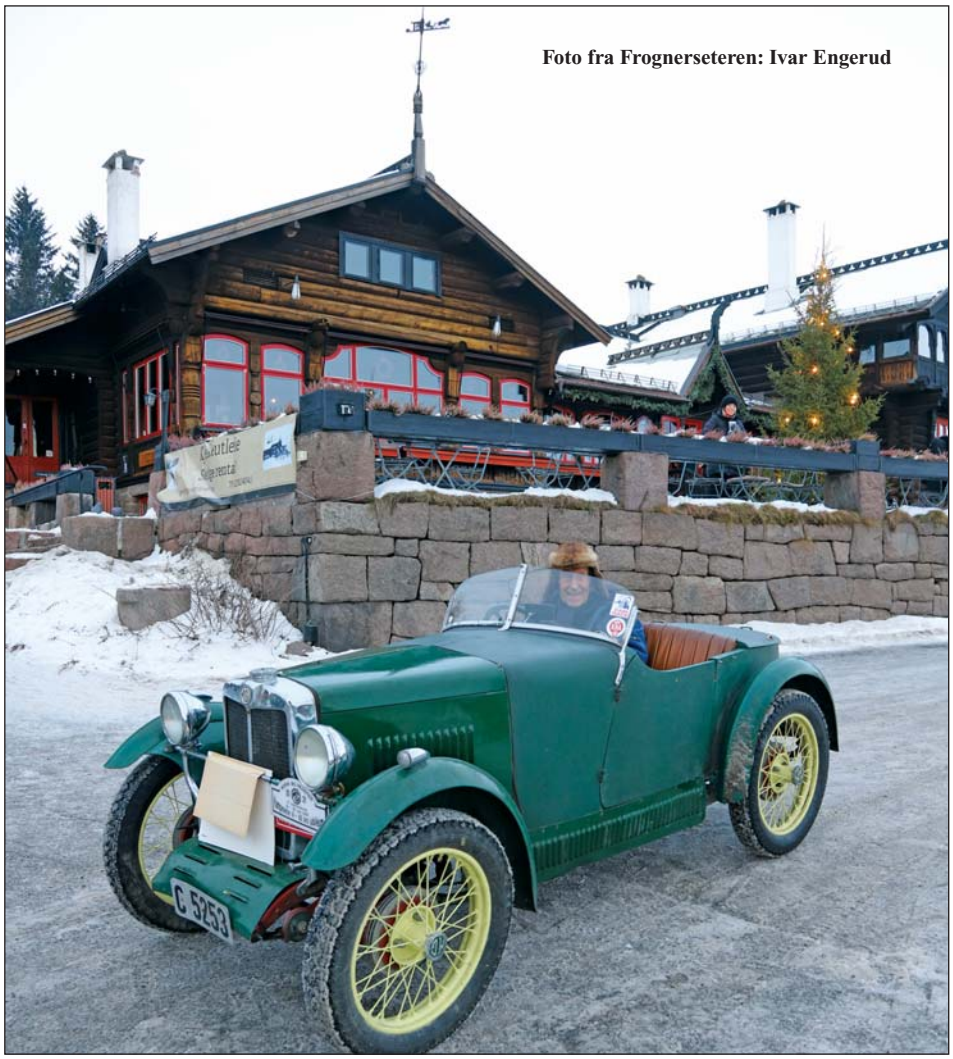


Foto fra Frognerseteren: Ivar Engerud

Hans på Frognerseteren 1. nyttårsdag.



HELÅRSKLUBBEN

Tekst og foto: Halvor Asland

Deltagelse i Helårsklubbens "Vårmønstring" 1. januar krever at en kjører åpent - uansett vær - hjemmefra til Frognerseteren via Universitetsplassen. På Frognerseteren serveres … softis!

En deltager stilte i sovepose med hull for bein og armer - skulle hatt bilde av det … hysterisk morsomt.

Har du MG-bilder fra "snø og kulde", altså omgivelser som vi ikke forbinder med sol og varme - så send dem til Redaktøren.


Foto: Sigurd Sandtveit



26. februar 2009 i minus 22 grader på Sjøstrand.


1. januar 2015 – uoriginalt "ekstrautstyr" for åpen kjøring vinterstid.



1. januar 2002 - Helårsklubben i minus 25 grader og med 6 lag tøy!


1. januar 2015 – Hans Hernæs M-Type



Gamle MGer er ikke så redde for snø og minusgrader. I dag skal de fleste ha sol og tørre veier når MGen skal luftes.
Foto fra Face Book

HELÅRSKLUBBEN

har "møte" 1. januar hvert år og Universitetsplassen i Oslo er samlingspunktet, og selve treffet finner sted på Frognerseteren. Dette er ikke bare et treff, men Vårmønstringen over alle vårmønstringer. Slik feirer hardhausene det de kaller årets første sommerdag! "Helårsklubben" har hvert år siden 1979 arrangert dette treffet, og initiativtaker er Morten K. Agerup Myhr. Åpne sportsbiler, motorsykler og militærkjøretøy kan delta.

Under turen til Frognerseteren har deltakerne fått utlevert et ark med Quiz som skal leveres ved adkomst og premieres.

På Frognerseteren serveres is til deltakerne i friluft og "pysene" kan få varm sjokolade over isen!

Enkelte vintre har blitt noe milde i Oslo og mye sol og mildvær er ikke utfordrende nok sier arrangøren med et smil. Morten forsøkte å avslutte treffet etter 25 år, men det gikk ikke. Hardhausene ville kjøre åpent 1. nyttårsdag og kanskje kan treffet om 7 år feire 50-års jubileum!

Kilde: DRIVE - Bil og motor

Flere fra Norsk MG Klubb deltar gjerne på dette treffet og har du bilder så blir jeg glad for å motta dem. *Redaktøren*

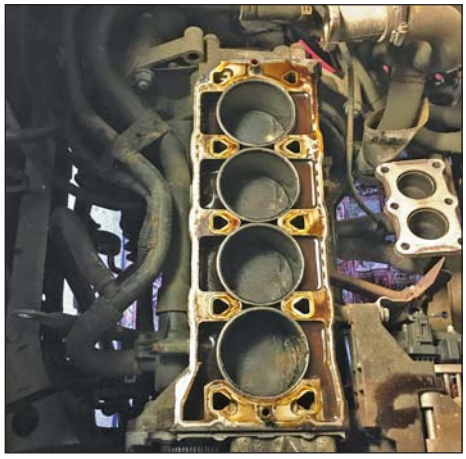
Teknikk & Råd & Tips & Erfaringer



Bytte av topp m.m. i MG TF

Av Helge Syversen, kontaktperson MGF/TF

I juniutgaven av MG Magasinet vil Helge vise hvordan dette prosjektet gikk og fortelle om deler og leverandører. Det er mange i klubben med MGF/TF og problemer med toppen er kjent. *Red*



Helge skriver: Da var toppen snart ute! Så er det "bare" å bestille deler! Det blir ny topp, pakningsett m.m. Skal bli spennende å se hvordan dette går! Mye jobb, men jeg lærer noe hele tiden. Lager en story om dette til neste medlemsblad.



Jeg luktet kjølevæske, men fant ingen lekkasje, men da jeg tok av innsugsmanifolden så jeg sprekken.



SKADET av en Hiace på RV284

Av Halvor Asland

Været var vakkert og sola hadde begynt det møysommelige arbeidet med å smelte snø og is. Som eier at flere MGer falt valget på min MGB GT. Turen gikk fra Asker via Drammen, Hokksund til Vikersund og derfra på sydsiden av Tyrifjorden til Sylling i Lier. Første halvdel av turen foregikk i sol så veiene var tildels tørre.

Fra Vikersund til Sylling derimot gikk mesteparten i skygge. RV284 er svingete og smal, men innbyr til sporty kjøring... Rundt en høyresving møtte jeg en Hiace som utvilsomt mente han eide veien. En kraftig nedbremsing for min del ville nok reddet situasjonen, men med stedvis islagt veidekke var ikke lengre kjøreturen i mine hender. Jeg endte sideveis inn i en stein i veikanten ... "heldigvis" kun ødelagt felg - trodde jeg.

Nå er ikke Dunlop kompositt felger til MGB GT V8 dagligkost, men jeg hadde sikret meg et ekstra par på en av mine Englandsturer.

At reservehjulet var nær uten trykk ble rettet på av en boks dekkfix fra Biltema. Etter litt fikling med en rusten jekk og noen fastsittende hjulbolter (sylindriske - ikke vanlige koniske) kunne jeg fyre opp de 8 sylindrene og kjøre hjem. Da gikk det opp for meg at det ikke bare var felgene som hadde tatt skade. Etter hjemkomst ble GTen satt på bukker. Da oppdaget jeg at høyre svingarm (pivot arm AHH4003) var bøyd!

En tur på lageret avdekket at jeg hadde en ekstra i kassen for brukte deler. Etter bytte av svingarm fikk jeg SnapDrive til å gjøre en sjekk av spissing. Det var med stor glede jeg mottok budskapet om at alt var innenfor spesifikasjon - som igjen fortalte meg at ikke mer var skadet i sammenstøtet.



Ødelagt svingarm - bøyd på venstre side.

Hva er så moralen?
Hold deg unna Hiace´r på RV284!



Når sjekket du jekken sist eller hva med hjulmuttrene? Sitter de fastrustet? Hva med reservehjulet? Hvor gammelt er dekket og er det luft i det?

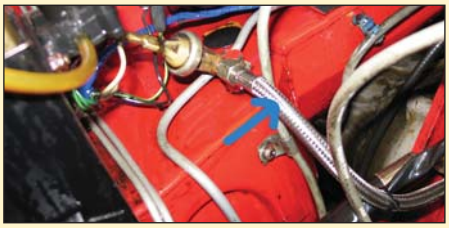
Konklusjon - etter et sammenstøt uansett hvor lett berøringen mot fortauet var, ta en sjekk på svingarmene også.

Service-intervaller

Utskifting bremsevæske - bremserør
Bremserør av stål skiftes når man kan se korrosjon på rørene utvendig eller på mistanke. Dersom bremsevæsken skiftes hvert andre år, får man ikke korrosjon innvendig. Test bremser 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 bremseslanger - clutchslanger
Bremseslanger bør byttes etter ti år. Da gummien 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 oljetrykkslangen på en MGB som ser fin ut - utenpå.

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 ruster først.



Bytte av bremseskiver - klosser - caliper og bremsesko
Bremseklosser skiftes dersom det bare er ca. 2 mm belegg igjen. Bremsesko når det er 2 mm belegg igjen på vulkete bånd. Bremseskiver skiftes dersom det er 25% rust i bremseflaten. Caliper overhales/skiftes dersom stempler 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 Sandtveit

Mitt MGB GT prosjekt - del 2

Av Hans Løvdahl, Agder senter

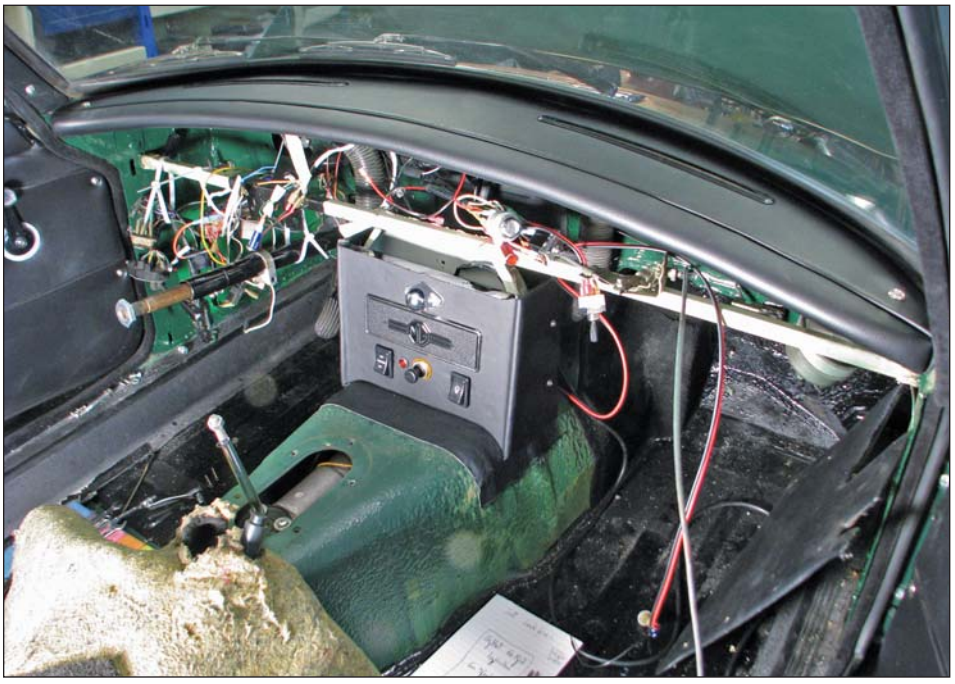
Da har det gått 3 måneder, og jeg har puslet i garasjen gjennom den mørke vinteren som så mange andre bilentusiaster i dette landet. Vi er mange som får "mørketida" til å passere på denne måten. Mitt mål var å forvandle min grønne 1969 MGB GT fra amerikansk eksportmodell (som også ble sendt til Tyskland og Skandinavia) til den mer klassiske utgaven som ble solgt i Frankrike og Be-Ne-Lux landene. Det innebærer bytte av dashbord til det som ofte betegnes som "Abingdon dashboard".

USA dashbordet er skrudd fast i en metallleppe som peker skrått nedover i bakkanten av den flate horisontale delen bak frontruten (top-deck). Metallleppen måtte skjæres bort, slik at et nytt og mye dypere "top deck" kunne monteres på undersiden av det gamle. Nøkkelen til suksess er å få tak i et British Heritage panel som kalles "top deck assembly". Det var bare MG Owners Club som hadde det i sin nettbutikk. Dette panelet inneholder fester for "Abingdon dashboard", og med litt trimming i forkant lar det seg "sandwiche" opp under gammelt "top deck". Riktignok må utsparingene til ventilasjonsåpningene lages på nytt for å få de til å stemme overens med de gamle, men for øvrig var det bare å bolte de to "top deck'ene" sammen og sveise det nye fast i endene. På toppen av disse sitter det tradisjonelt en dekkplate i papp som er trukket i kunstskinn. Jeg valgte å lage min i 4 millimeter vannfast kryssfiner istedet.

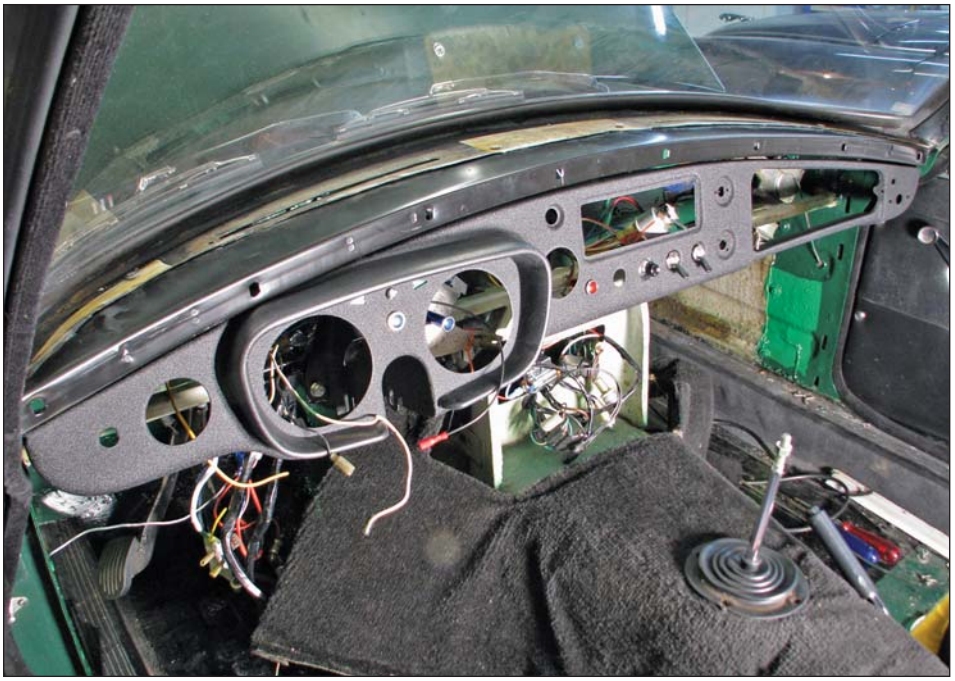
Neste oppgave var å modifisere midtkonsollen mellom dashbordet og girkassetunnelen. Den gamle polstrede utgaven passet ikke lenger til det nye dashbordet. Med hjelp av litt metallsløyd og dekkplater ble det et egenkomponert design som jeg synes passer OK. Jeg valgte å beholde nødblinkbryter og åpning for radio fra det opprinnelige designet. Radioåpningen i selve dashbordet skal brukes til tre instrumenter som monteres i en adapterplate som fåes kjøpt hos Moss Europe. Til slutt ble det laget en direkte innfesting av det nye dashboardet mot øvre del av konsollen.

"Abingdon dashbordet" inneholder øvre feste for rattstammen. Det må derfor ha solid skrufeste mot den firkantprofilen som løper tvers over cocpit. Brown & Gammons var utsolgt for riktig festeprofil, så jeg laget min egen versjon i 2 millimeter plate og sveiset det fast i profilen. Det ble bunnsolid. Og altså, den gamle rattstammen får ikke plass i det nye dashbordet. Det innebærer bytte til original serie 1 rattstamme med montering av nye nedre fester i karosseriet. Rattstammen må sentreres på nytt ved hjelp av to hvite koniske nylonhylser. Utfordringen er at det må gjøres veldig nøyaktig. Det var sikkert litt komisk å se meg liggende på ryggen på gulvet i cocpit med hodet ved pedalene og beina ut gjennom bakluka, men "må man, så må man". Det ene drar det andre med seg; Det gamle rattet passet ikke på den nye klassiske rattstammen, så det ble nødvendig å få tak i et nytt i gammel stil. Heldigvis har vi e-bay hvor en kan finne det som de vanlige nettbutikkene ikke fører.

For 3 måneder siden var jeg usikker på om det lot seg gjøre å bytte dashbord fra amerikansk til klassisk europeisk utgave. Nå er jeg kommet så langt at jeg heldigvis ser at det lar seg gjøre, men enkelt var det ikke. Det er mye lettere å bytte fra høyreratt til venstreratt dersom begge dashbord er av samme klassiske type og en slipper å skifte "top-deck". Jeg lovet å omtale motor og hjuloppheng også denne gangen, men det får vente til neste nummer.



Nytt "top deck" + selvlaget midtkonsoll.



Prøvemontering av dashboard etter montering av "top deck assembly".



Sentrering av ny rattstamme.

NY SPALTE I MG MAGASINET

Min MG

Av Halvor Asland

Vi inviterer våre medlemmer til denne nye spalten hvor vi presenterer eieren og MGen(e). Send gode bilder til redaktøren og legg ved tekst.

Halvor skriver:
Jeg bør vel umiddelbart gjøre leserne oppmerksom på at i dette tilfelle må tittelen endres til MINE MGer…

Det er skrevet alt for mye om meg allerede i MG Magasinet, så jeg skal ikke forbruke verdifull spalteplass på min gjøre og laden i klubben. Derfor rett på sak.

1956 MGA 1500 Roadster



Min første MG ble anskaffet i 1978. Vi snakker nå om tiden FØR 30-års regelen - og sportsbiler og MG i særdeleshet var ikke dagligvare. Bilen ble funnet nedstøvet på et dekklager på Alnabru i Oslo. I over 40 år har bilen vært under restaurering. Tviler på om den blir ferdig til MGA-Dagen 2022, men neste års MGA-Dag bør absolutt være innenfor realistisk rekkevidde.

Bilen blir ikke original. 1500 motoren er byttet ut med en 1860cc 3-lagret MGB motor. Girkassen blir en prototyp med MGA 1600 innmat og 1500 girhus og differensialen har fått en MGB 3,9:1 utveksling. For øyeblikket står bilen med trommelbremser rund baut, men et sett skivebremser fra MGA 1600 ligger i reservedels-hyllen.



Som første leder i Norsk MG Klubb, ble jeg stadig kontaktet av personer som ønsket å kvitte seg med en gammel MG. På et tidspunkt hadde jeg derfor 3,5 Z-Magnette samt 2 MGA delebiler som ellers ville gått i pressa. Alt dette har i senere tid fått nye eiere og har derfor frigjort verdifull garasjeplass...

1966 MGB GT



Under et lengre opphold i England i 1994-1995, fikk jeg tak i en tidlig MGB GT. Dermed ble kveldene tilbragt i garasjen og ikke på den lokale puben. Bilen ble importert i 1997, men p.g.a. nytt utenlandsopphold, ble den stående å samle støv. Motoren er en 1998cc Oselli Graduate 128 hk enhet samt med en 3-syncro overdrive girkasse. Forstillingen er en MOSS coil-over oppgradering.

1977 MGB

Under nok et Englandsopphold på slutten av 1990-tallet, fant jeg en MGB importert tilbake til moderlandet av en amerikansk NATO-offiser. Igjen ble pub-kveldene erstattet av garasjetid. Bilen ble i 1999 importert etter at oppholdet var over. Jeg ble i 2012 påkjørt i høyre dør og B-stolpe. På det tidspunkt hadde jeg også en P38 Range Rover med en ekstra 4,6l V8. Dermed var konverteringsprosessen i gang. Igjen har omfattende reisevirksomhet hindret en fornuftig framdrift… I tillegg til en frisert John Eales motor, får den en Borg Warner T5 girkasse, en John Hoyle forstilling med John Wilson senkede stub-aksler samt John Hoyle uavhengig bakhjulsoppheng….

2003 MG TF

Under et opphold i Kristiansand på begynnelsen av 2000-tallet, kom jeg i kontakt med bl.a. Henry Hansen. Henry hadde da overtatt en MG TF - en bil som fasinerte meg mye mer en MGF (les bedre hjuloppheng!). Da fruen begynte å se seg om etter en Mini cab. og Henry vurderte å selge sin TF, så jeg muligheten av et kompromiss! Bilen er fortsatt i mitt eie, fruen derimot er byttet ut! Under en større service i England for noen år siden, ble motoren oppgradert med ny toppakning, ny vannpumpe og registerrem, rustfrie kjølerør, ombygget kjølevannstermostat (PRT), Mike Satur eksosanlegg, VHS støtdempere og fjærer, kjølevanns-ekspansjonstank med nivåalarm osv. og er en meget trofast sliter.

1977 MGB



1977 MGB GT V8
Under påtrykk fra min arbeidsgiver, var jeg tilbake i Kristiansand i 2013. Som mange vet har Henry et stort "forbruk" av biler. Under et klubbmøte hos Bjørn Erik Johannessen, stilte Henry med en vakker sort fabrikkbygget MGB GT V8. Disse ble produsert i kun ca. 2600 stk. over en periode på 4 år. Jeg lot ikke sjansen gå fra meg og vips var min røde MGB GT solgt og byttet plass med den sorte. GTen har fått montert tilhengerfeste hvilket er praktisk når man skal frakte MGA delebiler.

Om ikke leserne allerede har konkludert med at jeg lider av tvangstanker, har jeg også på tunet en Rover SD1, en TR6 samt to Austin varebiler - hvorav den ene skal bli min servicebil….

PS! Bor ikke langt unna Blakstad og Dikemark.



1977 MGB GT V8 med montert tilhengerfeste - hvilket er praktisk når man skal frakte MGA delebiler.



Slik skal min Austin varebil bli - som min servicebil.



MGB 1977 og MG TF 2003 utenfor garasjen som inneholder "mye rart".

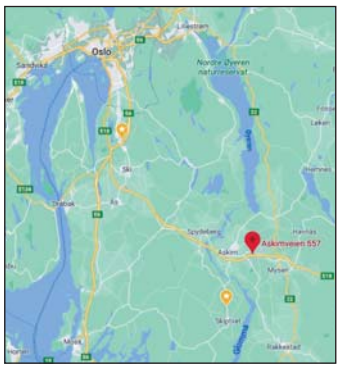
Vinterlagring av bil og MC





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:
Askim Minilager AS
olilles@online.no
tlf. 95 13 00 63

Priser biler inntil 5 meter:

☐ Vinter 1. oktober - 1. april	kr. 2.900,-
☐ Hele året 1. oktober - 1. oktober	kr. 4.500,-
☐ Vinterlagring isolert 10°C	kr. 5.900,-

Priser MC:

☐ Vinter 1. oktober - 1. april	kr. 1.000,-
☐ Hele året 1. oktober - 1. oktober	kr. 1.500,-
☐ Vinterlagring isolert 10°C	kr. 1.900,-

MGB feirer 60-års Jubileum i 2022



Av Tore Lie

Snart 60 år siden: "SUPERLATIVE MGB"

På London Motor Show 17. til 27. oktober 1962 viste MG en virkelig stor nyhet. Den eviggrønne MGA ble erstattet av en mye mer moderne, raskere og romsligere sportsbil, som logisk nok fikk navnet MGB.

Borte var MGs gamle image av piperøykende menn i tweed, dette var en bil som appellerte like mye til unge kvinner i storbyene. Det nye imaget ble ytterligere understreket av at man som introduksjonsfarge hadde valgt Iris Blue. Suksessen kom umiddelbart, salget første år ble det dobbelte av MGA.

MGB ble introdusert for pressen den 20. september, og var en virkelig nyhet også for journalistene. Til tross for omfattende testing av prototyper på landeveien rundt Abingdon hadde man greid å holde på hemmeligheten.

MGB ble introdusert med temaet "Superlative MGB". På norsk ble det oversatt til det noe mindre velklingende "ALLE TIDERS MGB", med tilhørende tidstypisk omtale som er ganske sjarmerende å lese i 2022. Noen eksempler fra den norske brosjyren:

"Den lystrer selv det minste vink, dens presise, lettløpende og direkte styring er i en klasse for seg - i beste MG tradisjon, bare ennå bedre."

"Hård bremsing i rett linje krever bare et alminnelig pedaltrykk. Den eminente girboks gjør giringen til en automatisk refleksbevegelse for alle i ALLE TIDERS MGB."

"Man kan ikke unngå å bli begeistret når man ser ned i den lekre, lave cockpit. De to bucket-setene slutter om rygg og ben og gir korrekt støtte."

"Det er masser av benplass for selv de lengste, og de er enda plass til et par barn eller ekstra bagasje."

MG Magasinet kommer med en stor jubileumsartikkel i neste nummer.



"Bilen i Norge i 125 år"

Historier du kan lese i den helt nye boken "Bilen i Norge i 125 år" er skrevet av bil- og motorjournalisten og entusiasten Ivar Engerud. Den har undertittelen "Fra Victroria til Mach-E" og tar for seg norsk bilhistorie fra 1896 og fram til 2021.

Lansering av boken skjedde på Oslo Motorshow i 2021 på LMK sin stand og Generalsekretær i LMK Stein Christian Husby sa: *Idag har jeg fått æren av å være på boklansering: Bilen i Norge 125 år. Dette er ett flott verk utgitt av Ivar Engerud som er en av våre aller beste og mest kunnskapsrike journalister på klassiske biler. Boka tar for seg et spekter av biler med Norsk historie gjennom 125 år. Her er det over 420 sider med bilglede! Et mesterverk på 3 kilo med fantastiske bilder og gode historier. Salget starter på Oslo Motorshow på LMK sin stand. Jeg kan love alle veteranentusiaster at her har dere noe å glede dere til.* Boka kan bestilles direkte på: iengerud@online.no eller SMS til 901 72 980 Pris kr. 500 inkl frakt.

Jeg var så heldig å få en signert bok i julegave av min kone Anne og jeg koser med hver gang jeg tar frem 3 kilo med bilglede over 424 sider. I motsetning til MG Magasinet kan denne praktboken ikke så enkelt tas med på potta, i sengen, på hytta eller i båten, men i godstolen vil du få mange flotte opplevelser. *Redaktøren*

Welcome on board

MG MARVEL R Electric

Velkommen til prøvekjøring!
Pris fra 362 890,-*

Nå med 1,99 %** kampanjerente



Inntil 402 km***
WLTP-rekkevidde

Firehjulstrekk
med tre motorer****

MG iSMART
tilkoblingssystem

Inntil 750 kg
tilhengervekt

288 hk
1.8s akselerasjon 0–50 km/t

Velkommen til en ny opplevelse. Opplev MG sin nye helelektriske SUV med fremtidsrettet design og kraftfull ytelse. Velkommen til klasseledende sikkerhet, pålitelighet og lang rekkevidde. Velkommen til helelektrisk kjøring med god plass og førsteklasses komfort. Og til enkel tilgang og tilkoblede systemløsninger.

* Veiledende kundepris levert Moss gjelder Comfort 2WD, lokale leveringskostnader kan tilkomme. Med forbehold om skrive- og trykkfeil. Forbruk komb.: 19,4-20,9 kWt/100 km (WLTP). CO2-utslipp 0 g/km. **Priseksempel billån fra Santander Consumer Bank: 1,99% nom./ 4,14% eff, 35% egenkapital, lånebeløp kr. 264 260,- o/7 år, kostnad kr. 39 287,- totalt kr. 303 547,- Flytende kampanjerente i de første tre årene (p.t. 1,99%), som deretter justeres til gjeldende produktrente (p.t. 4,95 %). Både kampanje- og produktrenten er flytende og følger normal renteutvikling i hele låneperioden. Tilbudet gjelder til 31.03.2022. *** Elektrisk rekkevidde avhenger av kjørestil, veiforhold, utetemperatur, varme/klimaanlegg og forhåndstemperering. **** Kommer på Performance utgaven.

Recharge yourself MG

På campingtur med MG ?

Mange av medlemmene har hengerfeste og trekker med seg hengere, lillebrødre, campingvogner og annet som en MG kan trekke!



Bjørn Erik Johannessen på slalom-kjøringen med campinvogn.



MGB 1965 og Poletta 1990. Eier Solbjørg Kallestad.



Combi-Camp-leir på Fredriksten festning i Halden.



Fra Lillebror og Combi-Camp-leiren på Flåklypa Grand Prix.



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



Are Christensen ankommer Landstreffet på Torpomoen 2007 med nyrestaurert tilhenger lakkert i bilens farge.



Are lufter Black Lady. En five Wide Little Guy Campingvogn, med dobbeltseng og eget pentry.



Caretta camping. En velutstyrt vogn. Pentryløsning - du lager mat under "åpen himmel".



MGB 1972, Combi-Camp 1975. Eiere Frode og Siv Gjøsund. Bilde fra festningcampen i Halden.



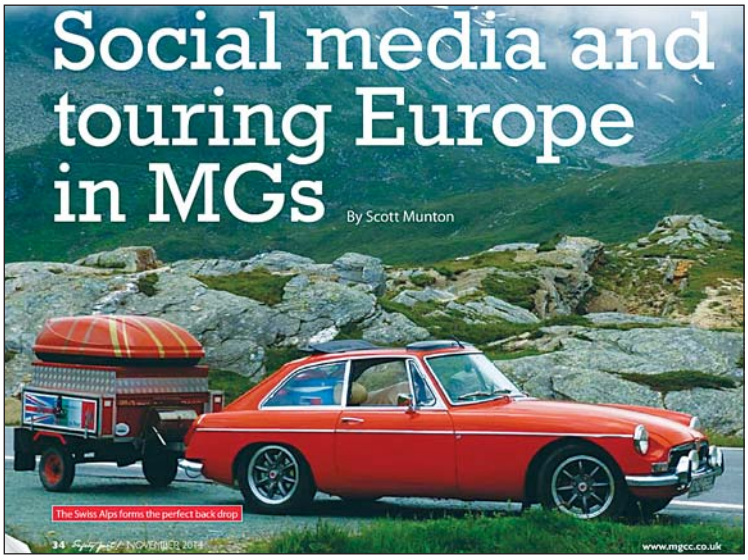
Beiron Larssons tilhenger med påmontert pakkeboks i bilens farge.



Trygve Sandbergs Magnette trekker lett en liten campingvogn.



MGB med MGB-tilhenger.



Scott Munton, konen Kerrie og datteren Nieve kjørte 3.435 miles gjennom 11 land med en gjennomsnittsfart på 29 mph i en MGB GT 1972 modell med tilhenger. Hele historien kan leses på nettsiden til vår moderklubb: http://www.mgcc.co.uk/articles/social-media-and-touring-europe-in-mgs/



Denne ekvipasjen traff Anne og jeg på ved Oseberghaugen. Turister fra Belgia som skulle oppleve Norge i sin lille Fiat med tilpasset campingvogn.

Nytt fra styret i Norsk MG Klubb

Ikke noen veldig store nyheter fra styret denne gangen, og noe er på grunn av trykketiden gammelt nytt når dette leses i MG Magasinet. Disse sakene har vært eller er under behandling:

Innkalling til Årsmøte og innbetaling av medlemskontingent.
Tradisjonelt har årsmøteinnkallingen og medlemskontingenten kommet i posten, eller sammen med bladet. Dette er en kostnadskrevende og tungvint måte å gjøre det på.

I forbindelse med overgangen til StyreWeb ble innkalling og kontingentkrav nå sendt ut på e-post til alle medlemmer som har oppgitt en e-postadresse. De som ikke har oppgitt det, omkring 60 medlemmer, vil få vanlig post. Har du fått innkalling og giro pr. brev betyr dette at vi ikke har din e-postadresse. Vennligst send en e-post til Anita: aejw@online.no med ditt navn og din e-postadresse. Håpet er selvsagt at vi etter hvert kan bruke e-post til enda flere, det sparer klubben for penger som kan brukes til bedre formål enn porto.

Årsmøte
Årsmøtet blir som tidligere beskrevet digitalt, fra 25. til 30. april. I den perioden kan du logge deg inn på nmgk.no og avgi din stemme i form av godkjenning, ja eller nei til forslag og valg, så fremt du har betalt kontingenten for 2022.

Nye digitale flater
Arbeidet med overgang til ny nettsideplattform og ny medlemsmatrikkel fortsetter. Styret ser nå på muligheten for å få StyreWeb til å stå for design og overføring av innholdet på eksisterende nettside til den nye plattformen. Vi vil da ha fordelen av at en ekstern leverandør står ansvarlig for det tekniske, slik at klubbens folk kan konsentrere seg om innhold og redigering av stoffet.

Styret vurderer det som fornuftig at denne prosessen ikke påbegynnes før det digitale årsmøtet i april, som legges på nettsiden, er avsluttet på eksisterende plattform.

Ny rallykomité
Det har når dette skrives ikke meldt seg noen som ønsker å bli med i den nye rallykomiteen. Styret jobber med å ta kontakt med medlemmer, og oppfordrer interesserte til å la høre fra seg!

Tilgangen til klubbens registre
Som kjent er tilgangen til klubbens medlems- og bilregistre nå begrenset for medlemmene. Dette er på grunn av de europeiske bestemmelsene for personvern. Våre registre gir muligheter for krysskoblinger som nok ikke er i tråd med disse reglene.

For at dataene i registrene likevel skal være tilgjengelige for medlemmene er alle registre åpne for klubbens tillitsvalgte – senterledere, kontaktpersoner/registerførere, redaktør og styremedlemmer. Er du ute etter spesiell informasjon kan du henvende deg til en av disse.

Styret vurderer løpende hvordan matrikkel, registre og tilgang skal være etter overgang til StyreWeb, blant annet med et sideblikk på hva som er tilgjengelig på vegvesen.no.

Kontaktperson for MG 1936 - 1955
Det søkes en ny kontaktperson, eller registerfører, for denne gruppen av MGer. I praksis handler det om MG T-modellene – altså fra TA til TF.

Oppgaven som kontaktperson er ikke avskrekkende, denne jobben er litt hva du gjør den til. Fra å ha full oversikt over hva som finnes i landet av disse MGene og når de skifter eier, og til å rett og slett være en ressursperson for medlemmer som har spørsmål om denne spesielle MG-modellen.

Har du litt ekstra interesse for MG T-types, som det heter i vår moderklubb MGCC, vil dette være en oppgave du kan ha mye glede av.

Ny kontaktperson for MGF/TF
Helge er vår Forsikringskontakt LMK/If og tar over etter John Paulsen som vi takker for innsatsen.
Helge Syversen • Mobil: 901 72 614
nmgkmgf@nmgk.no

Ny kontaktperson for "MG-Innlandet/Øvre Østlandet"
Det har en tid manglet kontaktperson for dette området. Nå har Bjørn Erik Vesterås tatt på seg oppgaven. Hvis noen stusser på at han frem til nå har vært senterleder for Rogaland: Bjørn Erik har solide røtter i denne delen av landet!

Navnet skifter samtidig til **"MG Innlandet/Oppland & Hedmark".** Og jobben som senterleder i Rogaland er stadig i de beste hender, der overtar nå Erling Vølstad.

"MG-damer på tur 2022"

fred. 19. til søn. 21. august

MG-damer på tur 2022

For første gang i klubbens historie inviterer vi klubbens kvinnelige medlemmer til tur!

• Du kjører selv din MG eller blir med som co-driver • Overnatting på TYRIFJORD HOTELL i Vikersund • Lørdag blir det heldagstur til Blaafarveværket med omvisning og lunsj. Festmiddag på hotellet om kvelden - bobler og overraskelser m.m.

OVER 15 BILER ER ALLEREDE PÅ LISTEN OVER INTERESSERTE!
I MG Magasinet høsten 2021 inviterte vi til å melde seg på uten forpliktelse. Suksess! Det er begrenset antall plasser så ønsker du å delta så send din bindende påmelding i dag! NB! PÅMELDINGSFRIST: 10. APRIL 2022

ARRANGØRTEAM
Anne mob. 900 72 100
Laila mob. 932 33 334
Karin mob. 924 06 928



PRISER

OVERNATTING Tyrifjord Hotell 2 netter fredag til søndag inkl. frokost og middag kr. 3.700

DEPOSITUM betales etter at du har fått bekreftet din påmelding og fått plass.
kr. 800 innbetales til "MG-damer på tur"
til kontonr. 1506 74 43222
Husk å skriv ditt navn ved betaling i nettbank

Depositumet dekker bl.a.:
Guidet omvisning og lunsj på Blaafarveværket, rallyboard, materiell og overraskelser...



Meld deg inn NMGK

Klubben sponser turen og du må derfor være medlem. Hoved- eller familiemedlem. Bor du sammen med et hovedmedlem kan vedkommende melde deg inn som familemedlem på www.nmgk.no (under Kontakt - Innmelding familiemedlem).

BINDENDE PÅMELDING

Send mail til Laila: laibjor@icloud.com
Oppgi: Navn, adresse, mobil, e-postadresse • om du er "driver" eller hvem du er "co-driver" med • bilnummer-merke-årsmodell

Norsk MG Rally - historien om, og arbeidet med arrangementet.

Av Steinar Braaten

MG-magasinets redaktør, Sigurd, har spurt om jeg kan skrive litt om Norsk MG Rally og arbeidet som ligger bak. Så her er noen ord:

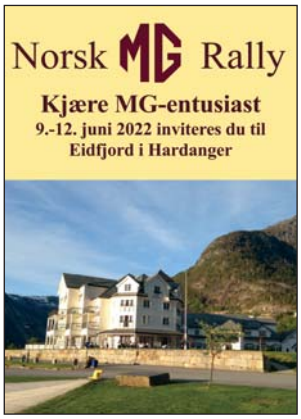
Høsten 2015 kom spørsmålet om jeg ville påta meg å drifte et nytt hovedarrangement for Norsk MG Klubb med mål om at det første skulle arrangeres i juni 2016. Jeg har laget mange arrangementer, som team eller alene. European Event of the Year i Geiranger i 2009 var det største (ca. 250 biler) så jeg visste at tiden frem til juni 2016 var ganske kort for å etablere et arrangement. Det er jo ikke bare slikt man bedriver, jobb og familie skal også ha sin tid.

Siden jeg har en smule problemer med å si nei til slikt ble det et ja. Men to forutsetninger måtte innfris:
- arrangementet skulle eies av Norsk MG Klubb sitt styre, vi som team skulle arrangere.
- at jeg kunne ta de jeg ville med i arrangør- teamet, altså personer jeg visste gjorde en god og seriøs innsats.

I tillegg foreslo jeg "Norsk MG Rally" som navn, noe som nesten sa seg selv, så det "skled" rett inn i prosjektet. Jeg fikk "ja" til det to nevnte forutsetninger. Da var det bare å sette i gang.

Erik Bogaard, god venn, MG-venn og arrangementspartner i mange arrangementer er "hel ved", dyktig og driftig. Ble ikke han med på dette ville jeg ikke arrangere. Heldigvis svarte han "ja".

Berit Frøseth Nielsen, god venn, MG-venn, seriøs, dyktig og driftig var også villig til å trå til.



Da var teamet på plass. Ikke for mange personer, men akkurat de jeg behøvde for å gjøre jobben. Kanskje det beste av det hele; vi hadde personer tett på som virkelig kunne gi solide bidrag til Norsk MG Rally.
Steinar med Kari, Erik med Berit og Berit med Per Roger.

Samtidig bestemte vi oss for å ikke ha for mange deltagere. Vi la oss på 50-60 biler, altså ca. 110 personer. Det er mer enn nok. Da får folk tid til å se hverandre, treffe de fleste og det blir mer "intimt". Blir man for mange blir det som oftest ikke så sosialt.

Så startet arbeidet som i bunn og grunn er likt for alle arrangement jeg har laget. Vanligvis begynner jobben minst ett år i forveien fordi reiseselskaper tidlig bestiller opp mye kapasitet til sin virksomhet. Når årets arrangement gjennomføres vet vi allerede hvor påfølgende år skal arrangeres, men i 2016 hadde vi kortere tid på oss.



Slik deltagerne ofte møtes ved ankomst: sprudlende damer klar for deltagerinnrykk på Røros Hotell i 2018. Fra venstre: Berit Frøseth Nielsen, Kari Evjenth Braaten og Berit Kolsrud Bogaard.
Foto: arrangørteamet

Å arrangere slike treff og turer tar mye tid. Mye tid! Det skal også planlegges fri fra vakthelger på jobb og ellers utstrakt bruk av feriedager både for Kari og meg. Det er jo ikke bare selve arrangemenstdagene som en skal ha fri til. Neida, kjøre opp kjøreruter, finne overnattingssteder, steder for lunsjer, severdigheter osv. I tillegg er vi som regel på plass på stedet vi skal arrangere en dag før treffet begynner. Det tar mye tid. Som igjen får følger for den ordinære ferien man vil ha med familien.

Utallige timer foran Macen, med kart og andre kilder som kan bidra til et godt arrangement. Så skal det gjøres avtaler og forhandle priser med hotellene. Menyer og oppholdet på hotellet skal avtales. Hele veien frem til siste regning er gjort opp etter arrangementet. Det samme for spisesteder/lunsj og mange av severdighetene. Parkeringskapasitet på omtrent en hver plass vi skal stoppe på må beregnes.

Kjøreruter i Norge er stort sett enkle å lage i forhold til øvrig trafikk, naturen er stort sett flott uansett, men rutene må beregnes og skrives, det er tidkrevende!

Økonomien må vi holde styr på; det skal innhentes priser, beregnes kostnader og utarbeides deltagerpriser som må balanseres på et ønske om nær 0-budsjett. Rimeligst mulig for medlemmene, men ikke i minus for klubben. Naturlig nok. Det må lages brosjyre som skal trykkes og annonse til MG-magasinet. Rallyboards og grillmerker skal få sitt design og årets farge. Så må det kjøpes inn strips og festemidler, - også det tar tid. Program skal trykkes, hentes og tas med til arrangementet og deretter fordeles i startkonvoluttene til deltagerne.

Avtaler med de som skal hjelpe oss underveis som toastmaster og parkeringshjelp må gjøres. Hotell skal få oppdaterte deltager- og romlister, som alltid får endringer til tett innpå arrangementstart.

Når tiden kommer for at NMGR skal gå av stabelen må alt vi trenger av rekvisita pakkes i våre "store" MGer! Seil, program, rallyboards, henvisningsplakater, grillmerker og mye mer som skal med.

Til og med i 2020 og 2021 da Covid-pandemien satte en stopper for gjennomføring var selvsagt alle forberedelser gjort så jobben var i grunnen helt som normalt.

Vi møter opp minst et døgn i forkant på hotellet. Da må vi sjekke at alt er som avtalt, ha møte med hotelledelsen for en aller siste gjennomgang av planen for helgen. Snakke med de som skal være på jobb mens vi er der, gjøre oss litt kjent på hotellet og ikke minst må parkeringplass til alle etableres og helst finne noen vaskeplasser. Vi liker jo å holde bilene rene!

Kvelden før oppstart pakkes alle deltagerkonvoluttene med de nevnte program, rallyboards osv. og små detaljer som må tas tak i Målet vårt er: Vi kan ikke være perfekte, men vi skal gjøre så godt vi kan, og oppstår et problem håper vi at det kun er arrangørteamet som oppdager det. Deltagerne skal kunne være på arrangementet uten at de må forholde seg til små eller store problemer. Jeg tror det har gått rimelig bra!



Tore Lie på en av Englandsturene våre. Her venter han på "Full English breakfast" på The Wheatsheaf, West Beckham, Norfolk.
Foto: Braaten

Så strømmer glade deltagere på, Norsk MG Rally i gang! Da kan vel arrangørteamet sette seg ned og bare være deltager? Nei, så visst ikke. Da må vi lede kjøringen, følge opp tidspunkter for når det skal spises, at vi holder kjøretiden til vi skal være på severdigheter, svare på spørsmål, stå i innsjekkingen, være vandrende "deltagerprogramopplyser"- noen finner det nemlig lettere å spørre en i arrangørteamet enn å lese programmet selv. Men ok. Være tilgjengelig for hotellet sine spørsmål, så nei, vi har nok ikke fri mens arrangementet pågår.

Avreisedagen rydder vi og ser at alt er i orden etter oss, en siste prat med hotellet, si "Ha det!" til deltagerne. Og da, ja da kommer faktisk en følelse av tomhet! I alle fall for meg. Vi, som deltagerne, gleder og girer oss opp til Norsk MG Rally på forhånd. Men vi avslutter med, som oftest, å stå igjen ganske så alene etter at alle har reist. Pussig følelse å se siste bil forlater arrangementet vi har brukt så mye tid på. Stedet der alle de hyggelige MG-menneskene har kost seg en lang helg.

Så kjører vi hjem og starter ganske snart på økonomisk avslutning og annet som må ryddes i ettertid. Og, en tanke om at "dette orker jeg ikke dra enda en gang, det er så mye jobb", men sannheten er stort sett at vi allerede er i gang med neste års arrangement.

Redaktør Sigurd nevnte noe han kaller et "arrangør-gen". Det er kanskje det som liksom er "greia"? At grunnen til at en gang på gang lager turer og arrangementer, bruker av egne ressurser, osv. er et "gen".

Men altså: tenk dere noe så fint som en større samling flotte MGer der vi arrangerer. Bare lekkert! En lang rekke av skinnende fine MGer på veien. DET er flott det! En gjeng supertrivelige MG-entusiaster, ivrige som vårkåte hingster og hopper, skal ut på tur, snakke MG, vise frem siste innkjøpte MG-duppedingsen og ja, dere vet! Oppleve, nyte, se, legge seg på minne fine opplevelser som man tar frem gang på gang. Rett og slett fantastisk!

Til slutt en liten historikk for Norsk MG Rally:
2016: arrangert med Hafjell som base med besøk bl.a. på Vegmuseet og Maihaugen.
2017: arrangert på Skinnarbu og i Haugesund med besøk til bl.a. Karmøy og Skudeneshavn.
2018: arrangert på Røros med besøk i selve byen, Olavsgruva og Vauldalen.
2019: arrangert i Fevik med besøk til Arendal, Tromøya, Tvedestrand og Næs jernverkmuseum. Samt båttur i skjærgården.
2020: ble ikke ikke kjørt pga. Covid-pandemien. Men var planlagt som Norsk MG Klubb sitt 50-årsjubileum. Dagsturer langs den sørlige kysten med besøk hos flere av klubbens sentre: Oslo, Buskerud, Vestfold, Agder, Rogaland og ende opp med siste overnatting i Eidfjord.
2021: ble heller ikke kjørt pga. Covid-pandemien. Skulle hatt Eidfjord som base med dagsturer rundt om i Hardanger.
2022: I år blir det Eidfjord i Hardanger!



Kari og Steinar underveis på et av arrangementene.
Foto: arrangørteamet



Berit og Erik underveis til nok et arrangement!
Foto: arrangørteamet



Ofte har vi aktiviteter, som her med Ghymkana på Hafjell i 2016. Og det må ledes og følges opp! Fra venstre: Berit Frøseth Nielsen, Per Roger Nielsen og Erik Bogaard.
Foto: arrangørteamet

Status for arrangørteamet er slik:
Steinar er fortsatt med, men har meldt til styret at 2022 er hans siste år.
Erik er fortsatt med, men har meldt til styret at 2022 er hans siste år.
Berit var med i 5 år, 2016-2020 og gjorde en solid innsats!
Tore Lie ble med i 2020 siden Norsk MG Rally dette året også skulle være klubbens 50-års arrangement og vi hadde behov for å forsterke teamet. Tore er dyktig, og alltid villig til å gjøre en solid innsats for klubben. Tore har meldt til styret at 2022 er hans siste år.

Så altså; trenger jeg nevne at her trengs ny innsats fra andre som også har dette "arrangør-genet"?
Det er garantert personer i klubben som har egenskaper til å gjennomføre et slikt prosjekt!
Du har kanskje ikke hatt tid før, men kjenn etter, kanskje DU kan være med å gjøre en nødvendig innsats for klubben?

Husk; det du vil får du til! Gylden regel for oss alle!

BUSKERUD

Foto: Harald Otto Ødegaard og
Per Brinchmann-Hansen

Endelig går det bokstavelig talt mot lysere tider. Av naturlige grunner har aktiviteten også i Buskerud senter i den senere tid vært svært lav. Ingen møter er blitt avholdt i 2022, men omsider kunne vår etterhvert tradisjonelle sesongåpning gjennomføres. Litt over et år forsinket kunne Liv Gulbrandsen omsider ønske 31 medlemmer velkommen til Tyrifjord Hotell lørdag 5. februar. Det var svært hyggelig å treffe gode MG- venner igjen etter en lang periode med lite sosialt samvær.



Finn gleder seg til hovedretten.

Det hele startet med en fantastisk to-retters lunsj - så god og kraftig at det nok ble i det meste laget for mange. Den fire-retters middagen "Solidhåndverkgåraldriavmoten", Liv hadde valgt, var også utrolig flott og velsmakende. Skjenkestopp kl. 23, men da var alle forhåpentlig vel forsynt.



Takk for 5 års innsats.

Dette var femte gang Liv var hovedansvarlig for å arrangere sesongåpning første helgen i januar og hun ønsket derfor å gi stafettpinnen videre. Hun fikk stor applaus for innsatsen og ble overrakt 2 flasker vin.

Hyggelig frokost på søndag før alle dro hver til sitt. Vi skylder Liv en stor takk for et svært hyggelig arrangement og håper at vi ikke må vente to år til neste sesongåpning.

Nå står planlegging av kjøresesongen for tur. Det eneste som så langt er klart er MG-Rallyet i Eidfjord og MG-Treffet i Sogndal. Her ser det ut til at Buskerud også i år vil stille sterkt.

Senterets årsmøte ble gjennomført onsdag 9. mars, som vanlig på Burud.



Flere som venter på middagen.



ØSTFOLD

Av Egil Hagen

Søndag 26/9 inviterte vi til en liten sistetur denne sesongen. Vår avslutningstur pleier å være fra Esso Hafslund til Høk kafeteria i Skjeberg. Denne gangen var det overskyet og regn i lufta så kun 4 biler møtte. Etter noen omveier kom vi til Høk hvor 1 bil til ventet. Noen planer for vinteren ble diskutert og vi ble enige om å prøve å møtes på Høk en kveld i måneden. Vårt tidligere vinterlokale i Torsbekkdalen er nedlagt.

Onsdag 27/10 møttes vi 12 stk. til en hyggelig prat på Høk. Det var stemning for å fortsette utover vinteren., men corona-restriksjoner har satt en foreløpig stopp.

Onsdag 24/11 hadde vi julemøte på Bakgården i Halden. 6 stk. møtte til en hyggelig førjulsprat og litt mimring fra sommerens turer.



Avslutningstur fra Esso Hafslund til Høk kafeteria i Skjeberg.





Julemøte i Bakgården i Halden.

AGDER

Av Jan Vidar Ødegaard

10.desember ble det arrangert julebord i Alfredsgarasje. 10 medlemmer møtte til en hyggelig kveld, hvor menyen bestod av "jule koldtbord". P.g.a. pandemien ble det ikke møte i januar.

16. februar ble det avholdt årsmøte i Alfredsgarasje. 12 medlemmer møtte. Den vanlige dagsorden ble gjennomført og det nåværende styret ble gjenvalgt. Geir Jørgensen orienterte om planlagt langtur med MGA. Han og hans kone kjører fra Kristiansand 12. mai med mål i Gabicce Mare i Italia, for å delta i "MG by the Sea", 23.5 – 30.5. De planlegger å komme hjem 6, juni.

Terminliste 2022 - foreløpig plan:
Febr.: 16.2.22 • kl 18-20 årsmøte
Mars: 16.3.22 • kl 18-20 møte i Alfreds garasje
April: 20.4.22 • kl 18-20 møte i Alfredsgarasje
30.4.22 • kl 10-14 Vårmønstring på torvet i Kristiansand, AMK
Mai: Primo mai • Besøk i garasjen hos Are
22.5.22 • Kjøretur over Brokke- Suleskard
26.5.22 • kl 10-14 Kristi Himmelfarts-treff på Froland, AMK
Juni: 9.6- 12.6 Norsk MG Rally Eidfjord i Hardanger
Juli: Sommerferie
Aug.: 13-16.8 Norsk MG Treff Sogndal
September/Oktober/November:
Medlemsmøter i Alfredsgarasje



Julebord i Alfredsgarasje.

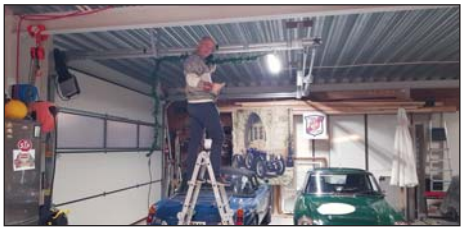


Komiteen (styret) rigger for julebord, Jan Morten, Are og Bjørn Erik



Deltakerne hygger seg.

Styret for 2022:
Jan Vidar Ødegaard, senterleder
Jan Morten Ødegaard, nestleder
Are Wang, teknisk delegert
Bjørn Erik Johannessen, material- og regalia forvalter
Erik Bogaard, tur- og arrangementsansvarlig
Geir Jørgensen, lotteriansvarlig og controller



Geir Jørgensen henger opp girlander.



MGA-DAGEN 2022

Søndag 28. august 2022





HALVOR ASLAND ER IGJEN BLITT KONTAKT-PERSON FOR MGA. "Registeret" har nå fått navnet "MGA og moderne Magnette". Nå inviterer han til MGA-Dagen i august.

De to siste MGA-Dagene er blitt avlyst grunnet Covid-19, men forhåpentligvis er denne pandemien godt bak oss i august.

STED: Sjøstrandveien 25A, 1391 Vollen (Asker)

TID: Søndag 28. august – fra kl 10:00

Klubben spanderer grillpølser med tilbehør samt kaffe/te og mineralvann. 50 kvm telt m/varme vil bli reist ved dårlig vær.

Påmelding til:
asland@online.no eller 915 917 20

V E L K O M M E N



Fra MGA-Dagen i 2016, Gamlebyen i Fredrikstad.



Fra MGA-Dagen i 1999 hos John og Ingrid Barrett.

MGA-Dagene ble i mange år arrangert hos John og Ingrid Barrett i Hov i Land. I flere år var Bob West - en storhet i England på MGA - tilstede og viste triks og annet for restaurerings-interesserte. I flere år lå registeret passivt. Jeg overtok igjen rundt 2015 og gjennopplivet MGA-Dagen i 2016 i Fredrikstad og 2017 i Tønsberg/Sandefjord - før Hans Løvdal overtok og arrangerte MG-Dagene i Stavern i 2018. Etter et par år med pandemi er vi nå tilbake med MGA-Dagen!

FOLLO

Av Tore Lie

Det har ikke vært all verdens aktivitet i Follo siden forrige nummer av MG Magasinet, av grunner som vi alle kjenner til, men noe har da skjedd.

Danmarksturen som ble presentert på medlemsmøtet torsdag 21. oktober ble raskt fulltegnet. 15 biler er klare for tur i mai, med en på venteliste. Denne gangen går turen nord og vest på Jylland, vi gleder oss!

På medlemsmøtet 17. november holdt Dag Jarnøy fra Bekkelagshøgda Lokalhistoriske Forening foredrag med tittelen "Skyss sydover fra Christiania". Her var naturlig nok Gamle Mosseveien, og spesielt vårt kjære Tyrigrava, et sentralt tema.

Mosseveien var da den ble anlagt i 1857-60 et meget moderne veianlegg. "Tyrigraven" ble omtalt som "hvilested" første gang i 1861, og ble drevet som det med vekslende hell i mange år fremover. Her var det både våningshus, stall og fjøs, og etter hvert en stor hvilestall for hestene til ekvipasjene som stanset for å hvile.

I 1932 brant det gamle trehuset ned til grunnen. Allerede høsten 1933 ble det funkishuset som vi alle kjenner reist. Et svært moderne bygg for sin tid, og nå et bevaringsverdig minne om en særegen epoke. I tillegg til kro ble det her etter hvert også anlagt campingplass.

Fredag 12. desember skulle det vært julebord, men det sørget Omikron for å få avlyst! Mange av oss er i risikogruppen, og vi kjører safe.

Lang pause før vi endelig kunne møtes igjen onsdag 23. februar. Det ble en herlig kveld, så å si en gjenforening, der vi besøkte Classic Garage på Ski. Innehaver Dag Oppegaard guidet noe over 30 fremmøtte medlemmer rundt i sitt glinsende utvalg av klassikere - som var til salgs! "En dag bestemte jeg meg for at nå skulle jeg gjøre noe morsomt!", sa Dag. Classic Garage er realiseringen av en gammel drøm. Og foreløpig går det bra.

Det ble selvsagt mange morsomme ordvekslinger av typen "Hvilken bil ville DU tatt med deg hjem?" En bil som allerede var tatt med hjem, eller i alle fall solgt, var en 1973 MGB. Det gikk under 24 timer fra den ble lagt ut til den var kjøpt - usett! Og slik er det stort sett med MGB, sa Dag. Han anbefaler MG til mange.

Er vi overrasket?



Tyrigrava omkring 1900.



Bra fremmøte, det var trivelig å treffes igjen.



En bilbutikk etter vårt hjerte!



Dag Oppegaard hadde mye å fortelle.



Trivelig i "Ladies Corner".



Solgt usett - på 24 timer!



Flere MGer i lokalet.



Smått og godt. Langt under 100 HK tilsammen.



Noe for enhver smak.

VESTFOLD

Av Anders Rasmussen

Vi skulle ha møttes så mye oftere, men Covid 19 satt en effektiv stopper for det. Julebordet måtte avlyses, men ble raskt erstattet av en vårfest 23. april.



Senterlederen med klubbene klare.

2. februar fant vi det imidlertid forsvarlig å avholde senterets årsmøte som et fysisk møte, og riktig hyggelig ble det. I tråd med statuttene ble innkallingen godkjent. Årsberetningen ble også et tilbakeblikk på mange hyggelige turer og møter fra 2021. Pandemien til tross klarte vi å gjennomføre mange hyggelige turer og møter. Det reviderte årsregnskapet ble lagt fram. Senteret har god økonomi og kasserer Armand har ført regnskapet etter "god regnskapsskikk". Valg av formann og enkelte styremedlemmer ble gjennomført med akklamasjon og hurrarop.

Turprogrammet for 2022 ble lest opp. Turkomiteen, bestående av Jørn Johnsen og Anders Rasmussen, har lagt opp et program som skulle dekke de flestes ønsker for kommende MG-sommer. Helt til slutt ble det pizza, loddsalg og loddtrekning. Vinflasker og konfektesker fant nye, "trygge" hjem. Bordpynten, bestående av margeritter, lever et farlig liv med heller dårlige fremtidsutsikter hjemme hos undertegnede.

Treff for engelske sportsbiler 26. juni 2022

Søndag 26 juni arrangerer klubben treff for engelske sportsbiler på Bokemoa i Sandefjord Kommune. Treffet avholdes under ærverdige bøketrær på Stokke Bygdetun. I tidligere år har treffet vært svært populært, - så populært at vi i år kun slipper engelske sportsbiler inn under bøketrærne. Andre nasjoners fyrrige biler vil bli høflig henvist til en nærliggende parkeringsplass.





MG-damene har alltid eget bord på møtene - her fra senterets årsmøte - Jørn og Anders til høyre.



MG-gutta på senterets årsmøte.

Turer i 2022

Det er lagt opp til to overnattingsturer: 21. – 22. mai reiser vi med Bastøfergen over Oslofjorden til Moss. Fra Moss kjører vi på fine MG veier via Kambo, Son og Hvitsten før vi ankommer Drøbak hvor vi tar en stopp før vi kjører til Ramme Fjordhotell for middag og overnatting. Søndag setter vi kursen mot Nesoddtangen. Lunsj på Hellviktangen kunstkafé før vi kjører sørover til Moss på gamle Mosseveien.



Ramme fjordhotell - vårt hotell på maituren.



Vi besøker også Son på turen i mai.



Vårfest lørdag 23. april på Stokke Bygdetun.

19. – 21. august går turen til Hadeland med base på Sanner Hotell på Gran. Halvdan Svartes rike, Hadeland - Halvdan Svarte druknet i år 860 etter å ha gått igjennom isen på nærliggende Randsfjorden. Før han druknet rakk han å bli far til Norgeshistoriens kanskje mest betydningsfulle konge, Harald Haarfagre.

Etter frokost lørdag kjører vi over Lygnaseter (620 m.o.h.) før vi setter kursen sørover mot Skrukkelia hvor Skogfinnene - en av Norges få offisielt anerkjente minoriteter - slo seg ned. Vi fortsetter ned mot Hurdalsjøen til Gardermoen og Forsvarets imponerende flysamling med bl.a. Spitfires, Thunderbirds, Sabres og Starfighters. Fra Gardermoen kjører vi gamleveien igjennom skogen tilbake til Gran. Vi rekker en rusletur til Søsterkirkene før middag. Søndag legger vi kursen hjemover igjen, men ikke før vi har avlagt Kistefos Museum et besøk. Her er kunst, kultur og industrihistorie vevd sammen i et spennende anlegg.



Kistefos Museum - The Twist

Foto: Benjamin Ward

ROGALAND

Av Reidar J. Mykletun

Våren kommer heldigvis tidlig i Rogaland. Den 26. februar hadde vi årsmøte og årsfest på Gamla Værket Gjæstgiveri og Tracteringssted. Her behandlet vi årsmeldingen, foretok valg og presenterte planene for kommende sesong.

Det blir kaffetreff hver tirsdag og klubbkvelder to ganger i måneden. Verkstedet er tilgjengelig for service og mindre reparasjoner, og verkstedklubben stiller opp for veiledning og assistanse. Neste post på programmet er Vårsjekken sammen med samarbeidspartner Sele auto. Klubben stiller med grill og kaffe for en trivelig formiddag for medlemmer med følge.

Helgen 22.–24. april planlegger vi å delta på motormessen Autopia i Stavanger Forum med Magne Mærlands MGA, Atle Johnsens MG-TF og Arne Aanensens MGB.

Etter påske starter vi med kveldsturer og i sekstiden på kvelden møtes vi på vårt faste treffpunkt på Stangeland og drar på en tretimers utflukt.

18. - 26. juni er det sentertur til Danmark. Besøk til Skagen, Dronninglund, Lille Vildmose, Hadslund, Mariager, Fårup, Århus Gamle og Sjællandsodde. Neste etappe Kalundborg, Slagelse, Korsør, Kærrebekminde og Nestved. Hjemtur via Holbæk, Sjællandsodde, over til Århus og videre til Skanderborg. Så over Himmelbjerget til Silkeborg og videre til Kokkedal slott. Reiseledere er Wenche og Erling Vølstad.

I sommermånedene arrangerer vi spontane lørdags- eller søndagsturer, og 19.-21. august en tur til Eikerapen Gjestegård i Åseral. Aftenturene på tirsdagskveldene ebber ut når kveldene blir for kjølige, bilene settes inn og klubbkveldene starter opp.

Da er det tid for forberedelse av den store Smalahovefesten på Bore samfunnshus den 19. november. Basert på erfaring fra 2021-arrangementet tror vi det blir en verdig avslutning før vinteren setter inn.



Kjell Egge er klar til å nyte smalahovet. Han ble Årets Sau i 2017 og er iført sauegenser strikket av Lillian.



Tur og festkomiteen mottar applaus, fra venstre: Reidar, Wenche V, Wenche A. Turid Helga, Anne Kersti og Johan.



Avtroppende senterleder, Bjørn Erik Vesterås (t.h.) får varm takk og en plakett av nyvalgt senterleder, Erling Vølstad



Ola Thygesen var hedersgjest på smalahovefesten.

Årsmøte 26. februar. Årsmelding ble presentert av senterleder Bjørn Erik Vesterås, verkstedleder Kjetil Arnøy og tur- og festkomiteens leder Reidar J. Mykletun. Det nye styret består nå av Erling Vølstad (senterleder), Arvid Johnsen (nestleder), Johan Ørke (kasserer), Reidar J. Mykletun (ansvar for tur og festkomite), og Kjetil Arnøy (varamedlem og verkstedleder).

"Årets Ildsjel" gikk velfortjent til Kjetil Arnøy som har vært et viktig nav i klubbens virke. Bjørn Erik Vesterås, Per Emil Søreng og Kjetil Arnøy fikk en plakett med godordene "Takket være din innsats, så holder vi hjulene i gang her i NMGK Rogaland". Kjetil Arnøy fikk også en liten statuett som takk for sin innsats.



Bløtkake bakt av Atle Johnsen.



Vår nyvalgte senterleder Erling Vølstad utnevner verkstedleder Kjetil Arnøy (t.v.) til Årets Ildsjel og tildeler Ildsjelprisen 2022.



Etter årsmøtet avholdt vi årsfest på Gjestestuen på GamlaVærker Tracteursted i Sandnes. Arne Aanensen fikk latteren til å runge ved opplesing av et avisinnlegg fra Konebytteklubben som ba ordføreren i Stavanger om å legge forholdene til rette for deres aktivitet under de strenge smittevernreglene under pandemien. Kjøkkenet gjorde en bra jobb med lammeskank til hovedrett, og godt øl og smaklig vin var tilgjengelig. I det hele - en utmerket start på det nye året.



Medlemmene var vel tilfredse med aktivitetene i året som gikk.

BERGEN

Av Peter Skarsjø

Du og du så lei jeg er av Covid og smitteverntiltak. I forrige nummer holdt jeg en optimistisk tone og fortalte at senteret endelig var tilbake til normal aktivitet. Bladet var ikke mer enn trykket før vi måtte lære oss et nytt ord: Omikron. Og så var vi i gang med nedstenging og smitteverntiltak igjen. Det har derfor vært stille i klubbhuset siden nyttår. Ikke medlemsmøte verken i januar eller februar. Men heldigvis - Omikron viser seg å ha tapt i styrke alt det den har vunnet i smitteevne. Folk blir smittet som aldri før, men får bare en "liten" forkjølelse. Så da går vi i gang igjen. Vi avholdt årets første ordinære medlemsmøte onsdag 2. mars. Dessverre uten meg. Samme morgen testet jeg positivt for Covid-19 og måtte gå i isolasjon. Snakk om uflaks. Men nå står vi bare på og kommer til å fortsette med vanlig aktivitet utover våren og sommeren.

Et hett tema på møtet var den andre alvorlige hendelsen for Bergen senter. Vi har fått oppsigelse av husverten vår og må flytte ut en gang i løpet av sommeren. Nabobedriften vår, Bergen Bygginredning trenger større plass og skal overta våre lokaler i tillegg til de som de allerede disponerer. Men dette behøver ikke nødvendigvis bli en dårlig løsning for oss. Huseier tilbyr oss et større og bedre lokale i stedet. Vi vet i skrivende stund ikke om dette blir til en pris vi kan håndtere så det blir noe vi må komme tilbake til. Jeg har allerede skrevet til alle medlemmene i Bergen senter for å lufte planer og kartlegge interessen.



Siste vårtur i Hardanger før Korona i 2019.

I de kommende ukene vil vi forhandle med husvertens representant om tilbud og betingelser. Jeg håper vi finner en løsning - det motsatte vil være et stort tilbakeslag for NMGK og Bergen senter. Ellers får vi glede oss over at det endelig går mot lysere tider.

Kjøresesongen er ikke langt unna. Vi planlegger å organisere litt flere spontanturer enn i fjor - da ble det ikke mye av akkurat det. Håper mange vil bli med oss på dags- og kveldsturer og utnytte de godværsdagene forsynet tildeler oss.



Mekkekveld i klubbhuset.



Klubbhus-panorama.

Bomgiring i MGB ned mot Seljordvannet i Telemark juli 2005

MGBen kjøpte vi i august 2004 og vi meldte oss straks inn i Norsk MG Klubb.

På vei gjennom Telemark i varmen (31,5 grader) bomgiret jeg flere ganger og var skikkelig varm i "topplokket", mye varmere enn MGen. Da sa jeg til Anne: Jeg må kjøle meg ned og vi var like i nærheten av Seljordvannet. Gjennom campingen og ned til vannet. Vrengte av oss klærne og kastet oss uti!

Snart er sommeren her igjen!



Varmebølgen i juli 2005 - på vei fra Asker til Setesdalen gjennom Telemark med stopp for avkjølende bading i Seljordvannet.
Anne gleder seg også til årets badesesong!

OSLO

Av Roy Thorvaldsen

Det har vært en aktiv høst og vinter i Oslo Senter. Omikron bød på nye utfordringer. Styret kom likevel raskt til at det var riktig å arrangere møter og julebord for de som tross pandemien ønsket å komme sammen, samtidig som vi fullt ut respekterer og forstår de som syntes det var for tidlig og derfor holdt seg hjemme. Alle har forskjellig innstilling til risiko, og det ble ansett som viktig for miljøet i senteret å opprettholde en sosial arena gjennom en vanskelig tid.

Vi sto uten møtested, etter at NVK – som fremleide til oss – sa opp sin avtale med Oslo kommune om lokalene ved Teknisk Museum på Frysja. Styret var i høst på befaring i NVKs nye lokaler på Tyrigrava der vi var tilbudt en utvidet leieavtale med egen nøkkel og tilgang til lagerrom og kjøretøyteknisk bibliotek.

Vi ble enige om ny befaring på Tyrigrava når lokalene står ferdige, og slo til på et tilbud om midlertidig å holde møtene på det private bilmuseet Kultur på Hjul på Fornebu. Siden har vi fått tilbud om fast tilhold der. Ingen endelig avgjørelse er imidlertid tatt. Medlemmene skal få si sin mening, og styret skal vurdere begge alternativer.

Vi har i skrivende stund hatt fire innemøter på Fornebu – blant annet juleavslutning med Lamborghini-foredrag ved Harald Skjøldt, som har fem av bilene sine utstilt på Kultur på Hjul, og pizza- og filmkveld med gjenopplevelse av 'Jotunheimen Rundt' –turen fra 2014, som går i ønskereprise til sommeren.

Vi har også vært på bedriftsbesøk hos Care Center Automania på Økern, som tilbyr avansert vask, rens, polering, restaurering av lakk osv. Vi kan ikke si annet enn at vi ble mektig imponert. Tips til hjemmebruk fikk vi også.

Vi har dessuten hatt idédugnad på helgeturer vi kan kjøre til sommeren i tillegg til de faste onsdagsturene. Der kom det opp mange gode forslag som nok materialiserer seg etter hvert. Følg med!

Spesielt gledelig er det at vi har hatt et jevnt tilsig av nye medlemmer under pandemien, med en topp det siste året, og at disse har vært blant de mest aktive i klubben. Det lover godt for kommende kjøresesong.



Senterlederen serverer gløgg.



Film fra 'Jotunheimen Rundt' i 2014.



Tidenes fineste senterbløtkake, fra Baker Brun.



Lamborghini-foredrag ved Harald Skjøldt.



Populært med pizza.



Michael Trzpis finner småfeil på lakk.



Julebord på Cafe Amsterdam.







Representanter på stifelsesmøte 11. februar 2022. Fra venstre president i NAF, Fredrick Andersen, president i AMCAR, Tore Tøtdal og generalsekretær i LMK Stein Christian Husby.

Motorsport Norge stiftes av NAF, AMCAR og LMK

Norges nye motorsportforbund; kalt Motorsport Norge, er nå et faktum. Forbundet er medlemsstyrt og er allerede operativt. Lisenser vil trolig kunne løses etter påske. Tiden hvor man måtte være medlem av en klubb eller organisasjon tilsluttet Norges Bilsportforbund eller Norges Motorsportforbund for å drive med motorsport, er forbi! Dette er en konsekvens av de radikale endringene i motorsportforskriften.

Motorsport Norge stiftes av tre solide og fremtredende aktører i det norske motormiljøet. Det nye forbundet skal være av utøvere, for utøvere og fullt ut demokratisk. Stifterne ønsker at arrangører, utøvere og medlemmer skal være med å påvirke fremtiden og utviklingen til Motorsport Norge. Allerede på stiftelsesdagen ble det invitert til informasjons- og dialogmøte med representanter for arrangører og utøvere for å ivareta nettopp dette.

Motorsport Norge skal ha som formål å legge til rette for motorsportaktivitet og arrangementer innenfor trygge rammer og dagens regelverk. Samtidig skal administrasjon og regelverk være effektivt og minimere unødig byråkrati. Forbundet vil bli organisert slik at tilslutning hos Norges Idrettsforbund med muligheter for Norgesmesterskap, kongepokal og tildeling av kulturmidler vil være mulig. Motorsport Norge vil ikke være forbeholdt bilsport men derimot vil være åpen for alt av motorsport.

Administrasjonen i Motorsport Norge vil ha kontor og fysisk tilhold på Vålerbanen.

Generalsekretær i Motorsport Norge:
Trygve Schjerpen
Mob: 992 32 738
trygve@motorsportnorge.no
www.motorsportnorge.no

Mange av LMKs klubber driver allerede ulike former for motorsport. Fra LMKs ståsted er det derfor nødvendig å sikre våre medlemmer en fortsatt drift og aktivitet. Mange av aktivitetene rettes inn mot barn og ungdom, viktige elementer for fremtidig rekruttering og ettervekst også inn i den motorhistoriske bevegelsen.

Om din klubb har ønsker for det nye forbundet eller besitter folk med kompetanse og lyst til å bidra inn i Motorsport Norges arbeid, ta kontakt med Administrasjonen i LMK.

LMK inviterer til Strategikonferanse 6.- 8. mai

Strategikonferanse på Scandic Oslo Airport Hotel, Gardermoen. Oppstart er fredag 6. mai 2022 kl. 17.00, og vi tar sikte på å avslutte etter lunsj søndag 8. mai 2022.

I løpet av helgen blir det faglig påfyll samt diskusjoner omkring vår bevegelses fremtid og politiske kurs. Det vil bli en utflukt til et museum i nærheten samt tid for sosialt samvær.

Agenda og innhold er p.t. ikke fullstendig avklart, men vi anmoder om at den angitte helgen holdes av. Agenda kommer så snart denne foreligger.

LMK håper at flest mulig av klubbene finner dette interessant og slutter opp om konferansen.

Hver klubb kan stille med inntil 2 deltakere. Reisekostnader dekkes av hver enkelt klubb, og samtlige må betale en konferanseavgift på 500,- pr. person. Overnevnte dekker 2 overnattinger med frokost, 2 middager, 2 lunsjer samt utflukten.

For ytterligere informasjon kontakt oss på e-post: post@lmk.no

LMKs formål og mandat
LMK er en paraplyorganisasjon for norske kjøretøyklubber med motorhistorisk interessefelt. 152 bilklubber er med og representerer over 50.000 medlemmer.

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 samhørighet 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 ivaretatt 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

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
nmgkmidtnorge@nmgk.no

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

Rogaland senter
Erling Vølstad NY
Mobil: 917 65 377
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/Oppland & Hedmark
Bjørn Erik Vesterås NY
Mobil:
bjorn.vesteras@lyse.net

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

MG Nord
NY kontaktperson søkes

KONTAKTPERSONER REGISTERNE

MG før 1936
Olav Sommerin
Mobil: 952 55 422
nmgkmmm@nmgk.no

MG TA-TF
NY kontaktperson søkes
Ola Thygesen
Mobil: 924 04 540
nmgktregister@nmgk.no

MGA og moderne Magnette
Halvor Asland
Mobil: 915 91 720
nmgkmga@nmgk.no

MGB, MGC og MGB V8
Truls Sundt
Mobil: 907 77 615
nmgkmgb@nmgk.no

Moderne Midget
Tore Lie
Mobil: 901 40 658
nmgkmidget@nmgk.no

MGF/TF NY
Helge Syversen
Mobil: 901 72 614
nmgkmgf@nmgk.no

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



Snart tid for vårpussen?

KJEKT Å HA
- Shampo
- Asfaltfjerner
- Felgrens
- Dekkrens
- Plast, vinyl og gummifornyer
- Skinnseterens og fornyer
- Hardvoks
- Glassrens
- Cabriolet Soft Top Clean & Protect

Vi ønsker nye medlemmer velkommen i Norsk MG Klubb!

Jan Petter Gran	Gråbeinstien 1	1407	Vinterbro
Lars Petter Hauge	Asta Nørregaards vei 3	1415	Oppegård
Tomina Holten	Utgårdsveien 6	1684	Vedterøy
Haugar Nordli	Svelvikveien 32	3040	Drammen
Øyvind Sellevold Gjesdal	Årsetbakkane 57	6847	Vassenden
Olav Jon Suul	Havsteinlia 12	7021	Trondheim
Bård Hæhre Spitalen	Lofstadåsen 26	4812	Kongshavn
Johnny Walter Nyborg	Olinebakken 18 B	4306	Sandnes
Øyvind Oskarsen	Gauselveien 5	1406	Ski
Lars Brandsrud	Stapperudvegen 3	2390	Moelv
Arild Øverli	Selvbyggerveien 101	0591	Oslo
Elling Lorentz Bjelland	Sudmanns vei 33	5037	Bergen
Ove Stokkeland	Falkumjordet 28	3718	Skien
Hans Tindlund	Graahbakken 4	0286	Oslo
Øivind Selvig	Ullern Alle 41	0381	Oslo
Jan Willy Pedersen	Haskolveien 24 B	3403	Lier
Anders Christopher Farstad	Øvre Elnesvei 22	1390	Vollen
Helene Bjørndalen	Østerliveien 1	3085	Holmestrand

HAR VI RIKTIGE E-POSTADRESSE TIL DEG?

Innkalling til bl.a. Årsmøte sender vi nå ut pr. e-post gjennom Styre Web. Har du ikke fått mail med Innkallingen som ble sendt 23.2.2022 så bør du sende mail til klubbens kasserer Anita Wiksaas så hun får registrert riktig mailadresse.

aejw@online.no

Din co-driver fortjener vel et familiemedlemskap?

Kun kr. 150,- pr. år

Kontingenten for familiemedlemskap i NMGK er for tiden kr 150,- pr år. Familiemedlemskap kan tegnes av hovedmedlemmets nærmeste familie (ektefelle, samboer, partner). Familiemedlemmer har alle rettigheter i klubben, men får ikke tilsendt medlemsbladet i posten. Ved innmelding etter 1. september dekker kontingenten også neste kalenderår.

Meld inn på: www.nmgk.no

Hovedmedlemmer logger seg inn "Login" med sitt Brukernavn og Passord.
Trykk "Kontakt" og "Innmelding av familiemedlem"

HVORDAN FÅR DU TILGANG TIL NETTSIDENE?
www.nmgk.no
Du må være registret bruker og logge inn med Brukernavn og Passord for å komme til den innholdsrike menyen.

Ikke registrert bruker?
Du registrer deg/oppretter konto første gangen ved å trykke på "Login" og trykke "Har du ikke konto?" Fyll inn "Brukerregistrering" og trykk "Registrer". Når du har blitt godkjent som "registrert bruker" av nettsidene får du tilgang til flere tusen sider med godt stoff.

ENDRE DIN ADRESSE, TELEFON PÅ www.nmgk.no
Som registrert bruker:
Trykk "Kontakt" i menyen og "Meld endring av adresse/telefon".



Balestrand inspirerer deg

Hotellet for Bilentusiastar

DE HISTORISKE

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

Vrådal - Midt i Telemark!



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

For bilentusiaster: www.hubriding.no

Et nytt konsept hvor du bor på hotellet og nyter nye og spennende kjøreruter hver eneste dag.

STRAAND HOTEL

SIDEN 1864

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





HOTEL UNION

Hotel Union Geiranger

www.hotelunion.no

Tlf: 70 26 83 00

Epost: booking@hotelunion.no

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

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 Anita Wiksaas
Ringveien 46
2066 Jessheim

B ØKONOMI ÉCONOMIQUE

NORGE P. P. posten





MG viste fram den fabelaktige elbilen Cyberster under Auto Shanghai 2021 som tiltrakk seg mye oppmerksomhet. Bilprodusentene må jo lure på hva de spiser til frokost hos MG, for maken til elbiler de nå viser fram må man lete lenge etter. Interiøret er like spesielt som resten av designet.

Vårmarked på Ekeberg
lørdag 7. mai kl. 6 - 16

Norsk Veteranvogn Klubb arrangerer sitt marked med bl.a.:

• Bilutstilling - klubbstand • Veteranbil- og MC delemarked • Salg av biler og MCer over 30 år • Salg av antikviteter



Follo senter har både vår og høst NMGK-stand på Ekebergmarkedet og markedsfører MG-klubben og våre biler på en flott måte - og skaffer nye medlemmer!





Classic CENTER

www.classic-center.dk

Skandinavias største nettbutik

- med alt til din MG!

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

**spesielle regler gjelder*