MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB

NR. 2 JUNI 2022







KLUBBENS LEDER

Fordelene med å bo i Norge er mange, om man ser bort fra strøm, bensinpriser og andre individuelle personlige småting som noen av oss irriterer seg over.

En av fordelene ved Norge er at årstidene skifter. Etter mørketiden, en årlig foreteelse på vår del av kloden, kommer våren og en eksplosjon av treff, cars & coffee, biler og deler til salgs, rally, bakkeløp og banekjøring så fort det kommer knopper på trærne. Det er nesten en beruselse over dette. Alle skal ut å kjøre, alle skal vise fram hva de har til salgs og det er marked på de mest avsidesliggende steder i landet vårt.

Som i fjor ble det også i år mange 17. mai-biltog i byer og tettsteder over hele landet. Jeg tror dette vil fortsette i årene framover. Det er noe småromantisk og hyggelig over vakker bildesign sammen med glade og feststemte mennesker. Rekorden hittil i år må vel være på flyplassen på Gullknapp i Froland. Over 1300 veteranbiler møtte opp. Det forteller noe om interessen for "kultur på hjul" som nå er blitt et begrep. Og det er jo litt det vi driver med - bringer Norsk bilkultur videre og viser fram kjøretøy som vekker minner og følelser. El-bilen er sikkert en praktisk og økonomisk smart konstruksjon, men det vekker ingen følelser hos meg når jeg ser en 1,5 tonns Tesla dra forbi meg på veien.



Ola Thygesen
Leder NMGK

Ekeberg markedet 7. mai i år var en suksess. Norsk MG Klubb ved Follo Senter hadde stand og de hadde besøk hele dagen av godt voksne som lurte på om det ikke var på tide å skaffe seg en "gammelbil" og da gjerne er MG.

En av sommerens store begivenheter finner sted på Stokke Bygdetun 26. juni. I regi av Norsk MG Klubb Vestfold Senter inviteres det til Treff for Engelske Sportsbiler. Dette pleier å bli en riktig fest. Her kommer det kjøretøy for enhver smak og hele arrangementet viser hva engelsk bilindustri kunne tilby en gang i tiden. Gled dere!

Jeg var i april invitert til AMCAR-kickstart for sesongen 2022. Dette var en spennende og ny arena for felles læring og utveksling av erfaringer mellom norske bilklubber. Spesielt interessant var foredrag av Hilberg O Johansen over tema "Bilentusiastens Norge i fremtiden". Tidligere Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen tok for seg kompetanse og muligheter som finnes i klubbmiljøene, spesielt med tanke på å få yngre inn i klubbmiljøene og videreføring av kunnskap.

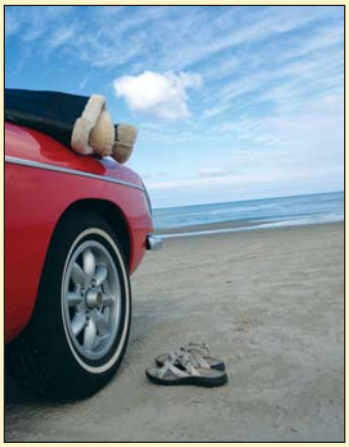
Teknisk leder i SFOOR-gruppen (Spesialistgruppe For Ombygde, Oppbygde og Reparerte kjøretøy) i Statens Vegvesen, Arne Bakkevig, gjennomgikk aktuelle temaer vedrørende ombygging av kjøretøy. Nesten hele bilklubbmiljøet er nå forankret i AMCAR som kan stille med advokater og spesialister som sikrer rettferdig behandling overfor myndighetene.

Det ser ut som om pandemien vil holde seg i ro i sommer og gi oss MG-entusiaster mange muligheter til hyggelige og spennende turer i vårt vakre land. Ja, jeg vet, bensin til 25,- pr. liter er dyrt, men kompenseres kanskje litt av den gode følelsen av å kjøre i noe som ble produsert for 50-60 år siden. Høre lyden av motor og kjenne lukten av naturen blandet med litt olje og bensin.

Gi bilen den kjærlighet og omtanke den fortjener, pakk kofferten, ta med godt humør og dra på tur !

Styret og jeg ønsker alle en god sommer !

MG-damer på tur 2022



I august arrangeres klubbens første treff hvor kun MG-damer deltar - og de kjører selv. Vi gutta får finne på noe annet helgen 19. til 21. august. De 20 plassene ble "revet bort" og treffet var fulltegnet allerede i mai. Mer informasjon om bl.a. venteliste på side 16 i dette bladet.

TYRIFJORD HOTELL i Vikersund er vertshotell for arrangementet og lørdag er det besøk på Blaafarveværket med omvisning og lunsj. Festmiddag på hotellet om kvelden - bobler og overraskelser m.m. En stor takk til arrangørteamet: Laila, Karin og Anne som har tatt initiativet til å skape noe nytt og spennende for våre MG-damer!

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
Bjørn Erik Vesterås NY
Mobil: 975 47 036
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
Peter Skarsjø NY
Mobil: 990 03 315
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

MEDLEMSMATRIKKEL
Anita Wiksaas, Mobil: 922 98 999
Svein Arne Lindebjerg, Mobil: 908 67 096

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 MGB 60 år.



side 10 Norsk MG Rally 2022.



side 13 MG TD 1953 - entusiastbil.



side 14 Min MG



side 21 Ny MG Roadster?



side 22 Sentersider.



side 28 MGA-Dagen 2022.



side 32 Europatreffet 2023 i DK.



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.

MGB feirer 60 år i 2022 - MG snart 100 år



MGB-jubileet skal feires og det er på sin plass for verdens mest solgte sportsbil med over 522.000 produserte biler over 18 år! Mange i MG-klubben har et godt forhold til MGB og er i dag lykkelige eiere av en MGB-klassiker.



Eventyret MG startet for snart 100 år siden og vil bli feiret verden rundt i 2023 og 2024. Merket MG (Morris Garages) ble grunnlagt av Cecil Kimber i 1924. Cecil Kimber, Morris Garages General Manager, fant en nisje for modifiserte Morris-biler som var raskere og litt mer sporty. MG ble kjent for sine "rimelig performance-biler."

1. mai 1924 ble oktogonen registrert som MG trademark.



"Old Number One" var ikke den første MGen, men den første rendyrkede MG-sportsbilen for racing og bakkeløp. Cecil Kimber vant gullmedalje med denne bilen i 1925 i Lands End Trial. I MG Magasin nr. 2 2014 er det mer om Kimber og MGs 90 års jubileum,.

Jubileer har vi mange av i MG-miljøet:
MG J Type 1932-34
MG 1100 1962-71
Flere?

Denne utgaven av MG Magasinet er forsinket - mest på grunn av at mine hofter og knær er utslitte og det er umulig å tilbringe mange timer bak Macen hver dag. Men bladet dukker opp når du har det i hånden.

Takk for tåmodigheten!



FORSIDEFOTO: Nypolert MGB "badet" i kveldssol: Skjalg Steiro • Rød MGB: Sigurd Sandtveit • Grønn MGB: Tore Lie

De eldste blant oss!

Nr. 2 av 3 artikler

Av Halvor Asland

Siste artikkel i septemberutgaven

Som nevnt i første del av artikkelserien, deler vi de eldste MGene inn som følger:

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

De som leste del 1, fikk også med seg at MMM står for Midget, Magna og Magnette. Midget var samlebegrepet for de minste modellene som M-Type, C-Type, D-Type, J-Type, P-Type (PA og PB), Q-Type samt R-Type. Typisk for alle disse var at de hadde en 4 sylindret motor. Dermed er det på tide å omhandle Magna og Magnette-modellene. "The M.G. Car Company" var en selvstendig enhet eid av William Morris med Cecil Kimber som General Manager fram til 1935 (samme år som Morris ble adlet til Lord Nuffield). Da ble fabrikken i Abingdon innlemmet i Morris Motor, og Kimber's til dels frie rolle hos MG, ble svært begrenset under den strenge Leonard Lords ledelse. Lord var fokusert på volum og avkastning og i så måte var MG hår i suppa. Perioden fra 1930 til 1935 mener mange med god grunn er storhetstiden for MG!

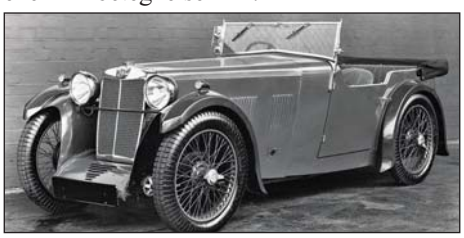
F-Type Magna

I september 1931 hadde MG klar en ny og større modell - en såkalt 12 hp MG. 12 hp hadde ingenting med effekten å gjøre, men systemet med skattehestekrefter. Modellen hadde mye felles deler med C-Type og D-Type som aksler, styring, bremser osv. Modellen fikk navnet F-Type Magna. Den var 8 tommer lengre enn D-Type pga. av sin 6-sylindrede motor. Motoren på 1271cc var som tidligere nevnt i grunnkonstruksjon en Wolsley Hornet motor.



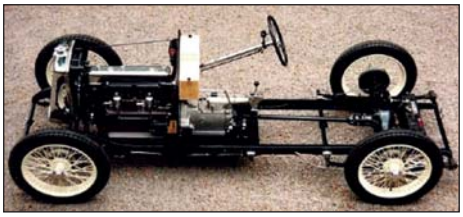
Den 6-sylindrede motoren for Magna og Magnette (bilde fra en F2).

I tillegg til sin opprinnelige åpne 4-seters karosseri, kom også F-Type i en lukket 4-seter – en Salonette. Disse 4-seter modellene fikk betegnelsen F1.



MG F1.

For modellåret 1932, introduserte også MG en 2-seter åpen utgave. Den hadde i praksis et karosseri fra en J2 med forbedrede 12 toms bremser. Naturlig nok fikk den betegnelsen F2. F1 ble også oppgradert bl.a. med de forbedrede bremsene og for å skille den fra F1, fikk den betegnelsen F3. Det som særlig avslører en F-Type, er en radiator som heller litt bakover samt de noe spesielle cycle-wings.



F1 rolling chassis.



F2.

K-Type Magnette

I 1933 viste MG fram F'ens storebror, K-Type Magnette. Den hadde en betydelig forbedret 1086cc versjon av F-Type sin 1271cc motor med sterkere veivaksel og kam og cross-flow topplokk. Chassis'et var bredere og lengre enn F-Type og hadde også en forbedret forstilling. Bremsene ble også forbedret og øket til 13 tommer.



K-Type.

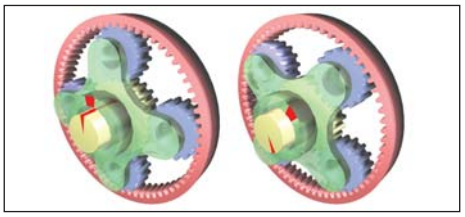
Med min ingeniørbakgrunn overrasker det kanskje ikke at i mine øyne er introduksjonen av en "Pre-selector gearbox" det mest revolusjonerende ved K-Type. PSG er enkelt fortalt en manuelt operert automatisk girkasse. En automatisk girkasse bruker ett eller flere sammenkoblede planet- eller episykliske gir for å endre forholdet mellom inngående og utgående aksel. I en moderne bil med automatisk girkasse, styres girveksling med en momentomformer koblet til svinghjulet og et sett med bremsebånd styrt elektrohydraulisk basert på parametere som motorens dreiemoment, turtall etc. Den irske maskin-ingeniøren Walter Gordon Wilson, hadde allerede i 1928 klar sin første PSG. Typisk for biler i dette tidsrommet var at de var uten synkronisering ved girveksling, samt at clutchen ofte var svært tung.

Uten å gå inn i en diskusjon om kjønn og bilkjøring, så var de konvensjonelle usynkroniserte girkassene vurdert som en grunn til at svært få husmødre kjørte bil. Med Wilsons PSG, kunne kvinner enkelt overta førersetet! PSG ble typisk tatt i bruk i 2 typer kjøretøyer, de største og dyreste bilene, samt racing/sportsbiler.



Girhendel fra en K3-Type med Pre-selector girkasse.

Grunnen til at MG tok i bruk denne kostbare girkassen, var trolig evnen til å gire meget hurtig samt å kunne holde begge hender på rattet - noe som ofte var nødvendig på den tidens biler og veier. Girveksling var for føreren svært enkelt. I god tid før opp- eller nedgiring, satte føreren girspaken i ønsket gir. Når føreren ønsket å endre gir, opererte han, eller hun, en pedal som lignet en clutchpedal. Denne pedalen engasjerte et bremsebånd som låste planetgiret i ønsket stilling/gir.



Et episyklisk gir.

Med Wilson sin PSG fikk K-Type 4 "synkroniserte" gir framover samt revers, en stor forbedring sett opp mot andre konkurrerende modeller. I tråd med F-Type fikk de to 4-seter utgavene betegnelsen K1, mens den åpne og forkortede 2-seteren ble K2.

Motoren i K1 og K2 fikk ganske tidlig en kraftig oppgradering. Selv om en gikk fra 3 forgassere til 2, bidro likevel dette til en god effektøkning. For å skille disse modellene, gir vi dem ofte en benevnelse for motorversjon - K1/KB, K2/KA osv., hvor KA er tidlig versjon mens KB er den senere. For K1 og K2 ble KB motoren kun levert med konvensjonell 4 girs usynkronisert girkasse. Sent i 1933 kom MG med en tredje motorversjon - KD. K-Type sin 1086cc motor hadde en ny veivaksel hvor slaglengden ble redusert fra 83 til 71 mm.

I kampen om mer hestekrefter, lagde MG en 1271cc versjon av KB motoren og fikk på den måten nær 50 hk. KD motoren ble levert med PSG girkasse og med en spesiell clutch som tillot frikobling av girkassen ved stillstand.

K3

Den modellen som virkelig førte MG inn i rekord- og racing-historien, er uten tvil K3. K3 er i grove trekk en kompressormatet K2/KB. Den har beholdt slagvolumet på 1086cc for å kunne kjøre i 1100cc klassen og de fleste fikk PSG for hurtig girveksling. Kompressoren satt foran radiatoren og ga dem det spesielle utseende på linje med J4. Med sine beskjedne 1086cc, ydet K3 ufattelige 120 hk i "standard" versjon og betydelig mer i racingversjon. Jeg har ikke oversikt over vekten på en K3, men så mange hundre kg kan det ikke være. MG K3 er derfor å betrakte som den tidens Formel 1 bil og slo med sin høye effekt og lave vekt, bl.a. de store Bentley'ene. Kun 33 MG K3 ble produsert. Dessverre er antallet av K1 og K2 i dag svært redusert, da mange av disse er konvertert til K3.



MG K3 - K3001

K3 ble en umiddelbar suksess. Ikke bare vant den klassen og Team-konkurransen i 1933 Mille Miglia med kjente førere som Capt. George Eyston og Count Lurani. Den vant også totalseier i Ulster Tourist Trophy med Tazio Nuvolari med en gjennomsnittshastighet på 78,65 MPH (nesten 130 km/t)! K3ens største triumf kom vel i 1934 da K3027 fikk overall 4. plass og vant Index of Performance (en slags lagkonkurranse) i 24t Le Mans.

HUMBUG - EX135

Det er vel nå på sin plass å introdusere HUMBUG. HUMBUG var, i tillegg til navnet på vårt klubbmagasin i mange år, en K3 som ble brukt av MG for å sette internasjonale hastighetsrekorder. Den ble samtidig plattform for utvikling og testing. Det opprinnelige karosseriet var svært strømlinjeformet og malt i MG sine farger Brown and Cream. Utseende lignet meget på et klassisk engelsk drops som het. Humbug. Således fikk modellen navn etter sukkertøyet.





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

Etter hvert fikk EX135 et mer lukket karosseri for å redusere luftmotstanden ytterligere. I motsetning til HUMBUG, eksisterer denne versjonen den dag i dag og kan sees utstilt i British Motor Museum i Gaydon i England sammen med flere av MG sine EX rekordbiler.



Den 31. mai 1939, ved Dessau i Tyskland, på en vei bygget for Mercedes-forsøk på verdensrekorden, ble Goldie Gardner i EX135 den første 1100cc-bilen som brøt 200 mph-grensen (321,87 km/t).

L-Type Magna

Mens andre bilfabrikanter endret sine modeller hvert år, kom MG nærmest med nye modeller hver 6. måned. Som en erstatning for F-Type, introduserte MG i 1933 en ny Magna modell L-Type. Motoren var i hovedsak en forenklet KB med konvensjonell 4-girs usynkronisert girkasse (fra J-Type) og med en smalere versjon av K-Type rammen. Som for F-Type hadde radiatoren en bakoverlent utseende i motsetning til K-Type. L-Type kom i flere utførelser. I tråd med tradisjonen, ble 4-seters modellene kalt L1 og den åpne 2-seteren L2. En Continental Coupe ble også produsert.



L1 Magna Continental Coupe.

N-Type Magnette

Det må ha vært ganske hektisk hos MG i 1932/33. I mars 1934 introduserte MG nok en ny modell: N-Type. Den ble den siste av de klassiske MMM-bilene og i manges øyne - den beste. Den fikk bl.a. en sterkt forbedret ramme. Det som kanskje er vel så viktig er at den fikk en ytterligere forbedret 1271cc KD motor på 56 hk som den gangen var meget bra!

Som tidligere modeller var N-Type tilgjengelige i åpne både 2-seter og 4-seter. I motsetning til tidligere modeller som hadde "slab tank", - en bensintank som er festet bak mellom karosseriet og reservehjulet, hadde N-Type en bensintank dekket av karosseriet.

I 1935 oppgraderte MG N-Type. For å skille dem fra den første utgaven, ble de hetende hhv. NA og NB. Det som særlig kjennetegner NB, er at den ikke har "selvmord-dører" - dvs. dørene er hengslet i forkant og ikke i bakkant som tidligere.



NA Magnette.



NB Magnette.



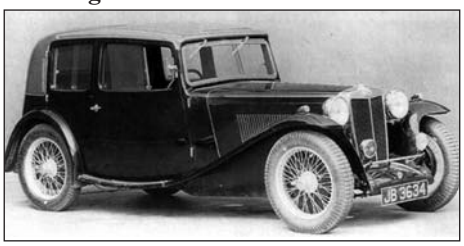
N-Type ble også levert med flere coachworks karosserier, bl.a. en vakker Airline Coupe.

En ND ble også produsert. Den benyttet tiloverblevne K2 karosserier og var populær blant trial entusiastene. Ca 40 ble produsert. For Tourist Trophy i 1934, ble det utviklet en racingversjon av N-Type. Siden kompressor ikke lengre var godkjent i TT, ble 1271cc motoren trimmet på konvensjonell måte med 70hk som resultat. Modellen ble hetende NE.



NE Magnette.

KN Magnette



KN Pillarless Saloon. Den siste MMM modellen i 1934 med aner fra både K-Type og N-Type. Den hadde framdørene hengslet i forkant som NB, mens bakdørene var hengslet i bakkant - ingen stolper eller hindring - derfor begrepet Pillarless.

Med utgangen av 1935 var også MMM æraen over, kanskje MG sin mest fasinerende periode preget av de små Midget-modellene samt de større Magna og Magnette. Med Morris Motor's overtagelse av MG var det slutt på de store sprellene på motorsport, på de tekniske nyvinningene, på utviklingen... Perioden 1935 til hans oppsigelse i 1941 var visstnok en stor nedtur for Cecil Kimber!



MGB 1962 60 år 2022



Av Tore Lie

17. oktober 1962 lanserte MG en ny modell på London Motor Show. Den het MGB - ganske logisk, siden den erstattet MGA. Den nye bilmodellen var tiltenkt en produksjonstid på omkring 7-10 år. Lite visste man da at MGB skulle bli verdens mest solgte sportsbil med 512 243 biler produsert, og nesten uten endringer i en periode på 18 år!

"Vi trenger noe helt nytt."
Da forgjengeren MGA ble lansert i 1955 var den egentlig et par år på overtid. Prototypen var klar allerede i 1952, og kunne vært lansert året etter hvis det ikke var for interne konflikter som gjorde at morselskapet British Motor Corporation i stedet valgte å prioritere Austin-Healey 100/4.

Selv om MGAen var en langt mer moderne bil enn TD og TF, som den erstattet, var den i den store sammenhengen ganske tradisjonell. Utviklingen gikk fort på 1950-tallet, og det kom mange spennende nye bilmodeller med et helt annet formspråk. Først de store italienske designerne med nydelige karosserier til Alfa Romeo, Ferrari, Maserati og Aston Martin. Fra USA kom italiensk-inspirerte Ford Thunderbird. Europeiske sportslige biler som Sunbeam Alpine og Renault Floride fikk et helt nytt uttrykk som appellerte til yngre mennesker, og ikke minst til kvinner, som begynte å bli en vesentlig kjøpergruppe.

MGA ble gammeldags, og det begynte å merkes på salget. MG trengte en virkelig ny modell, en som også hadde appell til de nye kjøpergruppene. Den tweedkledte, piperøykende, middelaldrende mann var neppe fremtiden for sportsbiler som skulle selges i et stort antall!



MGBens linjer blir liksom aldri gamle.



Tidløst og vakkert.

Litt Aston Martin
Hos MG var det den unge designeren Don Hayter som til slutt fikk ansvaret for utformingen av den nye bilen, i nært samarbeid med MGs sjefkonstruktør Syd Enever og designeren Jimmy O´Neill. Dette var på 1950-tallet, og bildesign var fremdeles et håndverk. Don Hayter kom fra karosserifabrikken Pressed Steel og Aston Martin, og hadde med seg kurver og maler fra sin tid der. De ble brukt ved utformingen av det nye karosseriet.



En ny bil med et nytt og yngre image. Lanseringsfargen Iris Blue var neppe tilfeldig.

Det var ingen dårlig match, for MG-sjefen John Thornley hadde allerede i mange år drømt om at MG skulle utvikle seg til å bli "The poor man´s Aston Martin". En drøm som på mange måter ble realisert med MGB GT i 1965. Men underveis dit var det mange stoppesteder.

Ett av dem var EX 205, en fastback coupe på MGA-chassis fra 1958, i hovedsak tegnet av Jim O`Neill. Her er inspirasjonen fra Aston Martin ikke til å ta feil av. En annen eksotisk prototype var kommet fra den italienske karosserimakeren Frua året før. Kanskje mer Maserati enn Aston Martin? Fine biler, men det var noen utfordringer som sto i veien for den videre utviklingen...



EX 205 var klart inspirert av Aston Martin.



Et ganske spennende forsøk på MGA-chassis fra italienske Frua i 1957. For tung og for dyr – og kanskje for lite engelsk?

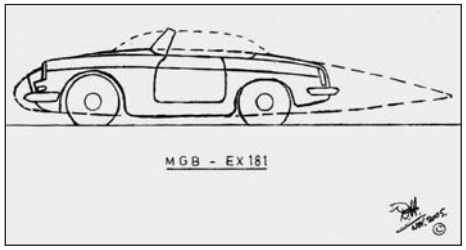
Ramme eller selvbærende karosseri?
MGA er, som vi alle vet, bygd på en tradisjonell, solid ramme. Ved utviklingen av det som skulle bli MGAens etterfølger bød denne konstruksjonen på to problemer. Bilene ble tyngre enn ønskelig, med dårlig innvendig plassutnyttelse. Dessuten var en rammekonstruert bil dårlig egnet for et større produksjonsvolum i Abingdon, slik MG tok mål av seg til. MG-fabrikken hadde jo minimal egenproduksjon, den var en samlefabrikk der ferdige komponenter kom fra andre deler av BMC-konsernet og ble montert sammen til komplette biler.

Det ble etter hvert klart at et rammeløst, selvbærende karosseri var veien å gå. Men det var også en krevende vei. På slutten av 50-tallet var rammeløse karosserier for åpne to-setere fortsatt lite utprøvd. Dessuten ville produksjonen av et selvbærende karosseri til den nye bilen kreve investeringer av en størrelsesorden som den lille fabrikken i Abingdon ikke kunne bære alene. Her måtte morselskapet BMC stille opp.

Heldigvis hadde MG-sjef John Thornley gode evner til å overtale toppledelsen i BMC, og en avtale ble til slutt landet. Karosseridelene skulle lages hos Pressed Steel i Swindon, og derfra fraktes til BMC Morris Bodies Branch i Coventry for sammensetning, lakkering og delvis interiørmontering. Deretter på lastebil til Abingdon for montering til ferdig bil. For dette skulle MG-fabrikken belastes internt et visst beløp pr. bil, som en form for avbetaling på investeringen. Dermed lå veien åpen for å starte med blanke ark, og bygge en helt ny bil.

Former fra Ex 181

Beslutningen om å velge en selvbærende konstruksjon ga designteamet en helt ny frihet i utformingen, og nå gikk det fort. Den nye bilen skulle ha mer plass til folk og bagasje enn MGA, være lettere og raskere. Sjefskonstruktør Syd Enever var tydelig på at den i størst mulig grad skulle bygges rundt formene på MGs rekordbil EX 181, "The Roaring Raindrop". Med en kompressormatet 1,5 liters motor hadde den satt en fantastisk rekord på Boneville 23. august 1957: 395,31 km/t!



MGBs karosserikontur er delvis hentet fra EX 181, ifølge designeren selv, Don Hayter.

Det er kanskje ikke så lett å se likheten mellom Ex181 og en MGB, men den er faktisk der, og spesielt synlig på panserformen. Don Hayter sier selv om utviklingen av MGB-karosseriet:
"Den første designjobben er å koordinere chassis og karosserikomponenter, fjæringsvei, bakkeklaring, fører- og passasjerplassering. Så plasseres motor- og pedalkontroller, girspak, seter og bagasjerom, hele tiden med sideblikk på tidligere MG-modeller som referanse, og på nye bilmodeller for sammenligning. Deretter utvikles en overordnet karosserikontur, og flere mulige stiler ble prøvd i kvartskala inntil jeg hadde tilfredsstilt Syds krav om å bruke så mange kurver og former som mulig fra rekordbilen Ex 181."

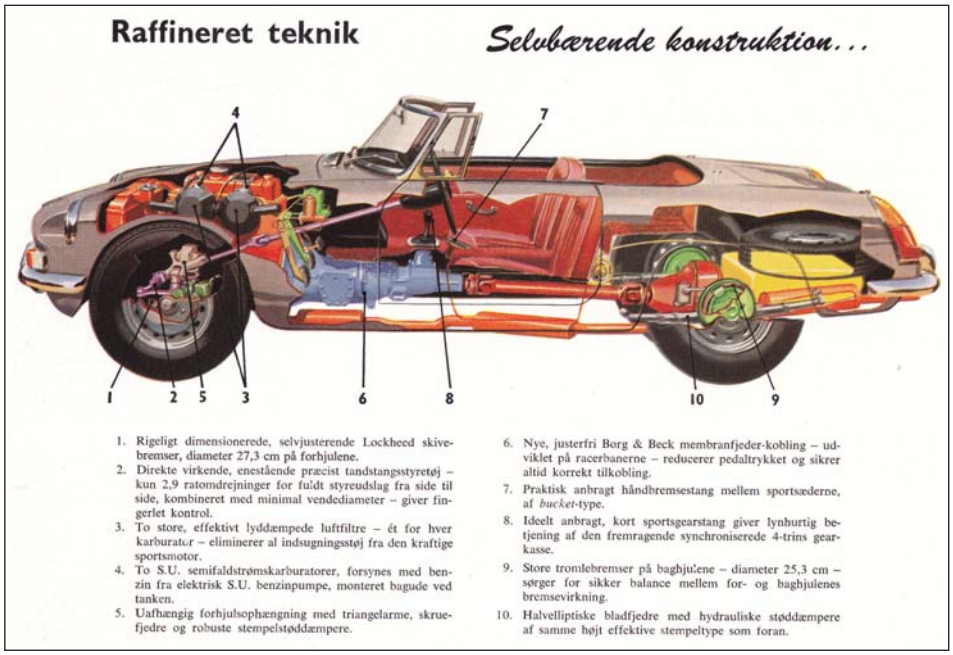
Allerede høsten 1958 var MGB-karosseriet nærmest ferdig utviklet. Først som tegning, og deretter som kvartskala tremodell.



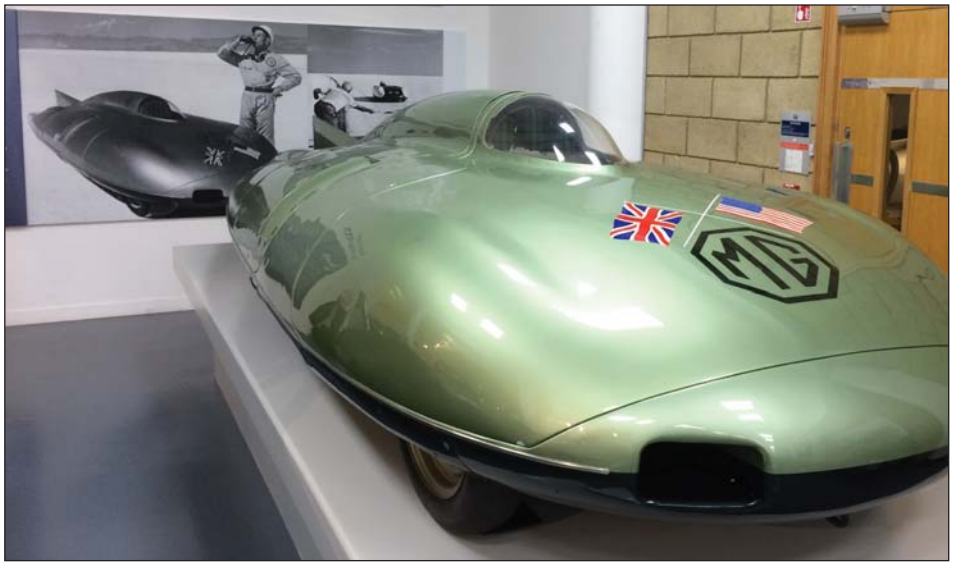
Snart fremme. Den første tremodellen av MGB.

Testing av prototypen

MG-lederne i Abingdon var moderne mennesker, som gjerne ville ligge i forkant av den tekniske utviklingen. Derfor ønsket de selvfølgelig at MGB skulle ha uavhengig bakhjulsfjæring. Fine konstruksjoner



Anatomien til en verdensstjerne. Hele motoren ligger bak forakselen, det gir ideell vektfordeling.



Inspirasjonen, EX 181, kan ses på British Motor Museum.

ble tatt frem, men siden ingen andre biler i BMC-konsernet var aktuelle kandidater til samme løsning, ble det helt umulig å få de nødvendige komponentene produsert til en forsvarlig pris.

Nest best var stiv bakaksel med spiralfærer, langsgående reaksjonsarmer og Panhard-stag som styrte akselen sideveis. Dette var den løsningen man bestemte seg for, og den første MGB-prototypen ble bygd for testing. Den hadde bensintanken på høykant, og reservehjulet stående langs veggen i bagasjerommet inn mot cockpiten.

Det rammeløse karosseriet viste seg å være mer enn stabilt nok i forhold til de målene man hadde satt seg. Dette var før datamaskinens tid – evne til å tåle belastning måtte beregnes manuelt, og det var greit å overdrive litt. Vi er mange som i dag har glede av at MGB er "over-engineered".

Bakhjulsopphenget var derimot ingen suksess. MGs testfører Tommy Haig likte det slett ikke. Panhard-staget ga noen sidebevegelser som heller ikke falt i smak hos resten av ledelsen. Det ble dratt i nødbremsen, og man gikk tilbake til den klassiske konstruksjonen med bladfjærer.

Dermed fikk designteamet en ekspressoppgave i fanget. For at bakfjærene skulle kunne monteres optimalt måtte karosseriet nærmest over natten forlenges med en tomme. Det høres greit ut, men dette var altså før datamaskinens tid. Alle tegninger, kurver og former måtte endres manuelt. Og så havnet bensintanken og reservehjulet tilbake på sin tradisjonelle plass i bunnen av bagasjerommet.

Motoren og girkassen ble hentet nærmest uendret fra MGA, men motoren ble boret opp fra 1622 til 1798 cc, og effekten økt fra 93 til 95 hk. I alle fall ifølge fabrikkens opplysninger. På den rullende landeveien til Peter Burgess, velkjent motorguru og spesialist på MGB-motorer, yter en standard MGB-motor omkring 65 hk på bakhjulene. Det betyr at fabrikken nok har overdrevet ytelsen med noe rundt 10 hk.

>>> fortsetter>>>

Suksess, men ikke hos Renault...
MGB ble introdusert for pressen 20 september 1962, og var en stor nyhet også for journalistene. Til tross for omfattende testing av prototyper på landeveien rundt Abingdon hadde man greid å holde godt på hemmeligheten. Og den 17. oktober var det altså visning i full offentlighet, på London Motor Show i Earls Court.

De første bilene var lakkert i Iris Blue, uten tvil for å sende en tydelig beskjed til markedet om at dette ikke bare var en ny bil, MG ville også skaffe seg et yngre image. Og det virket - salget første år ble det dobbelte av MGA, og importøren i Paris kunne etter kort tid melde at det plutselig kom unge kvinner inn i butikken hans og bestilte MGB. Det skjedde ikke med MGA!

Men ikke alle franske var fornøyd. Noen måneder etter lansering kom det en irritert henvendelse fra Renault. Man mente at fronten på MGB var et direkte plagiat av fronten på Renault Floride. Selvsagt med den forskjell at Renaulten hadde motoren bak, og følgelig ingen grill for luftinntak.

En ubekreftet historie forteller at MGs Syd Enever tilbragte mye tid på standen til Renault da Floride ble lansert på Paris Motor Show i 1958. Da Don Hayter ble spurt om saken for ikke så mange år siden svarte han kryptisk at "Det er jo ikke noe man overser...". Vi kan tenke vårt, men uansett kom det ikke noe mer ut av Renault-saken!

Gran Tourismo fra Italia
Som nevnt var det John Thornleys ønske at MG skulle bygge en "Poor Man´s Aston Martin", og arbeidet med å utvikle en lukket GT-versjon ble påbegynt tidlig.

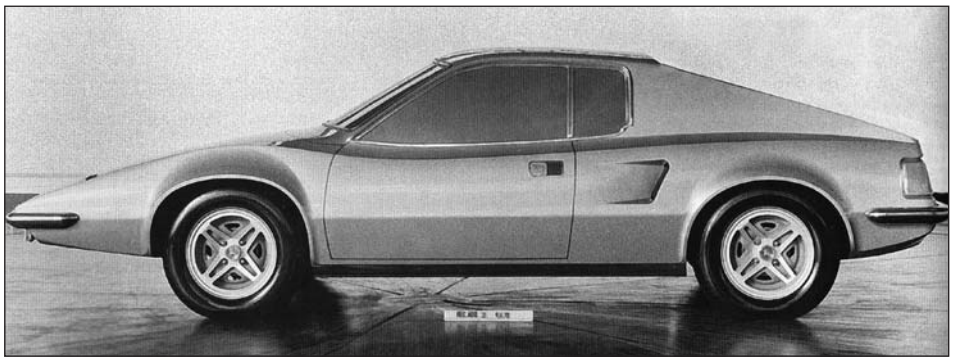
Her ser det faktisk ut som de gode designere i Abingdon møtte veggen. De ble rett og slett ikke selv fornøyde med hva de fikk til. En av årsakene var kanskje at de tviholdt på den lave frontruten som er så karakteristisk for MGB, og som nok kler en åpen bil mye bedre enn en lukket.


Endelig – "The poor man´s Aston Martin".

Noen kom på ideen om å sende en roadster til Pininfarina i Italia for å få dem til å lage en lukket versjon. Pininfarina gjorde det opplagte, de økte høyden på frontruten og lagde et av de vakreste karosserier som noen gang er laget. MGB GT ble en stor suksess fra lanseringen i september 1965.

Men belgieren var først!
I Brussel fantes en dyktig karosserimaker som het Jaques Coune. Hans lille fabrikk gjorde mye artig, som å bygge Mercedes stasjonsvogner og kabriolet-versjoner av Volvo Amazon. Den vellykkede MGB var et opplagt objekt for hans kunstneriske evner. På Brussel Motor Show i januar 1964 viste han frem en riktig vakker GT: Coune Berlinette. Det var ikke så vanskelig


EX 234 fra 1964 kunne blitt en svært vellykket bil, men Midget og MGB solgte for godt som de var!
Foto: Bonhams.


ADO 21 fra 1969 var et mer ekstremt forsøk, som aldri kom lenger enn til en tremodell.

å se at den var bygd på en MGB, men det var betydelige forandringer både i struktur og eksteriør. Et eksemplar ble seriøst vurdert av BMC-toppene Alec Issigonis og George Harriman og vurdert som en mulig produksjonsbil, men de kom til at den "så


Coune Berlinette var meget vellykket, men kunne ikke konkurrere med MGs egen GT.

for italiensk ut"!
Så gikk man heller inn for den versjonen som var under arbeid og ble til MGB GT. Da den dessuten ble tilgjengelig for litt over halve prisen av en Coune Berlinette, var løpet kjørt for den gode belgier. 56 eksemplarer ble bygd.

Flere generasjoner MGB
MGB er så godt kjent for Norsk MG Klubbs medlemmer at det ikke er noen mening i å gå i detalj, men vi kan jo for ordens skyld kort gå gjennom de ulike generasjonene. Det er godt synlige forskjeller, men i bunnen ligger altså akkurat den samme bilen med den samme motoren, fra 1962 til 1980!

Mark 1
Den første modellen, lansert i 1962. 95 hk 1798 cc motor med tre bærelagre, usynkronisert første gir, "pull handle" dørhåndtak. I oktober 1964 fikk motoren fem bærelagre, og i april 1965 kom det dørhåndtak med trykknapp.

Mark 2 og British Leyland MGB
I november 1967 kom det større endringer. Mest synlig var det at girkassetunellen ble bredere. Under den skjulte det seg en ny girkasse med synkronisering på alle gir. Dessuten ble bilen nå tilgjengelig med automatgir.

I 1968 ble BMC til British Leyland, og det fikk konsekvenser for MG. Fra 1969 til 1974 ble MGBen kosmetisk "modernisert" en rekke ganger, og tilpasset forskjellige markeder. Ulike dashbord, interiør, grill og eksteriørdetaljer kom som perler på en snor, men ingen vesentlige mekaniske endringer.

"Rubber Bumper"
Historien om de amerikanske sikkerhetsbestemmelsene som dikterte kraftige støtfangere i større høyde fra bakken er velkjent. For MG betydde det at bilene måtte "jekkes opp" en tomme, og karosseriet måtte forsterkes bak støtfangerfestene. Dermed økte vekten.

De nye bilene som ble lansert litt ut i 1974 fikk tilnavnet "Rubber Bumper", og er lett gjenkjennelige. På grunn av utstyret for å møte avgassbestemmelsene ble motorytelsen på USA-modellene gradvis redusert.

Etter B kommer C...
Da produksjonen av Austin Healey 3000 gikk mot slutten, ble det behov for en erstatning. En sportsbil som hadde mer motor enn MGB, og seks sylindre. En ny tre litersmotor ble utviklet for den nye Austin 3-Litre Saloon. Siden det ikke var penger til å utvikle en helt ny sportsbil tenkte man at løsningen måtte være å droppe denne motoren inn i MGB, og dermed hadde man MGC - Healeyens arvtager!

Men fullt så enkelt var det faktisk ikke. Den nye seks-sylindrede motoren var selvfølgelig både lengre og dypere enn MGB-motoren. Så stor var den at frontbukken med forhjulsopphenget på MGB ikke fikk plass. I hui og hast ble det konstruert et nytt forhjulsoppheng med langsgående torsjonsfjærer.

Problem nr. 2 var at sekseren var bortimot dobbelt så tung som fireren i MGB. Det gjorde noe med kjøreegenskapene. Så var det heller ikke penger til å gjøre synlige endringer på karosseriet, bortsett fra en liten bulk og en kromlist på panseret, og en tomme større hjul. Det ble ikke noen "Ny Healey", slik BMC-ledelsen hadde tenkt. De fleste så faktisk ikke forskjell på MGB og MGC. På toppen av dette ble bilen hastelansert i 1967 før den var helt ferdig utviklet.

MGC fikk derfor en dårlig start, mottagelsen i motorpressen var temmelig lunken, og den ble ingen stor suksess. Produksjonen ble avsluttet allerede i 1969, etter at 9002 biler var bygd.

Men det hører også med til historien at private MGC-entusiaster i årene etterpå har funnet ut av det som fabrikken aldri klarte, å sette opp bilen riktig så den kjører som en sportsbil skal!

Og etter C kommer...V8!
MGB med større motor er en spennende oppskrift, og som så ofte var det private entusiaster som så mulighetene før fabrikken gjorde det. Da BMC og Leyland fusjonerte ble det tilgjengelig en nydelig, lettvekts V8-motor - den som Rover hadde kjøpt fra Buick i 1965.

Mannen som først så muligheten het Ken Costello. I 1970 satte han en Rover V8-motor inn i en MGB, og tilbød å lage flere for salg. Den fikk entusiastisk omtale i motorpressen, og året etter ble en Costello-bil demonstrert for British Leyland. Oppskriften var opplagt riktig, og i 1973 lanserte MG sin egen versjon: MGB GT V8. Med så mye dreiemoment som V8-motoren hadde valgte fabrikken å bare tilby denne modellen i lukket GT-form.

Siden V8-motoren faktisk er 20 kilo lettere enn den vanlige MGB-motoren ble dette en meget velbalansert og rask bil. Av en eller annen grunn ble den bare produsert i 2591 eksemplarer, frem til 1976. Men som vi alle vet, veldig mange biler er i senere år konvertert til V8-motor, også roadstere.

Hva kunne kommet etterpå?
Som tidligere nevnt, modellen MGB var tiltenkt en levetid på 7-10 år. Derfor gikk det ikke lang tid etter lanseringen før man var i gang med en mulig etterfølger. Den kanskje mest interessante ble laget i 1964, med kodenavnet MG EX 234. Den hadde et helt nytt understell konstruert i Abingdon, og et helt nytt og meget velformet karosseri tegnet og bygd av Pininfarina.

EX 234 hadde Alec Moultons geniale Hydrolastic-fjæring, som da var introdusert på Austin/Morris/MG 1100-modellene. Her er fjærene erstattet av gummikonuser, og for-og bakhjul er koblet sammen med væskefylte rør. Hydrolastic er forløperen til Hydragas, som vi kjenner fra MGF. Systemet ga strålende kjøreegenskaper.

Karosseriet hadde en størrelse mellom MG Midget og MGB, men mer romslig enn MGBen. Tanken var at denne bilen kunne erstatte begge de to MG-modellene, utstyrt med Midgetens BMC A-motor eller MGB-ens BMC B-motor. Men så var det jo slik at begge de to solgte riktig bra slik de var, og



Aston Martins forslag til videreutvikling av MGB. Det ble med den ene prototypen.
Foto: Classic Driver Magazine.

BMC hadde andre ting å bruke tid og penger på. I motsetning til de fleste andre prototyper, som gjerne ble hugget, finnes EX 234 fortsatt i beste velgående hos en privat eier.

Et annet og mer ekstremt konsept var en bil med kodenavnet ADO 21, som dukket opp i 1969. Dette var en kileformet midtmotorbil som aldri nådde særlig mye lenger enn til en maskert MGB GT for teknisk testing, og en fullskala tremodell. Der stoppet det, men frøet til en MG med midtmotor var plantet!

Det siste forsøket
MGB var populær helt til siste slutt. Faktisk mye mer populær enn Triumph TR 7, som var ment å skulle overta den britiske sportsbiltronen. Det fantes folk i britisk bilindustri som så verdien i dette da det åpenbart gikk mot slutten i Abingdon. Noen av dem jobbet i Aston Martin Lagonda. I oktober 1979 forsøkte et konsortium med AML-folk i spissen å få kjøpt MG-fabrikken, og overta rettighetene til merket MG.

Tanken var at man først skulle lage en modifisert og modernisert versjon av MGB roadster, og senere utvikle en ny bil basert på MGB-plattformen. En prototype ble bygd, men lenger kom denne planen ikke.

Så var det slutt.
Allting har en ende. For MGB kom den 23. oktober 1980, nesten på dagen 18 år etter lanseringen på London Motor Show.
512 143 biler var blitt bygd, en rekord som først ble slått i 2000 av Mazda Miata/MX5. Og egentlig ikke da heller, siden Mazda-salget ble utgjort av to ganske forskjellige bilgenerasjoner, mens MGB faktisk var den samme bilen hele tiden.

British Leyland, eller BL Cars som de nå het, var i trøbbel. Ledelsen var mye mer opptatt av Triumph enn av MG. Storbritannia var også i trøbbel etter et tiår med politisk uro og streiker. MG ble ofret og nedlagt for å bedre situasjonen for BL Cars. Hvor ironisk er det ikke da at merket MG lever videre og vokser, mens nesten alle de andre merkene i BL Cars forlengst er historie.

Med den siste MGBen forsvant også bilmerket MG. Men ikke lenger enn til 5. mai 1982. Da hadde ledelsen i BL omsider skjønt at kundene deres faktisk ønsket å kjøpe MGer, og at merket var verdifullt.

Man lanserte en trimmet versjon av Austin Metro med oktagonen i grillen og veldig mange steder i interiøret. Med MG Metro var merket i gang igjen. Men det er en helt annen historie...



MGB var stjernen i en legendarisk reklamekampanje på 70-tallet.



MG i sitt rette miljø.



En "Rubber Bumper" er lett å kjenne igjen.



Renault Floride. Det går kanskje an å skjønne at franskmennene var irriterte?

Norsk MG Rally 2022 i Hardanger

Norsk MG Rally

Kjære MG-entusiast
9.-12. juni 2022 inviteres du til Eidfjord i Hardanger

Av Anders Rasmussen
Foto: Anders Rasmussen og Eva Kralik Mørck

Etter to års pandemifravær var det endelig klart for klassikeren, Norsk MG Rally med vakre Hardanger som en perfekt ramme om arrangementet. Vøringsfossen Fjordhotell i Eidfjord, var valgt som overnattingssted og base under hele arrangementet. Hotellet bød på høy komfort og meget god mat. Hverken Yr eller Storm varslet det helt store været for caber med varierende grad av tette kalesjer. For min egen del gikk transportetappen fra Sandefjord til Eidfjord fint. Våte veier, men ingen nedbør i lufta og jeg kunne kjøre uten tak hele veien. Vel framme i Eidfjord var det hyggelig å treffe igjen kjente fra tidligere treff så vel som nye fjes med ditto nye bilbekjentskaper.

Fredag morgen ble vi delt opp i to grupper og ganske snart forstod vi hvorfor. Det er trangt og bratt i Hardanger. Da vi krysset Hardangerbrua ante jeg et artikulert stønn fra bombrikken. Brua er imidlertid spektakulær og verd hver krone å passere. Vi fortsatte østover og ankom snart Ulvik hvor vi ble entusiastisk heiet videre av tyske cruiseskipturister. Det bar bratt oppover i lia, igjennom små og store lunder av frukttrær før vi ankom Syse Gard. Her fortalte eierne oss stolt om gårdens historie, dagligliv og produkter. Jammen ble det tid til både smaksprøver og handling i gårdsbutikken også. Deretter ble det sceneskifte, - første gruppe vandret et par hundre meter over til nabogården Lekve Gard for deilig lunsj og en presentasjon av gårdens produkter. Den andre gruppen møtte vi i motsatt retning etter at de hadde tilbrakt en hyggelig stund på Lekve.

Etter lunsj var det fritt valg til opplevelser. Mange kjørte veien over heia til Granvin, en flott MG vei! Selv valgte jeg sammen med to andre biler å kjøre helt innerst i fjorden til Osa og deretter bokstavelig talt rett opp i fjellet. Målet var veiens ende nesten 1100 m.o.h. Etter mange krappe svinger og til slutt en diger snøskavl tvers over veien måtte vi gi slipp på målet. Det var like greit, en MG kokte som en dampmaskin og de andre ble merkbart varmere. Ved fonna traff vi en hyggelig, ungdommelig og svært snakkesalig amerikansk dame som kunne fortelle at hun hjemme i Wisconsin hadde en MGB! Dessverre hadde hun egen leiebil på stedet, ellers skulle jeg med størst glede tilbudt henne min ledige passasjerplass ned til bygda igjen, - eller lenger hvis hun hadde ønsker om det. Det skulle ikke stå på meg!

Lørdag morgen fikk vi valget mellom to ruter. Den lange ned Sørfjorden til Odda og videre ut til Utne, den andre over



Selv om det bygges nye bruer så er det fremdeles mange steder hvor vi må ta ferge.



Etter nesten 1100 høydemeter på en bratt vei fra Osa og opp på fjellet ble det vel varmt for en av MGene.

Hardangerbrua og videre til Kvandal før det ble ferge til Utne. Fra Utne kjørte vi på smale og svingete veier med flott utsikt over Hardangerfjorden før vi ankom Jondal. Her ventet enda en ferge for transport over fjorden til Tørvikbygd. Skyene ble mørke og regntunge så her kom valgets kval. Alle kalesjene ble slått opp, men rett før ankomst mente flere at det lysnet igjen og mange kalesjer ble pakket sammen. Trygt i land i Tørvikbygd var det imidlertid bare å slå opp kalesjene enda en gang, for alle himmelens sluser åpnet seg! Vi passerte Norheimsund og stoppet for lunch i Øystese. Etter lunsj var det ingen tvil lenger, kalesjene skulle av og vi kjørte hjem til Eidfjord uten så mye som en vanndråpe i pannebrasken.

For oss uten tak ble det mye vind i ansiktet og mange spektakulære vakre utsikter. Deilig var det derfor å lande litt på hotellet med en kald øl og utveksling av mer eller mindre sanne historier. Lørdag kveld var det festmiddag. Nok en gang vartet hotellet opp med deilig mat og god drikke. Kveldens toastmaster, Bjørn Olav Fischer holdt fin orden på arrangementet og hadde et vel av gode historier på lur. Det ble mye smil, latter og munterhet

Helt til slutt er det bare å ta av seg hatten for de som har laget et så flott og knirkefritt arrangement. Det ligger mye erfaring og et omfattende arbeid til grunn. Takk til Steinar Braaten, Erik A. Bogaard og Tore Lie. Norsk MG Rally har blitt arrangert i en årrekke. En takk går derfor også til Berit Frøseth Nielsen som har bidratt i tidligere års rallies. Tusen takk skal dere ha!

Med hilsen fra veldig fornøyde deltakere!



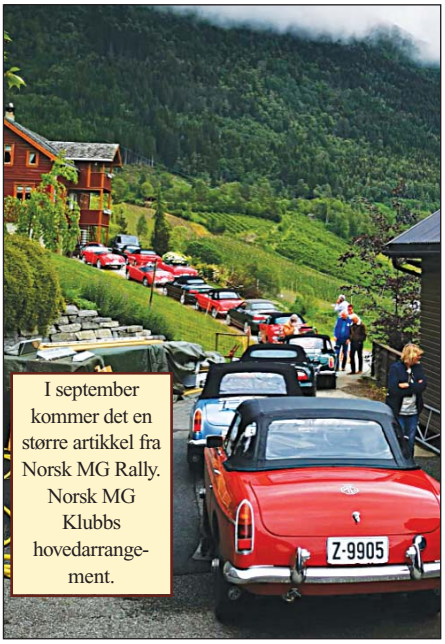
Tre ekvipasjer fra Sandefjord på vei hjem fra Norsk MG Rally i Hardanger.



Jeg rustet meg ut for turen videre over fjellet.



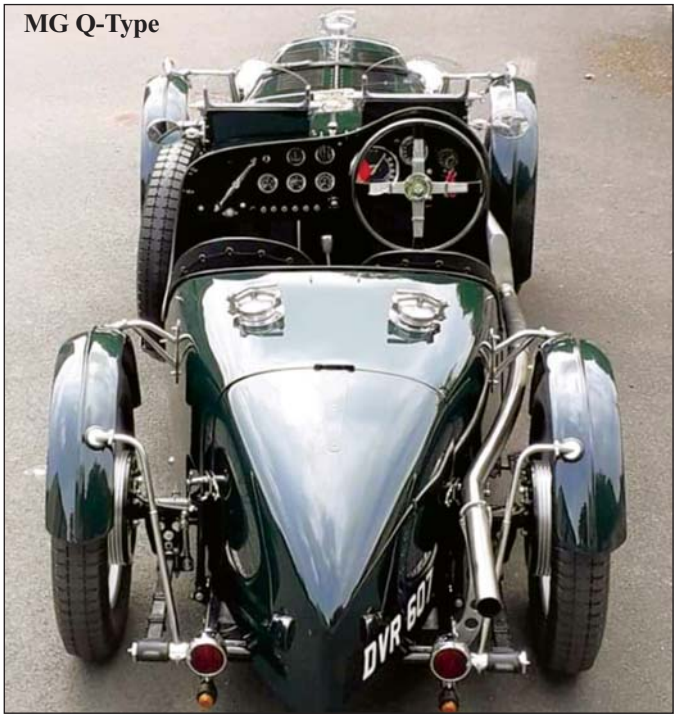
Ved snøfonna traff vi en hyggelig dame som selv hadde MGB hjemme i USA og som gjerne kunne ta bile av oss.



Besøk på Syse Gard - omvisning og sidersmaking.

Et kunstverk på 4 hjul!
Produser kun i 8 eksemplarer i 1934. Pris ca. 600 pund.
Motor under 750 cm3, men i full racing-utførelse hadde bilen 147 hester!
Det hadde aldri vert levert noen motor i den klassen med så høy effekt før.
Enkeltseteutgaven med George Harvey-Noble som fører oppnådde en hastighet på 196 km/t på Brooklands racerbane i 1937.
Rekorden står den dag i dag!

MG Q-Type





Selv om det er en stund siden kvinnedagen er det flott å se MG-damer som mekker på biler. Vi menn bør nok inkludere våre co-drivere mere og sammen pusse, reparere og fikse på våre MGer.



Trenger ikke stor bil for å reise på ferie!

Teknikk & Råd & Tips & Erfaringer



Bytte av topp m.m. i MG TF

Av Helge Syversen,
kontaktperson MGF/TF-registeret

I marsutgaven av MG Magasinet fortalte Helge om at starten på jobben med å bytte topp var i gang. Han hadde håpet å ha kommet lengere med prosjektet pr. juni, men han måtte selv "på service" for å bytte et kne og da er det noen uker på krykker. Men deler er kjøpt inn og prosjektet går fremover.



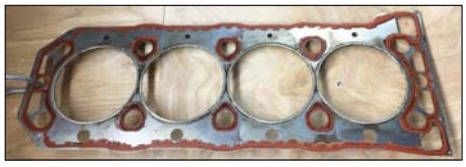
Her er fortsettelsen.

Brukte lang tid for å finne feilen som gjorde at kjølevæsken forsvant sporløst! Har konferert med mange klubben om hva dette kunne være, men fikk aldri et svar som jeg slo meg til ro med. Bytte toppakning var det svaret som de fleste foreslo, basert på MGF/TF historie naturlig nok. Jeg sjekket ut alle teorier, men fant aldri noe som stemte helt. Vannet ble bare borte og det gikk ikke i oljen, ikke på bakken, ikke ut av lokket på tanken og eksosen gikk ikke i kjølevannet (brukte en tester til dette) og det kom ikke hvit damp ut av eksosen som jeg kunne oppdage!

Leste på nettet at MGF har plastikk innsugsmanifold og den kunne vri seg og få lekkasje i pakningen mot kjølevannet. Dette hørtes fornuftig ut, men MGTF har aluminiums innsug og det fant jeg ingenting om på nettet. Men hvis det suges inn vann i innsuget på en eller flere sylindre så blir pluggene vasket rene.



Pluggen på sylinder 1 til venstre var noe renere.

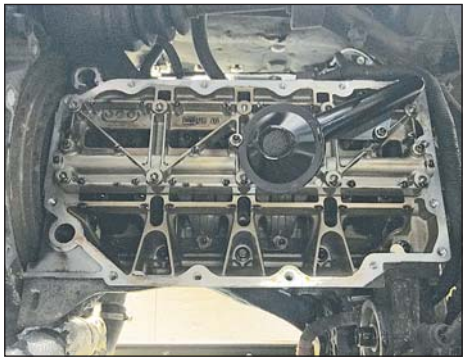


Toppakningen var hel - ikke årsak til problemet.

Da var det bare ta av innsugsmanifold og sjekke pakningen. Den var hel, litt skuffet over det. Begynte å bli sent for jeg skulle på møte hos Classic Car i Follo så jeg tok noen bilder i full fart som ikke rakk å se nøye på. På møter traff jeg Gisle og viste ham bildene.



Etter at vi forstørret et av bildene så kom en sprekk i topplokket tydelig frem.
Der lå feilen!



Bilde av motoren sett fra undersiden. Du ser olje-pickup og oilrailen.

Da er det nytt topplokk som gjelder! Ville ikke prøve å sveise da mulighetene for å få en ny sprekk er stor. Jeg fant et helt nytt topplokk med ventiler innsatt og det var på tilbud, så det var perfekt. Dette var hos Rimmer Bros i England.



"Gamle deler" rengjort og glassblåst, blir som nye.

Ved topplokkbytte er det flere deler som bør byttes eller overhales. Ny vannpumpe, beltestrammer, registerrem, oljepumpe eller i hvert fall ny simmerring, (må ha en avtaker for å få denne av) og dynamobelte.

Det jeg vil anbefale når det gjelder toppakning, er et kit som inneholder nye topplokksbolter, forsterket oilrail og den nyeste toppakningen fra SAIC (Kina). Rimmer nr. ZUA000530. Den forsterkede oilrailen gjør at motoren ikke vrir seg, som kan lage lekkasjer i mellom pakning og blokk.

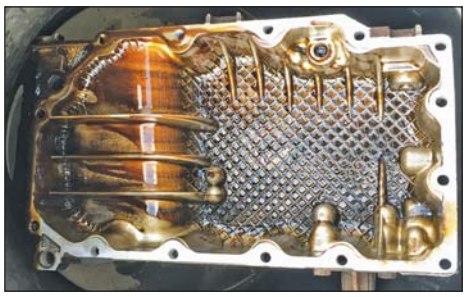


Forsterket oilrail i Formel 1 kvalitetsaluminium, mye sterkere og stivere. Bidrar til at blokka ikke vrir seg.

Kviet meg litt for å skulle bytte denne oilrailen, men det er ingen sak. Står ikke forklart mye om det på nettet, men det er bare å skru av bunnpannen så henger railen i et par skruer så er den løs. God anledning til å gjøre bunnpannen helt ren.



Bunnpannen ble grundig rengjort.



Bilde tatt av innsiden av bunnpanne.
Denne er stivet opp med mange ribber.

Dette kitet inneholder ikke eksos og innsugsmanifoldpakninger så det må også kjøpes. Selv om du ikke skal bytte topplokk så må du kjøpe pakningen over kamakslene. Når du har topplokket av lønner det seg å bytte de 4 simmeringene når du først har det ute.

Når det gjelder timing av motoren så er det ganske enkelt, men selv de beste kan gjøre feil her. Skriver en egen artikkel om dette.



Kamaksel drevene på K 4 - 16 ventiler er helt like. (samme delenr) VVC utgaven av K 4 har forskjellige drev! Riktig feste av kamakslene på drevene er meget viktig, - feil her gjør at motoren ikke starter.
I neste Magasin kommer jeg tilbake med en egen artikkel om dette. Lett å gjøre feil her.

Nb! Når topplokket er av skal du aldri dreie på motoren. Boltene skal være strammet før du gjør noe. Grunnen er at denne motortypen har løse våte foringer som sitter limt fast nede i blokka. Blir foringene løftet på ved at et stempel går opp, så har du stort problem. Mulig du må skrote motoren!

Dette var mye om mangt, men har ikke begynt å sette ting sammen enda da jeg går på krykker til langt ut på sommeren. Skal fortelle mer om hvordan dette går i neste utgave av MG Magasinet.

K-motoren

K-serie motoren ble bygget av MG Rover i perioden 1988 og 2005. I MGF og TF er motoren midtstilt, noe som gir suverene kjøreegenskaper, men er lite servicevennelig og en kjølevæskelekkasje under innsugningsmanifolden kan gå ubemerket hen og gi alvorlig skade på topplokket.

Nanjing Automobile (NAC) kjøpte eiendelene til MG Rover etter konkursen i 2005 og fortsatte å produsere N-serien i en forbedret versjon av K-serien med en redesignet toppakning og oljeskinne bygget på det originale verktøyet. Denne motoren ble brukt på den relanserte MG TF. K4 - motoren er blitt forbedret av Saic i Kina via et Engelsk Racing firma, Ricardo plc, og kalles KAVACHI-motor.

Med et redesignet topplokk, forbedrede vannkanalsystem, avstivet blokk samt endring av produksjonsprosessen og kvaliteten på materialet, blir Kavachi sett på som toppen av utviklingen i K-serien. Fra og med 2015, med mer enn et halvt tiår i markedet, har det ikke vært rapportert problemer med toppakningsfeil på biler som bruker Kavachi-motoren.

MG TD 1953 - en bil for MG-entusiaster

På www.finn.no har jeg automatisk søk på annonser av merket MG. Pr. i dag har jeg som redaktør lagret 605 annonser. Denne annonsen som vårt medlem Gisle Gunset har lagt ut viser flott bil og spesielle detaljer som en TD fra 1953 kan ha. Flere av "finessene" har Gisle selv konstruert.

FRA ANNONSETEKSTEN

Bilen er importert fra USA av nåværende eier i 2014 Det ble opplyst da, at restaurering ble utført en gang på 1980 tallet av eier nr.2. Jevnlig vedlikehold er foretatt og bilen fremstår som veteranbil i god stand. Noen små kosmetiske slitemerker på lakk ved dører og hovedlykt. Det kan nevnes at: setehøyde, clutch og bremsepedaler har avstandsjustering, samt på rattstammen. Låsbart hanskerom og bagasjerom. Kalesje og overtrekk til seter i sort kunststoff. Originalt varmeapparat. Det medfølger nytt ombyggingssett til eikefelger og 5 stk. eikefelger. Felger trenger lakkering eller fornikling. Ta gjerne kontakt for ytterligere opplysninger.

Mobil 95157910
Epost gislegunset@hotmail.no



Gisle har laget låsbart bagasjerom og hanskerom - da dekkes et eventuelt innbrudd på forsikringen.



Ekstralys og "badgebar" på forkrommet fanger.



Verktøykasse i motorrommet.



Et prakteksemplar av MG TD - Farge Ivory - Gearbox 4 trinns 3 sync - Motortype XPAG 1250 cm3



Målepinne til bensintanken.



Justerbar rattstamme.
Setehøyde, clutch og bremsepedaler har også avstandsjustering.



Armlener med oppbevaring - egen patent.



Nedfellbart bagasjebrett.



Verktøykasse og sveiv.

MG TD 1950 - 1953
TD fikk en modifisert hypoid bakaksel og MG-Y type ramme. Ny forstillings med uavhengig fjæring, spiralfjærer og tannstang, og den fikk mindre (15") platehjul. Bilen fikk også 5" større sporing enn forgjengeren (50"). Støtfangere ble også standard utstyr for første gang. I 1950 ble MkII utgaven introdusert med en kraftigere motor som hadde kompresjon på 8,0 til 1 og 57 bhp ved 5.500 omdreininger
Ca. 30.000 biler ble produsert, hvorav ca 28.000 ble eksportert.

NY SPALTE I MG MAGASINET
Din MG i MG Magasinet? Kontakt redaktøren.

Min MG

Av Skjalg Steiro, Sortland
Kontaktperson MG Nord



"Min MG – og andre kjøretøy på 2 og 4 hjul".

Blant hundeeiere er det et uttrykk som heter "you can't just have one" - og det uttrykket passer også godt for oss som er interesserte i klassiske kjøretøy uavhengig av om de har 2 eller 4 hjul.

Jeg er født midt på 60- tallet og "vokste opp" i baksetet på en Boble inntil denne i 1976 ble byttet ut i en brun Mazda 818. For en bilinteressert gutt var det en stor dag da pappa kom hjem med den nye bilen kjøpt for den nette summen av 38.000 kroner. Etter hvert ble det både sertifikat og egne biler der det knapt var mulig å sitte i baksetet - til stort bagasjerom med plass til både hund og barnevogn.

Jeg og Drude – min kone var sent ute med å oppdage "Syden-landet", og det var på en tur dit høsten 2009 at vi for første gang fikk oppleve gleden med å kjøre cabriolet – en rød Nissan Micra. I denne knøttlille bilen oppdaget vi alle de små gårdsveiene, koselige kroene og hyggelig landsbyfolk vi ikke visste fantes på charter-/ferieøya Mallorca. På tur hjem til hotellet etter å ha levert tilbake den lille røde Micraen oppsummerte vi dagens opplevelser – og vi var begge enige om at uten den lille røde cabrioleten hadde opplevelsen ikke vært den samme. På det tidspunktet reflekterte vi ikke så mye over at det er stor forskjell å kjøre åpen bil på en øy i Middelhavet med stabilt sommervær "året rundt" og til en dårlig nord-norsk sommer der nordvesten blåser iltert gjennom Sortlandssundet hele sommeren. Noen ganger er det godt å ha korttidshukommelse!

Vel hjemme på Sortland, og etter å ha pakket ut feriekoffertene begynte vi å lete etter en cabriolet på finn.no. Kona hadde mest lyst på en moderne bil uten tekniske problemer, men jeg så muligheten for å investere i en bil med sjel, m.a.o. en klassiker. Etter å ha lest et utall klassiske bilblader til øyene ble store og våte og snakket med noen av de få MG-eierne som finnes her nord - landet vi på en British Racing Green MGB fra 1967 på Oppegård.

Bilen var gjennomgått fra A til Å både mekanisk og karosserimessig, og etter en NAF-test og påfølgende samtale med vedkommende som testet MGen kjøpte vi denne usett! Vi var nå kommet til slutten av oktober måned og vi så "ulekt" på å hente bilen hjem til Sortland på denne årstiden, men da selgeren tilbydde seg å lagre bilen i en tørr garasje til neste vår takket vi JA til dette uten å blunke.

En langhelg i mai 2010 fløy vi til Gardermoen for deretter å ta buss til Oppegård, - og der sto den grønne MGBen og ventet på oss. På det tidspunktet jobbet sønnen vår om bord på en av hurtigrutene, og planen var derfor å kjøre nyervervelsen til Bergen for deretter å la den seile sjøveien hjem til Sortland. Vi koste oss langsomt på tur til Bergen og benyttet anledningen til å overnatte i Risør, Farsund, Lindesnes og Haugesund før vi endelig nådde Bergen og MS Vesterålen som skulle ta MGen nordover. Vi hadde fint vær på hele turen til Bergen, men måtte erkjenne at det var forskjell på å kjøre åpen bil på Mallorca tidlig i september og langs Sør- og Vestlandet i begynnelsen av mai måned. MGen kom hjem den 15. mai, og den påfølgende dagen, for øvrig en fin dag - bestemte vi oss for å kjøre en tur på kirkegården for å sette blomster på graven til Drude's far. Den siste kilometeren frem til kirkegården måtte vi kjøre "slalom" mellom hullene på en dårlig grusvei og idet vi ankommer kirkegården faller caliperen av på venstre forhjul. Til tross for iherdig leting etter skruene til caliperen finner vi ikke disse, og vi må alle 3 - Drude; MGen og undertegnede returnere hjem i en bergingsbil fra NAF. Vel hjemme stimlet naboene seg rundt bergingsbilen og mindre pene ting ble sagt om den "nye" og flotte MGen vår.



MGen og Drude utenfor Storjord Hotel - Norges minste hotell med 4 rom. Bygd i 1923 og er et av de best bevarte trehotellene i Norge. Det ligger i Saltdal i Nordland, omgitt av høye fjell og nasjonalparker.



Renovert og oppgradert Blaupunkt Heidelberg fra 1963.



Bilde av min maskinpolerte MGB 67 modell i kveldssol. Holmøy Maritime AS sitt administrasjonsbygg og kaianlegg til høyre i bildet, som forøvrig er tegnet av arkitektfirmaet Snøhetta.

Etter en litt trå start har den ikke sviktet oss selv på ferieturer opp mot en uke. Høydepunktet i vårt samliv - MGen og oss - var en ukestur for noen år tilbake nedover Helgelandskysten der Nord-Norge viste seg fra sin aller beste side, og der vi med unntak av noen kilometer mellom Rognan og Fauske kjørte sammenhengende en hel uke med caben nede. En fantastisk tur som vi ofte mimrer over - og som troner på toppen av ferieopplevelser - så langt.

Oppgraderinger: Som tidligere nevnt var bilen i god stand da vi kjøpte den, men noen oppgraderinger er det blitt gjennom årene. Varmeapparatet ble tidlig byttet ut med et med et større register (3 kw), og dette gjør at caben forblir nede selv om utetemperaturen kryper under 10 grader. Termostatstyrt kjølevifte og oljekjøler har også bidratt til å gjøre kjøreopplevelsen mindre bekymringsfull de få gangene det måtte oppstå køkjøring.

For noen år siden kjøpte jeg en Blaupunkt Hildesheim bilradio fra 1963 på ebay (England). Denne sendte jeg til www.classientials.com i Nederland som monterte bluetooth og dab-adapter i radioen. Den gamle tidsriktige bilradioen er blitt en flott detalj i dashbordet til MGen som blir lagt merke av forbipasserende når jeg spiller tidsriktig musikk via bluetoothen fra telefonen. En nesten original oppgradert høyttaler fra MG Hagen passer perfekt i konsollen og gjør lydopplevelsen nesten som en moderne radio. Tidsriktige ekstra-/fjernlys fra Lucas, også de kjøpt på ebay bidrar til å gjøre bilen komplett.

You can't just have one: Med årene- og bedre familieøkonomi har samlingen av klassiske kjøretøy økt, noe som medførte at jeg for noen år siden måtte spørre svigermor om jeg kunne få en tomt av henne for å bygge hus, les garasje, til samlingen på to- og fire hjul- som nå teller 4. MGen har fått en venn fra Stuttgart – en Sahara Beige Porche 911 fra 1974. De siste årene er det også kommet 2 klassiske engelske motorsykler i garasjen hos svigermor - en BSA C15 fra 1961 og en Triumph Bonneville fra 1978. Det finnes også en Massey Ferguson traktor på gården, også den fra UK - ja da er jeg vel nesten som Anglofil å regne.

Dette var historien om "Min MG", et lykkelig samliv i snart 13 år og som forhåpentligvis vil vare i minst 13 år til. Nå gjenstår det bare å ønske alle MG-eiere rundt i det ganske land en riktig god MG-sommer.
Kjør forsiktig!

MG-hilsen fra
Drude og Skjalg Steiro



Nypolert MGB "badet" i kveldssol.


To engelske veteraner fra tidlig 60 og sent 70- tallet



MGBen og en engelsk "storebror" om bord i MS Tysfjord på tur mot nye eventyr.

"MG-damer på tur 2022"

FULLTEGNET!

I mai var alle plassene bortbestilt og 20 kvinnelige MG-kjørere kan glede seg til langhelg 19. til 21. august på TYRIFJORD HOTELL i Vikersund og lørdagstur til Blaafarveværket med omvisning og lunsj. Festmiddag på hotellet om kvelden - bobler og overraskelser m.m.

Du kan sette deg på VENTELISTEN

Om noen blir forhindret fra å delta vil de på ventelisten få tilbud om å bli med.

Send "ventelistemail" 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 • sentertilhørighet
CO-DRIVERE TRENGER IKKE VÆRE MEDLEM I NORSK MG KLUBB

Du vil få en ventelistebekreftelse fra Laila og får du tildelt plass må du innbetale et depositum.

PRISER
Tyrifjord Hotell 2 netter inkl. frokost og middag kr. 3.700

Depositum: kr. 800 som dekker bl.a. Guidet omvisning og lunsj på Blaafarveværket, rallyboard, materiell og gaver/overraskelser.

ARRANGØRTEAM
Anne Bakken Sandtveit mob. 900 72 100
Laila Bjørhall mob. 932 33 334
Karin Herwig mob. 924 06 928



Skal du på MG-tur i Europa?

MGF Kempenrit 2022 arrangeres i Belgia 21. august av MG Car Club Antwerpen. Det er spesielt for eiere av MGF eller MGTF, men alle med MG kan delta.
MER INFO: www.mgcarclubantwerp.be



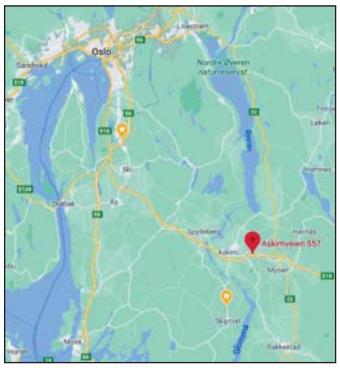
Vinterlagring av bil og MC





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,-

Recharge yourself

MG5 Electric fra 325 890,-*



Verdens første 100% elektriske stasjonsvogn

MG5 Electric er en toppmoderne stasjonsvogn som tilbyr god plass og lang rekkevidde på inntil 400km** WLTP til en rimelig pris. Modellen kommer med 7 års garanti**.

*Veil. kundepris levert Moss, lokale lev. kostnad kan tilkomme. Forbruk komb.: 17,8 kWt/100 km (WLTP). CO2-utslipp 0 g/km. Pris-eksempel lån fra Santander Consumer Bank: 1,99% nom./ 4,31% eff, 35% egenkapital, lånebeløp kr. 216 079,- o/7år, kostnad kr. 33 483,- totalt kr. 249 561,- Flytende kampanjerente i de første tre årene (p.t. 1,99%), som deretter justeres til gjeldende produkt-rente (p.t. 4,95%). Både kampanje- og produktrenten er flytende og følger normal renteutvikling i hele låneperioden. Tilbudet gjelder til 30.06.2022. **Elektrisk rekkevidde avhenger av kjørestil, veiforhold, utetemperatur, varme/klimaanlegg og forhåndstemperering. 7 års garanti eller 150 000km, det som inntreffer først. Med forbehold om skrive- og trykkfeil.

Nytt fra styret i Norsk MG Klubb

Styret har jevnlig styremøter på ZOOM og diskuterer hendelser som digitale årsmøters framtid, trykksaker og regalia samt kontroll på den økonomiske situasjonen i klubben.


Tore Lie

Tore Lie valgte å gå av som nestleder ved siste Årsmøte. Vi som har arbeidet sammen med Tore de siste årene har hatt en fin tid. Han er strukturert, positiv og en mester i å skrive. Fra alle i styret; takk Tore for din store innsats for MG Klubben!

Heldigvis stiller nye krefter opp. På årsmøtet i april ble Bjørn Erik Vesterås valgt som ny nestleder i Norsk MG Klubb. Slik vi kjenner Bjørn Erik har vi fått en arbeidsom og god planlegger. Bjørn Erik var tidligere leder av Rogaland Senter og har vært styremedlem så det skorter ikke på erfaring i klubbsammenheng.


Bjørn Erik Vesterås

En av klubbens tidligere ledere og nå leder av Bergen Senter, Peter Skarsjø, ble valgt til nytt styremedlem. Peter har lang erfaring i senterdrift, styrearbeid og er en svært erfaren mann når det gjelder data og konstruksjoner i web-sammenheng. Peter er faktisk "far" til vår hjemmeside: www.nmgk.no Vi gleder oss til å arbeide sammen med Bjørn Erik og Peter.


Peter Skarsjø

Styret arbeider nå med å sette sammen en ny rally-komite til klubbens hovedarrangement: **Norsk MG Rally i 2023**. Alle senterledere har fått en henvendelse fra styret om å komme med forslag til kandidater.

Styret diskuterer også hvordan vi skal få en mer aktiv hjemmeside. Peter er i gang med en del endringer for å gjøre siden mer attraktiv, men uansett; vi ønsker bilder og tekster til nettsiden fra medlemmene denne sommeren. Det er mange som er flinke til å legge inn bilder og tekst på Facebook. Mye av dette kan med fordel også sendes til hjemmesiden.

Send tekst og bilder til:
nmgkwebmaster@nmgk.no

NYE KONTAKTPERSONER I NMGK

I hvert medlemsblad finner dere oversikt over Senterledere, Kontaktpersoner og Kontakpersoner for registerne (tidligere het disse Registerførere).

Vår nye nestleder har også påtatt seg å bli kontaktperson for Oppland og Hedmark.

NY KONTAKTPERSON
MG Innlandet/Oppland & Hedmark
Bjørn Erik Vesterås
Mobil: 975 47 036
bjorn.vesteras@lyse.net


Skjalg Steiro

MG Nord har ikke hatt kontaktperson de siste to årene etter at Odd Enevold i Hammerfest gikk bort.

NY KONTAKTPERSON
MG Nord
Skjalg Steiro
8406 Sortland
Mobil: 952 64 407
skjalg.steiro@biomar.no

StyreWeb

StyreWeb - nye nettsider m.m.
Klubbens IT-plattform er til dels usammenhengende og vanskelig oppdaterbar. Blant annet er regnskapssystemet og medlemsregisteret ikke koblet. Dette fører til mye dobbeltarbeid. Styret har derfor besluttet å ta i bruk en del funksjoner i StyreWeb for å forenkle dette. Det arbeides også med å se på hvilke muligheter StyreWeb kan gi fremover for andre deler av våre kommunikasjonsflater.

Norsk MG Klubb er en av de 152 kjøretøyklubbene som eier paraplyorganisasjonen LMK. LMK har inngått avtale med **StyrWeb** og tilbyr eierklubbene, som Norsk MG Klubb, GRATIS **StyrWeb med samtlige moduler**! Dermed får vi et nytt verktøy som vil forenkle og styrke klubbens arbeid og gi medlemmene mange nye og praktiske muligheter.

MEDLEMSKONTINGENT PÅ MAIL
I år fikk medlemmene i klubben for første gang giro med medlemskontingent for 2022 tilsendt på mail. Kasserer Anita Wiksaas og StyreWeb fikk giroene produsert - og nå med KID-nummer som gjør identifisering av betaler oversiktelig. Mindre arbeid for kasserer og bedre oversikt over økonomien for klubben.

Hva som skjer med nye funksjoner og StyreWeb kommer vi tilbake til senere.

MEDLEMSMATRIKKEL

Som en del av samarbeidet med StyreWeb blir medlemsmatrikkelen nå ivaretatt av:
Anita Wiksaas, Mobil: 922 98 999
Svein Arne Lindebjerg, Mobil: 908 67 096

RESULTAT FRA DET DIGITALE ÅRSMØTET I APRIL 2022

Norsk MG Klubb hadde i april 2022, forhåpentligvis sitt siste digitale Årsmøte. Det positive med digitale Årsmøter er at klubben sparer en del penger på å holde digitale Årsmøter. Det vi sparer kanaliserer vi videre til klubbens sentre. Sentrene er klubbens "hjerte" og fortjener økonomisk støtte for å kunne gi noe hyggelig tilbake til medlemmene. Vi ser for oss å avholde Årsmøte 2023 på vanlig måte, altså fysisk tilstedeværelse på Årsmøtet.

Resultatet av årets Årsmøte er at innkalling, regnskap, budsjett og valgkomiteens forslag ble vedtatt.

VALG
Det nye styret for 2022 har følgende sammensetning:
Leder Ola Thygesen
Nestleder Bjørn Erik Vesterås
Sekretær Halvor Asland
Styremedlem Anne Bakken Sandtveit
Styremedlem Peter Skarsjø
Kasserer Anita Wiksaas
Varamedlem Ellen Babette v d Horst
Varamedlem Per Roger Nielsen

Revisor Egil Pedersen
Valgkomiteen:
Leder Torbjørn Stangnes
Medlem Øyvind Wiksaas
Medlem Bernt Haugen

FØR PANDEMIEN HADDE VI ORDINÆRE ÅRSMØTER: 2018 HALDEN • 2019 BERGEN

Om klubben fortsetter med Digitale Årsmøter vil tiden vise, men her er noen glimt.


Bergen 2019


Bergen 2019


Halden 2018


Halden 2018

SENTERLEDER-NYTT



ROGALAND

***Erling Vølstad** ble valgt til ny senterleder for Rogaland på årsmøte i februar 2022 etter Bjørn Erik Vesterås. Erling er 69 år og pensjonist og har vært senterleder i Rogaland i 4 år tidligere. .*

Min motorinterresse fikk jeg nok inn ved fødselen da min far var bilmekaniker hos Volvo så derfor ble det Volvo som ble yndlingsbilen min. Tidlig i tenårene ble det skruing på bil samt motorsykkel, men etter at jeg giftet meg og fikk 3 barn, måtte jeg avstå fra motorsykkel for det var farlig sa min kone. Jeg jobbet 3 år som ansvarlig for klargjøring og salg av bruktbiler hos Bilhuset i Stavanger. Etter 30 år som selger og avdelingssef for THORN Lighting var det på tide å pensjonere seg. I 2013 ble jeg nesten headhuntet til MG miljøet av min gode venn Kåre Fossum - og jeg som tidligere bare hadde holdt meg til gamle Volvoer og Moto Guzzi motorsykler. Har forresten vært leder i Moto Guzzi Jæren siden 2002.

I 2013 byttet ut min siste Volvo P1800 med en nydelig rød MGB 1965. Da ble plutselig interressen til min kone Wenche også vekket. Vi engasjerte oss og ble med å restarte NMGK Rogaland senter i 2014, - starten på en fantastisk flott tid. Jeg ble valgt til senterleder inntil Bjørn Erik overtok i 2018 og jeg gikk over til å være kasserer frem til valget nå i februar. I tillegg har jeg hatt noen år i valgkomiteen i NMGK. Vi er veldig aktive i Rogaland og ikke minst så har jeg engasjerte og aktive personer med meg i styret som består av:



Senterleder Erling Vølstad, Nestleder Arvid Johnsen, Kasserer Johan Ørke, Tur & arrangement ansvarlig Reidar Mykletun, Styremedlem Bjørn Christian Grasdal og Varamann Kjetil Arnøy som også er verksted leder.



ØSTFOLD

***Morten Ulstrup** ble valgt til ny senterleder for Østfold på årsmøte 2. mars 2022 etter veteranen Egil Hagen.*

Jeg er født 1955, i Sarpsborg, Har tre sønner og ei datter og en flott kjæreste i Eva. Jeg jobber fortsatt som serviceteknikker på kontormaskiner, selv om jeg egentlig har kommet til pensjonsalderen. Jeg takket ja til dette vervet fordi jeg fra første møte, følte meg inkludert og godt tatt imot. Så det ble straks innmelding i Norsk MG klubb.

Min interesse for engelske biler ble for alvor vekket da jeg som godt voksen gikk til anskaffelse av en 1965 Land Rover II. Men da jeg oppdaget at den hadde såpass dårlig svingradius og ikke var så god å kjøre hvis jeg skulle følge trafikken, ble den solgt og en MGB 1970 ble kjøpt. Men først ble en erfaren MGB-eier kontaktet, han fortalte meg hva jeg skulle se etter og sjekke. Bilen ble, etter beste evne, sjekket for feil og mangler. Noen bruksmerker var det jo på en 50 år gammel bil, men ingen alvorlige feil eller mangler ble funnet.



Selgeren, en hyggelig kar fra Askim hadde bare kjørt 12-14 mil på de to årene han hadde eid bilen, og mente at den burde havne hos noen som brukte den mer. Og det har den virkelig gjort hos meg.

Både jeg og min kjære Eva har kost oss på utallige turer. Både i regi av senteret og privat. Med et godt styre i ryggen, blir dette enda et godt MG-år for Østfold senter.

Styret i Østfold senter er nå Egil Hagen, Steinar Martinsen, Ragnar Eriksen, Stein Aune og Morten Ulstrup

Ny nestleder i NMGK



Bjørn Erik Vesterås

Jeg ble valgt som nestleder etter Tore Lie som har gjort en utmerket jobb i denne posisjonen. Det blir ikke lett å "hoppe etter Wirkola", men jeg tar sats!

Jeg er 72 år, bor på Lye/Bryne og er gift med codriver Anna Kristine og har ei voksen datter Daniela som nettopp har flyttet tilbake til Sandnes sammen med mann Lars Christian Elvenes fra Oslo.

Jeg er opprinnelig fra Eina i Vestre Toten og arvet en Ford AA Brannbil som var med på flyttelasset til Bryne da vi flyttet hit i 1978.

Min interesse for MG ble vekket i 2004 da jeg som personalleder for Sleipner plattformen (kondensat og gassplattform operert av Equinor) besøkte denne plattformen i Nordsjøen.

Forden ble for saktegående og ble erstattet med en mye raskere MGB i 2004. Jeg har vært Senterleder i Rogaland i 4 år fra 2018 til våren 2022 da Erling Vølstad på nytt tok over som senterleder.

De 4 årene jeg har vært senterleder har vært en interessant og aktiv periode, der medlemstallet har økt fra ca 35 til det dobbelte antall. Med gode krefter i Verkstedgruppa og Tur-og Arrangementskomiteen har det vært, og er stor aktivitet og svært gode tilbud til Rogalandsmedlemmene.



Som nestleder vil jeg fortsette å gjøre mitt beste for MG fellesskapet i Norsk MG Klubb og vil støtte Ola Thygesen i hans rolle som leder. Jeg tar med utdrag fra "Terms of reference" for styrets Nestleder.

Nestlederen er:

- lederens stedfortreder ved behov.
- styrets kontaktperson for sentrene og senterlederne.
- kontaktperson for kontaktpersoner for registrene (tidligere kalt registerførere). Nestlederen planlegger og leder gjennomføringen av tillitsmannsmøtet (tidligere kalt senterledermøtet). Tillitsmannsmøte avholdes to ganger i året, hvorav den ene gangen normalt sammenfaller med årsmøtet.

Etter vedtak i styret til NMGK har jeg etter eget forslag tatt på meg rollen som kontaktperson i MG Innlandet/Oppland & Hedmark inntil det blir valgt en fast person. Det har den senere tiden ikke vært kontaktperson for dette området. Som nevnt er jeg opprinnelig fra Eina i Vestre Toten og har fortsatt tilknytning til området gjennom feriehus på Eina og slekt og venner i området.

Jeg har etablert en egen Facebook-Gruppe, **Norsk MG Klubb Innlandet**. Dette er ment som et felles kontaktpunkt/informasjonsside for MG-medlemmene og MG-interesserte i Innlandet. Mine medspillere til denne FB-gruppa er ekteparet Anne Mette Østby Langfjæran og Snorre Langfjæran på Gjøvik og Kåre Olav Wanderås fra Løten. Vi oppfordrer alle til å bruke FB-gruppa og kontakte en av de sist nevnte medspillere eller undertegnede: Bjørn Erik Vesterås, Mobil: 975 47 036 E-post: bjorn.vesteras@lyse.net



Styret i Norsk MG Klubb 2022 - 2023



Ola Thygesen
Leder



Bjørn Erik Vesterås
Nestleder



Halvor Asland
Sekretær



Anita Wiksaas
Kasserer



Peter Skarsjø
Styremedlem 1



Anne Bakken Sandtveit
Styremedlem 2



Ellen Babette van der Horst
Varamedlem 1



Per Roger Nielsen
Varamedlem 2

NMGK skal fr*emme medlemmenes interesser overfor politiske myndigheter og ulike samfunnsgrupper, blant annet gjennom å være tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK), AMCAR og MG Car Club (MGCC).*

NMGK er MG Car Club sin offisielle representant i Norge.

NVK Ekebergmarked - alltid en opplevelse!

NORSK VETERANVOGN KLUBB

NVK arrangerte sitt første lille delemarked på en pinsetur til Hallingdal i 1971. Det var vellykket og deretter ble det arrangert på Frysja, Vinterbro og Nesodden. Markedet vokste jevnlig og stadig krav til mer plass gjorde at "den enorme" Ekeberg Campingplass ble benyttet første gang høsten 1987. Dermed skulle plassbehovet for ettertiden være løst, - trodde vi. Slik ble det ikke. Plassen har vist seg til tider å være i det minste laget. Det har vært nødvendig å innføre forskjellige tiltak og "kjøreregler" for å utnytte plassen best mulig.



Tore Lie har mye å fortelle om MG og MG-klubben.

I dag er Ekebergmarkedet med sin sentrale beliggenhet i Oslo en stor "Folkefest" med nærhet og tilbud til det største publikum i Norge. Her kan omsettes veterankjøretøy, bil/kjøretøyrelaterte artikler/deler samt antikviteter, samleobjekter og diverse "andre snurrepiperier" etc. Selgere av bildeler er prioritert, andre er også velkomne og får anvist plass på eget område.

En stor takk til Follo senter som i alle år har hatt stand på Ekebergmarkedet, vår og høst! De har markedsført MG som bilmerke og MG-klubben på en utrolig flott måte.

Foto: Ola Thygesen



Tusenvis av besøkende på Ekebergmarkedet.





Beachflagget er alltid på plass.



To av klubbens glade gutter stilte opp på standen til Norsk MG Klubb.



Knut Horgens XPower/MG SV-R og Ola Thygesens MGC GT fikk mye oppmerksomhet.

Får vi se en ny MG Roadster på veien i 2023/24 ? -sammenfalle med MGs hundreårsjubileum



OM IKKE LENGE FEIRER MG 100 ÅR - OG DA ER DET PÅ TIDE MED EN NY ROADSTER!

Ny elektrisk MG Cyberster Roadster skal ta merkevaren tilbake til sine røtter. Den er klar til å følge slike som MG F/TF og MGB, og disse eksklusive bildene fra Auto Express viser hvordan den kan se ut. MG har bygget mye av sin image på små, enkle roadsters som var ganske rimelige, men ambisiøse. Det kinesisk-eide selskapet SAIC tar nå en ny MG-sportsbil et skritt nærmere, ettersom ferske lekkasjer bare bekrefter at merkevaren kommer tilbake til røttene sine, med sannsynligvis en liten, elektrisk roadster. Bilen kan komme på veien i 2024 - sammenfallende med MGs hundreårsjubileum.

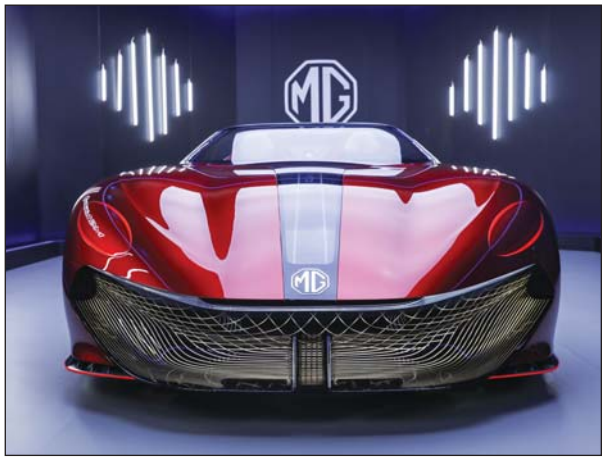
I 2017 avduket MG sitt E-Motion Coupé-konsept. Prosjektet var designet for å være et flaggskip for en elektrisk kupé, men hele prosjektet er nok "lagt på is". Oppmerksomheten har vendt seg til en "drop-top-bil" basert på fjorårets cyberster-konsept. Over 5000 potensielle kjøpere plassere penger for å få bilen satt i produksjon. MG kunne også bestemme seg for å navngi det etter konseptet, da varemerke for 'Cyber X' også er registrert.

London-baserte SAIC Design skapte konseptet med mange iøynefallende detaljer, for eksempel magiske lykter som åpnes når de ble slått på, laserbeltelinjen med lysdioder langs siden, og den kvadratiske kammback-halen. Lekkede patentbilder avslører at en produksjon MG basert på konseptet kan være veldig nært forestående. Våre eksklusive bilder bringer disse lekkasjene til live, og viser hvordan MGs nye Roadster kan se ut "i metall".

Det er antydet at denne elektriske MG Roadsteren vil ha rekkevidde på 50 mil og 0 til 100 km/t på mindre enn tre sekunder.



MG E-Motion - konseptbil lansert i 2017, men ikke på veien ennå.



MG Cyberster - som vist i tidligere MG Magasin.



Bilmagasinet Auto Express spurte sine lesere om hvilke nye biler de ønsket ble produsert. Svaret?
Storbritannias mest ønskede nye bil er en MGB Roadster!

BUSKERUD

Av Per Brinchmann-Hansen

Så er vi omsider i gang med noe som ser ut til å bli en normal sesong. Det var imidlertid et lite sjokk, for en som har kjørt elektrisk i hele vinter, å fylle den første tanken på MGen.

Buskeruds årsmøte ble avholdt 10. mars i det store møtelokalet på Burud. 17 medlemmer var tilstede og det ble som vanlig servert kaffe og kaker. Til tross for iherdig arbeid av valgkomiteen var det ingen som hadde sagt seg villig til å gå inn i styret.

Det nåværende styret:
Grethe Marshall, Liv Gulbrandsen, Per Roger Nielsen og Per Brinchmann-Hansen blir derfor sittende et år til.

Aprilmøtet ble utsatt en uke på grunn av påsken. Her ble terminlisten diskutert og Jan Roger Sand Olsen holdt et foredrag om et i utgangspunktet katastrofalt prosjekt: En MGB innkjøpt fra USA. Til tross forsikringer fra selger om at den var i perfekt stand var det et vrak som ankom Drammen. Resultatet etter mye arbeid ble imidlertid utrolig bra og bilens nåværende eier Erik Dalheim er storfornøyd.

Tradisjonen tro gikk årets første tur, også denne utsatt en uke, til Hurum og Holmsbu. Siden "Privaten" ennå ikke hadde åpnet for sesongen falt valget på "Schulestedet" i stedet. Et svært trivelig sted med hyggelig betjening og god mat - kan anbefales. 28 personer i 16 biler var med på turen.



Karin og Yatzy satt ute - de andre satt inn.



MG-paraplyen dekker over både driver og co-driver i en MGB. Erik er fornøyd med det.



Parkeringsplassen i Holmsbu.

Fra Terminlista;

23. juni Tyrifjorden rundt, Røssholmstranda
2. juli Borgen og Madonna Eggedal
14. juli Små gleders vei
30. juli Vi besøker Liv og Tom i Flatdal
11. aug. Norsk MG Treff i Sogndal
19. aug. MG-damer på tur 2022
23. aug. Vafler hos Elin og Torleif
3. sept. Sverige, Daftö
8. sept. Sesongavslutning Holmestrand



Fra Årsmøtet 2022.

ØSTFOLD

Av Morten Ulstrup


Fra vårt besøk på klatreparken, Klatring på grensen.


Viser de fleste som var med til det gamle fløterstedet Furuholmen.


Fra starten på turen til klatreparken. Godt frammøte!

AGDER

Av Jan Vidar Ødegaard

20. april ble siste møte i vintersesongen avholdt i Alfredsgarasje. Det ble et hyggelig møte hvor noen av deltakerne stilte med sine entusiast kjøretøy, noen i MG og noen i Jaguar MK2. Nærmere planer for kommende aktiviteter ble diskutert.

I forrige nummer av MG Magasinet ble terminlisten publisert. Det første arrangementet i vår var AMK`s vårmønstring på torvet i Kristiansand lørdag 7. mai. Det var strålende vær og mange fra senteret hadde tatt turen til Sentrum denne dagen.

Søndag 22.5 var det planlagt tur over Brokke-Suleskar, men kun to ekvipasjer møtte opp til avtalt oppmøtested på Evje, Are og Jan Morten. Det var synd for det var strålende vær. Det ble en kortere kjøretur i nærområdet i stedet. Det må kanskje sendes "reminder" om kommende aktivitet på e-post for å få flere til å møte opp?

26.5, Kristi Himmelfartstreff på Gullknapp i Froland. Det var Froland veteranvognklubb som arrangerte dette tradisjonelle treffet, for første gang på Gullknapp. Det var flere fra senteret som var med. Det siste treffet før pandemien var det mellom 800-1000 deltakere på treffet.

Mange fra Agder senter var også med på Norsk MG Rally i Eidfjord på Vøringsfoss Hotell. Det var fantastiske omgivelser å ha et slikt arrangement i.

Bilder fra treffet blir det vel andre steder i bladet, men kun jeg var med på tur med den nystiftede gruppen under Norsk MG Rally, "Bade-og fottur gruppen". Vi fikk en flott tur på fredagen, ca. 1000 høydemeter å gå før vi nådde toppen av "Oksen" 1241 moh.



Vårmønstring Torvet i Kristiansand 7. mai.



Norsk MG Rally 2022 - Vøringsfoss Hotell, Eidfjord.



På vei opp til "Oksen", til venste på bildet skimtes Utne - med fergeforbindelsen til Kvandal.



På toppen av "Oksen".

MIDT-NORGE

Av Petter Nessimo

Ikke stort annet enn årsmøtet og et styremøte som har vært gjennomført frem til nå.

Referat årsmøte NMGK MIDT-NORGE
Sted Husby Østre, Stjørdal
Dato 20.04.2022

Tilstede: Hele det sittende styret + 4, totalt 9 personer.
- Årsmøteinnkalling godkjent.
- Styrets beretning godkjent.
- Regnskap godkjent.
- Innkomne forslag. Ingen.
- Valg: Alle sittende i lokalt styre sier seg villige til gjenvalg. Enstemmig valgt ved akklamasjon.

Det ble diskutert aktuelle arrangementer og treff for deltakelse i kjøresesongen som: Grillkveld, besøke Ree-garasjen på Stjørdal, besøke Classic Cars, Hegra veterandag, Trøndelag Veteranvognklubbs 50-års jubileumsløp, Nasjonal motordag, Classic cruisers vårmønstring i Trondheim, Amcar-klubbens vårmønstring i Trondheim, Stjørdal Motorshow m.m.



MGer samlet på et privat lokale på Stjørdal.



Tilstede på Årsmøte - fra venstre:
Bernt Lothe, Herman Larsen, Anders Vennatrø, Odd Rune Johansen, Lars Onsøyen, Petter Nessimo, Per Morten Stuberg, Gunnar Utvik og Trygve Sandberg.

STYRET I MIDT-NORGE SENTER 2022:

Petter Nessimo	Senterleder
Per Morten Stuberg	Nestleder
Trygve Sandberg	Kasserer
Anders Vennatrø	Sekretær
Lars Onsøyen	Styremedlem

FOLLO

Av Tore Lie

Årets første fellestur ble som vanlig vår tradisjonelle 1. mai-tur. Målet var Soli Brug, etter ønske fra mange på årsmøtet. Det er et sted vi har besøkt flere ganger tidligere, like trivelig hver gang.



Starten på årets første tur.

På tross av at veldig mange hadde meldt inn at MGen ikke var klar, at de var bortreist eller opptatt på annen måte stilte 13 biler til start. I tillegg plukket vi opp en MG underveis. Ruta gikk i kjent terreng fra Nygårdskrysset mot Ski og videre mot Ås, Garder, Ringvoll og Våler. Derfra mot Svinndal og Missingmyr til Soli Brug.



Soli Brug er en idyll.

Siden vi besøkte stedet sist har Soli utvidet serveringstilbudet med mye godt, og i de forskjellige husene er det alltid mye spennende kunst å se på. Det endte med bildekjøp for noen denne gangen også!



Jammen var det noen som kjøpte bilde denne gangen også!

Neste aktivitet var Ekebergmarkedet 7. mai, der Follo som tidligere representerte Norsk MG Klubb. På grunn av pandemien var det to år siden siste marked, så vi var litt spente. Solen skinte, og det kom utrolig mange glade mennesker til Ekeberg. Som oss hadde nok også de savnet markedet.

Utstillingen på vår stand var denne gangen litt uvanlig. I tillegg til den obligatoriske MGBen, MGB må vi alltid ha med, viste vi Knut Horgens XPower, eller MG SV-R som



Ekebergmarkedet hvor senteret alltid har stand og gjør en innsats for Norsk MG Klubb.



Knut Horgens XPower/MG SV-R skapte stor interesse - produsert i perioden 2003–2005 i kun 82 eksemplarer. Ola Thygesens MGC med 6sylindret motor fikk også mye oppmerksomhet.



Den nye restauranten på Soli har mye godt å by på.

den også heter. Det er en bil som veldig få har sett tidligere, og interessen var stor!

Dessuten sto Ola Thygesens MGC der med panseret oppe, og fikk mange kommentarer på at "Jeg visste ikke at du kunne få MGB med seks-sylindret motor". Det ble innledningen på mange gode samtaler. Kanskje vervet vi noen nye medlemmer? Hyggelig var det i alle fall.

Siden styret i Follo senter i øyeblikket er litt underbemannet er det ikke lagt opp en terminliste for hele sesongen, - vi må ta en måned av gangen. Men turer blir det.



God variasjon i MG-modeller.

VESTFOLD

Av Anders Rasmussen

Den første kjøreturen ble 7. mai med 12 MGer av ymse slag. Turen gikk fra Sandefjord igjennom et vårgrønt landskap mot Åsrumvannet, langs Lågen til Larvik, forbi Bøkeskogen, opp langs Farriselva og videre på Gamle Skiensvei til vi tok av sydover mot Helgeroa for softis og burger. Etter hyggelig prat, mat og drikke kjørte vi videre mot Stavern før vi fortsatte mot Larvik og Sandefjord på koselige småveier.



Helgeroa for en softis-stopp.

Helgen 21.-22. mai ble det Nesodden rundt med overnatting på fasjonable Ramme Fjordhotell. Fra Moss la vi kursen mot Autokarosserifabrikken på Kambo hvor det ble montert Plymouth og Chrysler i 1930 årene hvor delene kom i store kasser med båt fra Amerika. I krigsårene brukte tyskerne fabrikklokalene til å overhale flymotorer. Etter krigen ble Scania Vabis lastebiler montert her, men i 1970 var det slutt.



En fabrikk med en lang og interessant historikk.



MGer på fergen Horten - Moss.

Son var neste stopp. Vi tjuvparkerte midt på torget og fylte også opp det meste av Sons taxiholdeplass. Med veteranbil kan du gjøre som du vil, nesten! En taxi kom kjørende og fikk aller nådigst lov til å parkere ved siden av oss.

Vi fulgte de smale veiene videre nordover til Hvitsten og til slutt Drøbak. Her ble det lunsj og litt shopping før vi vendte nesa sørover igjen til Ramme Fjordhotell utenfor Hvitsten. Shippingarving og investor Petter Olsen har bygget om slektsgården Ramme til et svært komfortabelt hotell med en



Våre turer - også turen 7. mai - starter ofte på Fokserød ved Torp Motorhotell og Shell med 98 oktan.



Helgetur Nesodden rundt i mai med overnatting på Fasjonable Ramme Fjordhotell på Hvitsten.



Flotte opplevelser i skulpturparken.

gedigen park og et stort galleri 30 meter under bakkeplan. Parken inneholder et stort antall antikke skulpturer mens galleriet rommer Petter Olsens store samling av Munch malerier og verk av andre store norske kunstnere. Vi fikk omvisning i parken og adgang til å rusle rundt i galleriene.



Nesodden rundt.

Søndag morgen bar det nordover igjen langs Nesoddens vestbredd. Flere steder fikk vi glimt av flott utsikt over Oslofjorden og Askerlandet. Størst inntrykk gjorde det kanskje da vi kjørte ned mot Nesoddtangen og hadde hele Oslo by i skue. Her bare måtte vi stoppe og nyte utsikten. Det medførte nok en grov feilparkering inne på rutebussenes område, men ingen busser kom mens vi var der. Ferden gikk så sydover på Bunnefjordsiden av Nesodden helt til vi kom til Hellevik Kunstkafé. Dette er også en idyll av et sted med flott utsikt mot Oslo sentrum, Ekeberg, Bekkelaget og Nordstrand. Veien videre gikk på gamle Mossevei via Ås, Vestby og Kambo.

Med aldrende engelske biler vet du liksom aldri helt hva som kan skje. Det er jo litt av sjarmen. Senterleder Bruun begynte å miste olje og mellom Ås og Vestby sviktet en bensinpumpe på en MGB. Med mange biler i følget er det alltid noen som har de nødvendige verktøy og deler med seg og alle kom seg trygt hjem igjen. Tekniske utfordringer, to kjøringer mot "innkjøring forbudt" og to ulovlige parkeringer til tross ble turen bra, veldig hyggelig og minnerik.



Bytte av bensinpumpe "i grøftekanten" gikk som smurt. Alltid noen som har med deler i bagasjen.

OSLO

Av Roy Thorvaldsen

Det siste innemøtet før sommersesongen, i begynnelsen av april, ble til et bedriftsbesøk hos Dag Oppegaard i Ski - som driver bilforretningen Classic Garage.

Rundt 20 medlemmer og gjester kom for å se på og høre om den flotte bilparken - blant annet en Primrose Yellow MGTD som selges i kommisjon, en 1971 Jensen Interceptor og en 5,88 meter lang 2006-modell. Bentley Continental Flying Spur, tidligere eid av den russiske ambassaden i Berlin og med kun 91000 km. på telleren.

Dag har tatt mål av seg til å tilby noe i alle prisklasser. Det er også mye annet klassisk bil-relatert "snacks" til salgs i forretningen, en god del overtatt fra Knut Chr. Hallans rike samling. Classic Garage minner for øvrig ganske mye om Knuts gode, gamle Roadster Square. Kaffe og kake fikk vi også!

Spesielt gledelig var det å se mange vi ikke har hatt på innemøter siden før pandemien, og at opptil flere av de fremmøtte hadde trukket MGen frem fra garasjen i det fine været.

Vi forsøkte også å dra i gang igjen ”Fredagspils på torsdag”- arrangementene, der vi spesielt ønsker å få med co-drivere i en sosial setting der det ikke først og fremst handler om bil. De få som kom hadde det fint, men den helt store suksessen kan vi ikke si at dette har vært så langt.

Den første kjøreturen som sådan var som vanlig ”Vårslippet”, med mønstring i Sjøflyhavna på Fornebu. Da vi var ferdige med å hilse, klemme og bese de nypolerte bilene, "sæla vi på" og kjørte i kortesje på småveier opp til Frognerseteren. Det var ikke kjempestort fremmøte (15 biler), men ikke så verst heller, og uansett en trivelig gjeng.

På Frognerseteren delte vi oss i to grupper - de som ville sitte inne i det kalde været, og de som ønsket å slikke de få solstrålene som var. Artig var det å se Ola Thygesens nyrestaurerte MGC, og en 1924-modell. Bugatti "som også var til seters for å gjøre seg fet". Mange hadde valgt kjøttkakene, så det ble varm sjokolade og kanelsnurre på senterlederen!



Mye deilig å bade øynene i hos Dag Oppegaard, som driver bilforretningen Classic Garage.



På Frognerseteren delte vi oss - de som ville sitte inne i varmen og de som ønsket å slikke kalde solstråler ute.



MGene våre var i godt selskap på ”seter’n” med en besøkende Bugatti fra 1924.



Fra ”Fredagspils på torsdag” på Café Amsterdam i Oslo sentrum.



David Llewelyn var ute på årets første kjøretur med TD’en da vi skulle til Ski.



Vårslippet til senteret startet som vanlig med mønstring i Sjøflyhavna på Fornebu.

ROGALAND

Av Reidar J. Mykletun

Så snart koronatrusselen avtok kom vi i gang med kaffetreff og klubbkvelder. Praten gikk om både biler, politikk og hendelser i hverdag og fest. Vanligvis er det noen som vil ha hjelp til å løse et problem eller to, og det er hjelp å få i de fleste tilfellene. Det er verkstedgruppen som står for både tirsdagskaffen og klubbkveldene på torsdagene, og på bordet kommer det ofte en kake eller noen andre godbiter. Disse sammenkomstene avløses av kjøreturer på tirsdagskveldene, og spontane turer på lørdager og søndager. Verkstedgruppen har kjøpt en liten gassgrill som de donerer til tur- og festkomiteen, så nå kan vi kvikt få frem litt varm mat på turene våre.

AUTOPIA EXPO 22.-24.04. i Stavanger er en stor motormesse som fyller fem store haller i Stavanger Forum. Den inviterer alle med ekte lidenskap for fart, bil og motor, og utstillingen omfatter nye og gamle biler og motorsykler i ulike prisklasser og utførelser. NMGK Rogaland deltok med en bemannet stand som inneholdt utstilling av tre av klubbens fineste biler, informasjon og selvgående billedkavalkade med 74 bilder fra ulike turer og klubbaktiviteter. Arrangementet var vellykket for oss - mange kom innom, vi spredte det glade MG-budskapet, og det ble vervet to nye medlemmer!

"Vårsleppet", eller vårens første kveldstur, startet tirsdag 26. april kl. 18.00 med syv biler, en hund og co-drivers, fra vårt faste utgangspunkt på Stangeland. Vi tok en lang sløyfe sørover Jæren til Nærbø og tilbake til Gamle Fotland Mølle der vi tok frem kaffen og kakene og sjokoladen. Det var en nydelig vårkveld - perfekt for en MG-tur. Gaute var pilot og ledet konvoien langs trivelige MG-veier. Det blir flere slike kveldsturer når været er fint.



Vårsleppet - Parkerte ved Fotland gamle mølle.

Åpen dag på lørdag 30. april på Sele Auto på Bore. Verkstedet Sele Auto er en av våre viktige samarbeidspartnere. Eierne har en oppriktig interesse for gamle biler og eier selv noen fine eksemplarer, og har god innsikt i MG-enes finurligheter - alltid velvilje og hjelp å få når en trenger det.



Codrivere beundrer Bernts MGA på Seele Auto.



Tre fine MG-er på vår stand under motormessen Autopia Expo i Stavanger.

Verkstedgruppen og turkomiteen stod for programmet som inneholdt en teknisk og en sosial del. Den tekniske delen bestod i at to mekanikere tok inn to biler om gangen til kontroll av bremser, lys, kjølevæske, bremsevæske og visuell kontroll av hjuloppheng, slanger, bevegelige deler og understell. I alt 12 biler gikk gjennom denne prosessen for en pris av 400 kr. pr. bil. Feil ble påpekt og eierne får en mulighet til å rette disse selv eller på verkstedet, før sesongen virkelig starter. Vi har erfart at dette reduserer antall driftsstopp på turene.

Den sosiale delen inneholdt loddsalg, grilling av pølser, steking av lapper, og en buffet med kaker, kaffe, te og mineralvann. Verkstedets romslige resepsjon ble et samlingssted da vinden ble for kjølig, og praten gikk om løst og fast. Ni codrivere stilte i arrangørkorpset og som deltakere, og forbipasserende som kom innom fikk informasjon om klubben. Nå er bilene klare for den store senterturen til Danmark den 18. – 26. juni med 14 biler – alle med co-drivere! Og den 19. – 21. august har vi 16 biler med co-drivere påmeldt til en weekendtur til Eikerapen Gjestegård i Åseral.

Senterets Facebook-side fikk ny adresse fra 6. juni: Norsk MG Klubb Rogaland Senter. Dette blir den eneste offisielle Facebook-siden for vårt senter i fremtiden. Siden er åpen, og medlemmer kan legge ut bilder og beretninger og andre saker som har med klubbens aktivitet å gjøre. Velkommen inn.



Åpen dag - Alt er ok her.



Lapper gjør godt – Ann-Elein og Wenche i full sving.



Grillpølser gjør godt på Åpen dag – Erling og Johan forbereder grillen.



Vårsjekken er i gang på Åpen dag.





Klubbens Æresmedlem Bård Nielsen var aktiv i Norsk forening for Veteran-Bakkeløp og har deltatt mange ganger i Vassumløpet som nå arrangeres av Norsk Veteranvogn Klubb.

VASSUM 2022

Det årlige bakkeløpet i regi av Norsk Veteranvogn Klubb blir i år arrangert 27. august. I "Annonsen" ser vi Hans Hernæs fra Bærum i MG M-type Midget 1929 modell. Bilen er 93 år og Hans fylte i år 91! Vi gratulerer.

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 registret 16/5-1929 på C-5253 på urmaker Johan Lie, Bekkelagsveien 14, Oslo.

Kjære bakkeløpsentusiaster,

Vedlagt følger annonsen for årets bakkeløp i Vassumbakken - det er bare å melde seg på, eller melde seg som funksjonær - hvis man ikke allerede har gjort det, da.Og det har flere gjort. Maks 26 deltakerbiler p.g.a plassen i depotet.

Opplegget blir det samme som i fjor: 4 omganger, foodtruck i bakken og middag etter løpet for dem som har lyst og anledning.

Men det blir likevel en endring: Bilsportforbundets Veteranutvalg tillater ikke lenger at vi dispenserer fra kravet om minst 65% dekkprofil - bilene skal være tidsriktig rigget. Derfor har påmeldingsskjemaet fått to nye rubrikker, en for dekkdimensjon foran , og en for det samme bak.

Som i fjor slår vi et slag for førkrigsbiler i bakken, og setter opp en egen pokal for dem, på handicaptid.

Vel møtt til ettersommens store eventyr i Vassumbakken. Husk at av 10 løp hittil har vi bare hatt drittvær en eneste gang. Odds er 9 mot 1 for sol fra skyfri himmel!

Men i første omgang: Ha en fin sommer!

Bård



MGA-DAGEN 2022

Søndag 28. august 2022





HALVOR ASLAND ER IGJEN BLITT KONTAKTPERSON 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!







Under LMKs strategikonferanse var det utflukt til Eight Amcars Club på Sørum. Her bygges et motorhistorisk senter, og snart åpner 4000m2 med en unik samling av sjeldne amerikanske bilmodeller og merker. Her er generalsekretær Stein Christian Husby avbildet foran en Kaiser, som ble benyttet i den aller første Olsen-bandenfilmen fra 1969.

Strategikonferanse ble avholdt helgen 6.–8. mai på Gardermoen.

"Grasrota" har talt;
LMKs Strategikonferanse ble avholdt helgen 6. - 8. mai 2022 på Gardermoen. Her møtte nærmere 60 delegater fra LMKs klubber. Det var sendt ut på forhånd en rekke problemstillinger knyttet til fortsatt bruk av veterankjøretøy, 30-års regelen, forbudssoner og varslet stans i nysalget av bensin- og dieselkjøretøy. Bruken av kjøretøyforskriftens § 1-9 omkring bevaringsverdige kjøretøy ble også drøftet, og dette særlig sett opp mot konsekvensene av å lage et A- og B-lag blant veterankjøretøyene. Utfordringer ved strenge originalitetskrav ble også satt i sammenheng med bevegelsens behov for rekruttering av ungdom. Mye av helgen gikk med til gruppearbeid, og styret og administrasjonen i LMK vil med bakgrunn i innspill og svar utvikle en ny strategi- og handlingsplan for forbundet frem mot neste Landsmøte.

StyreWeb
Geir Ove Svinø fra StyreWeb begynner å bli et fast innslag på våre samlinger. Dette medlemssystemet er spesialutviklet for frivillige lag og organisasjoner, og bruksmulighetene er mange. LMK tilbyr dette gratis til samtlige av sine klubber, og p.t. bruker snart halvparten av klubbene dette systemet. Svinø hadde derfor nok å gjøre gjennom helgen med veiledning og bistand til nye klubber, som tenker å ta systemet i bruk.



Geir Ove Svinø hadde et eget møterom under helgen hvor det pågikk parallelle sesjoner med opplæring samtidig med gruppearbeidet.

FIVA-undersøkelsen
ble presentert av nestleder i i LMK, Geir Iversen. Interessant blir at vi for første gang kan komme med påstander og ikke antakelser omkring bruk, bruksmønster og ikke minst klimaavtrykk.

Oslo Kulturarvnettverk
Tidligere redaktør i NMV, Tor Ivar Volla, har fått et mandat fra LMK til å samhandle mellom de ulike kulturverngrupperingene i Oslo-området. Et interimstyre er valgt, og vi i LMK følger videre utvikling med stor interesse.



Det blir gode diskusjoner når mange samles. I tillegg hadde drøftingsoppgavene blitt behandlet på klubb-nivå i forkant.

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 eller kontaktperson søkes



KONTAKTPERSONER

MG Innlandet/Oppland & Hedmark
Bjørn Erik Vesterås NY
Mobil: 975 47 036
bjorn.vesteras@lyse.net

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

MG Nord
Skjalg Steiro NY
8406 Sortland
Mobil: 952 64 407
skjalg.steiro@biomar.no

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

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

Vi ønsker nye medlemmer velkommen i Norsk MG Klubb!

Åse Karina Henriksen	Skarestrand 2, 4812 Skarestrand
Morten Agnor	Solhøgda 10, 4876 Grimstad
Finn Aslaksen	Langgangsveien 214, 4900 Tvedestrand
Andreas Wehus	Flåttenlia 31, 3925 Porsgrunn
Truls Fallet	Midttunveien 14, 1177 Oslo
Tor Gresholdt	Evjestien 8, 1661 Rolvsøy
Petter Haslie Ekeli	Fredtunveien 30, 1386 Asker
Sverre Syberg	Morkvegen 34, 2080 Eidsvoll
Martin Haugerud	Løvalddalsveien 12, 3089 Holmestrand
Alf van der Hagen	Varbakgaten 27, 4550 Farsund
Svein Johansen	Olaf Mørchsvei 48, 3008 Drammen
Hans Olav Thorsen	Øvre Sølen 6, 3914 Porsgrunn
Odd Fagertveit	Lønneveien 1, 3302 Hokksund
Marius Hardie	Setrevegen 65, 3950 Brevik
Yngvar Nordberg	Griniveien 19, 0756 Oslo
Jonas Groth Andersen	Hannestadfjellet 75, 1715 Yven
Kjell Ove Larsen	Måkeveien 34, 4049 Hafrsfjord
David Bartos	Sysletjernsveien 15, 3370 Vikersund
Erik Bjercke	Sitpåveien 7, 3530 Røyse
Terje Dypvik	Haugbro Terrasse 118, 1405 Langhus
May Kristin Langerud	Dysjalandsvingane 66, 4054 Tjelta
Jacob Eide	Bolteløkka Allè 11 A, 0454 Oslo
Hans Kristian Paulsen	Kvamsvegen 156, 5265 Ytre Arna
Bjørn Egil Dirdal	Kvernevikvegen 325 A, 4027 Stavanger
Tore Lilleby	Bratthenget 7, 3175 Ramnes
Jon Karlsen	Galgebergveien 16, 4631 Kristiansand
Tore Jacobsen	Langkroken 18 D, 1394 Nesbru
Torgeir Kvernstuen	Underlia 69, 3021 Drammen
Vidar Strand	Halvorsenrudveien 2, 3520 Jevnaker
Roar Nielsen	Asperudveien 7, 1258 Oslo
Johan Fredrik Brandt	Håhanemarkbrautene 94 A, 4045 Hafrsfjord
Solveig Kvernstuen	Underlia 69, 3021 Drammen





Balestrand inspirerer deg

Hotellet for Bilentusiastar

DE HISTORISKE

PERLA VED SOGNEFJORDEN

Tlf. 57 69 42 00 www.kviknes.no

KVIKNES HOTEL



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

VASK - POLÉR - BESKYTT



www.autoglym.no www.krefting.no

VERKSTED - SERVICE
SPESIALIST PÅ GAMLE BILER

LIER TRAKTOR LT

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

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





HOTEL UNION
GEIRANGER • 1891 • FAM MJELVA

Hotel Union Geiranger

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

Returadresse:
Norsk MG Klubb
c/o Anita Wiksaas
Ringveien 46
2066 Jessheim

B ØKONOMI
ÉCONOMIQUE

NORGE P. P.
posten



Det har alltid vært med mer enn 100 entusiastbiler på treffet siden startet i 1992 og har gitt prestisje til Gabicce med de berømte MG-ene i perfekt stand. Fabio Filippello var president i MGCC Italia og hedres med et eget event.

Are Wang, MG-klubbens ekspert på bl.a. restaurering av MGA hadde to av sine biler "representert" på treffet i Itaia i mai. Begge bilene har vært presentert i MG Magasinet. Ash Green 1956 - Eier Geir Jørgensen og "Black Lady" 1959 - Eier Serge Vliegen og Vanessa Scattion fra Belgia.







Foto: Ruth Jørgensen. Lunsj i Apecchio, 75 km syd-vest for Gabicce Mare.

Europatreffet 2023 arrangeres av MG-klubben i Danmark 2. - 6. august.



Classic
CENTER
MG
CLASSIC MINI
AUSTIN HEALEY
MORRIS
TRIUMPH
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