



Les om Asphalt Hill Race,
Norwegian Sports Car Rally,
Restaurering av MGB og
huMbuG-profilen.

Nummer 5, 1998

ORGAN FOR NORSK MG KLUBB

Stiftet i 1970, omorganisert i 1979 (The Norwegian Centre of the MG Car Club)

DRAMMENS FINESTE BILSAMLING



Forfra ser du Jan Helgedal i sin J2 Midget fra 1933 som han overtok fullstendig i biter og som nå lyser opp perfekt restaurert i Drammensmiljøet. Deretter Knut Solberg i sin MGA 1960 modell, nydelig restaurert i USA og med pappans gamle nummer fra Chevrolet 1930 modell ved siden av Øivind Opsahl i sin strøkne MGA også fra 1960 med landets fineste nummerskilt. Deretter følger Ståle Fjæstad i sin røde MGB fra 1964, Bjørn Rygh i sin MGB som kanskje er en 1969 modell og Roger Sveen i sin blå metallic MGB 1964 modell. Helt tilslutt kommer noen ukurante bilmerker som under tvil fikk være med på bildet. Det er Laila og Jan-Henrik Bjørhall i en Austin Healey 3000 Mk II 1963 modell, Fredrik Haaning med råskinnen Triumph TR6 1971 modell med 180 HK injection, Vidar Andersen med sin TR6 1972 modell og tilslutt Knut Horgen med sin strøkne Austin Healey 3000 Mk III 1967 modell. Som den skarpe leser vil se, var Fredrik så glad for at han fikk være med på forsidebildet at han måtte opp med armene av glede.



Norsk MG Klubb

Engveien 20, 0487 Oslo
Bankgiro 70741403364

Adresseliste 1997-1998**Formann:**

Einar Hvile, Engveien 20, 0487 Oslo.
Tlf. priv. 22228062, jobb 90169015.

Kasserer:

Roger Kristmoen, Bruseveien 95B,
1364 Hvalstad. Tlf. priv. 66789181.
jobb 22872150, fax 22872105

Sekretær:

Turid E. Bentzen, Tømtesvingen 38,
2013 Skjetten. Tlf. priv. 63844439,
jobb 22657690, fax 22640731.

Redaktør:

Svenn Solberg, Neslandsvatn,
3750 Drangedal. Tlf. priv. 35994187,
jobb 35986590, fax 35983795.

Styremedlemmer:

Roy Råge, Dalsveien 40F, 0387 Oslo.
Tlf. priv. 22148377, jobb 66980016.
Ståle Fjæstad, Glea 6, 3031 Drammen.
Tlf. priv. 32885541, jobb 90584391,
fax 32886299

Valgkomité:

Klaus Ovesen-Lein, Deor vei 36, 1555 Son.
Tlf. priv. 64957288, jobb 69257470,
fax 69253483.

Fredrik Håning, Dag Råge

Forsikringskomité:

Trond Jonassen, Solberg terr. 1,
3058 Solbergmoen. Tlf. priv. 32870589,
jobb 32848050.

Senterledere/kontaktpersoner:

Østfold: Egil Hagen, Glensveien 56, 1781
Halden. Tlf. priv. 69187745, jobb 69175177.
Oslo: Roy Råge, se adr. ovenfor.

Drammen: Ståle Fjæstad, se adr. ovenfor.

Grenland: Tom Risvold, Amundrudvn. 24,
3295 Helgeroa. Tlf. priv. 33188630, jobb
33138900.

Kristiansand: Vegard Løge, Hylløia 10c,
4622 Kristiansand.

Stavanger: Chris Walker, se adr. nedenfor.

Bergen: Kåre Wilhelmsen, Øvre Krabbedalen
12, 5071 Loddefjord. Tlf. priv. 55935281.

Trondheim: Øyvind Ingvaldsen, Østerliv 4,
7015 Trondheim. Tlf. priv. 73917062.

Hammerfest: Odd Enevold, Johan Altmanns
vei 7, 9600 Hammerfest. Tlf. priv. 78411281.

Registerførere:**Før 1936:**

Olav Sommerin, Bergveien, 2100 Skarnes. Tlf.
priv. 62961815, jobb 62968200,
fax 62968261.

1936-1955:

Dagfinn Jørgensen, Prestebildveien 38,
3055 Krokstadelva. Tlf. priv. 32876779,
jobb 32895610.

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

Twin Cam:

John C. Barret, Flaten, 2860 Hov.
Tlf. priv. 61123371, jobb 61122033,
fax 61123371.

MGB, MGC, MGBV8:

Thomas Tunold-Hansen,
Statsråd Mathiesens vei 8, 0517 Oslo.

Moderne Midget:

Jan Bentzen Tømtesvingen 38, 2013 Skjetten.
Tlf. priv. 63844439.

MGF:

Chris Walker, Snorrestr. 8, 4044 Hafslund.
Tlf. priv. 51558463.

Terminliste 1998

Oslo-senteret av Norsk MG Klubb møtes første tirsdag i hver måned klokka 19.00. Møtested i klubblokalene hos Roadster Square i Københavngata 10 i Oslo. Eventuelle møtetemaer kunngjøres av Oslo Senteret på denne plass.

Drammen Senter har møte på Lierkroa. Kontakt Ståle.

Grenland Senter har møter på Korvetten i Brevik som offentliggjøres pr. brev til medlemmene. Senterleder Tom Risvold kan kontaktes.

Stavanger Senter er ute av drift pga. liten interesse.

Bergen Senter kommer med møtedager utover våren.

Østfold Senter har møter siste tirsdag i hver måned kl. 19.00 i Østfold Veteranvognklubbs lokaler i Råde Meieris bygning.



Side 2-piken denne gang heter Emma Peel som etter en tøff tur i søla med sin Lotus Elan klamrer seg til postkassen. Emma symboliserer redaktøren av huMbuG som klamrer seg til sin egen postkasse i påvente av stoff fra de nå 451 medlemmer pr. mai måned. Jeg har kommet til at: **MEDLEMENE I NORSK MG KLUBB LEVER ET FATTIG LIV!!!!**

Redaktørens kasse er tom og det kommer ikke inn stoff fra det dere har opplevd i sommer, enten det er et morsomt bilde en enkel tekst eller teknisk stoff. Jeg fastholder derfor min påstand til det motsatte er bevist.

I denne sladrespalte hengte vi ut i forrige nummer Roger Moore, denne gang skal vi henge ut eieren av en blå metallic MGB hjemmehørende i Norges største veikryss som tidlig på sesongen forvilet ringte vår mekaniske guru Bjørn i Oslo og sa «bilen vil ikke gå»!!! Etter en del spørring osv. viste det seg at han hadde fylt diesel på tanken - diesel på sportsbil - stikk den!

Annonsepriser firma:

1/1 side kr 500,- 1/2 side kr 250,- 1/4 side kr 150,- 1/8 side kr 100,-
Årsabonnement 1/2 side kr 2000,- 1/side kr 1200,-

For private ikke-medlemmer:

Inntil 5 linjer kr 50,- mer enn 5 linjer kr 100,-

Medlemmer: Rubrikkannonser er gratis.

Redaktøren forbeholder seg retten til å forkorte, kommentere og redigere innlegg. Artikler gjengitt i huMbuG står for skribentens regning, og gjenspeiler nødvendigvis ikke Norsk MG Klubbs syn på forskjellige saker.

Redaktørens rådebank



La meg si det med en gang, jeg er rett og slett fullstendig «impregnert» over hva enkelte iherdige sjeler får til i Norsk MG Klubb! Da tenker jeg på de personer som år etter år legger opp til arrangementer på så høyt nivå som MGA-dagen og NSCR. Kvalitetsarrangementer som er meget godt forberedt og skaper trivsel for henrykte deltakere. Samtidig blir neste års arrangement forberedt, slik som for ekspl. å kjøre opp ruten for neste års arrangement. Dette arbeidet gjør disse entusiaster på egen fritid og med tildels store egne utlegg økonomisk. Det arbeides i styret

med statutter for en plakett i klubben til personer som har utmerket seg og jeg tror jeg vet hvem og hvilke som fortjener den.

Jeg håper det er mange som har lest min påstand på side 2 om at medlemmene i NMKG lever et fattig liv. Saken er nemlig den at hvis det ikke kommer noe inn (fra dere) så kommer det heller ikke noe ut (fra meg). Hvis dere tror det holder å være født bak en geitost for å lage 8 nummer av huMbuG i året, så tar dere feil! Et slikt sterkt redaksjonelt språk er gjort med vilje for å vekke den slumrende hop som snart sikkert nærmer seg 500. DERE MÅ sende meg små eller store ting fra MG hverdagen. Husk at huMbuG for de aller fleste er den kontakt de har med klubben i dette langstrakte land.

Rådebanken denne gang avsluttes med et motiv en spøkefugl hadde festet på Per Rosvalds TD under bakkeløpet i Langangen. Bilen ble ikke solgt.

Svenn



THE MARQUE OF FRIENDSHIP



Pris: KAN DISKUTERES
Reg.avg.: 0.-
Merke: MG TD
Årsmod.: LETT BLANDING
Km. stand: USIKKERT
Utsstyr: EN DEL RUST
+ RESTGJELDA
KAN OVERTAES.
PS.: BILEN ER DAUKORT!

På tide å tenke ny forsikring også?

Storebrand



KNA Oslo & Omegn ønsker tidligere og nye utøvere velkommen til KNA Viking Challenge den 18. og 19. september. Et løp for biler produsert før 1972, som gir spenning, utfordringer og opplevelser.

«Challenges» er et landeveisløp uten fartsfetter, dog med såkalte pålitelighets- og kartleserprøver. På enkelte strekninger skal deltakerne holde visse (lave) gjennomsnittshastigheter fra et gitt sted til et hemmelig punkt. I tillegg kommer førerprøver i form av slalåm på løkkete baner.



Ring eller send en fax, så sender vi deg mer informasjon om at «Challenges»

KONGELIG NORSK AUTOMOBILKLUB
POSTBOKS 2425 SØLVI, 0281 OSLO

TEL. 22 56 19 00, FAX 22 55 23 54

Har du fått problemer?



Kontakt advokatene Johnsen og Enevold A.N.S. - M.N.A.

Postadr.:
Postboks 440,
9601 Hammerfest

Kontoradr.: Strandgata 18

Tlf. 78 41 39 55
Fax 78 41 16 02

Norwegian Sportscar Rally 1998.

For å få en avveksling på: Bakke opp og bakke ned kjøring i Norge gikk turen i år til Danmark.

Samling på Hjortneskaia torsdag 12 juni om ettermiddagen og ferge til Hirtshals Middag i egen del av spisesalen og kaffen med det lille glass i bar og salonger.

Liv L. og røykegjengen møttes selvfølgelig i nærmeste bar. Restaurantbesøk med danseoppvisning var det også noen som fikk med seg. Ståle ville gjerne ha med seg sin Nina i Sambaen, men jeg så ikke hvordan det gikk, da jeg selv var fordypet i en teknisk MG prat og en Irish Coffe.

Neste morgen lettskyet og pent. Johan B. festet det norske flagget på MGA'n for å vise alle hvor vi kom fra, men fikk ikke lov til å kjøre først i kolonnen, der funklet en rød TD med Ise og Roy. Meningen var jo at med den aldrende TD i spissen, skulle ikke hastigheten bli så stor, men du verden hvor feil en kan ta av og til. Med 60 biler i en kolonne som hyppig blir avbrutt av trafikklys, går det så det griner i svingene fra nr 40 og bakover både titt og ofte, men moro var det. Noen legger kartet og kjørebekräftelsen i hankerummet og kjører trøstig iver etter bilen foran. Det forårsaket det helt store kaos i et kryss hvor vi skulle til høyre, men vi fulgte etter Vigdis og Terje godt forbi krysset før codriveren saktmodig mumlet noe om at vi skulle ha tatt av til høyre. Jeg stoler helt på codriverens evne til å lese kart og forstå kjørebekräftelser, så jeg svingte 180 grader ved første rundkjøring mens jeg lå på hornet for å varsle Vigdis som kjørte rett fram.

Om hun forstod hvorfor jeg tutet vites ikke, men alle danskene i rundkjøringen denne stille fredags morgen skvatt

unna som om det var selveste rikspolisjefen som rast rundt med 6000 r.p.m. og fulle sirener På vei tilbake til krysset var det selvfølgelig noen som hadde funnet fram kjørebekräftelsen og kjørte til høyre i krysset, mens codriveren påpekte at vi kom motsatt og følgelig måtte svinge til venstre. Det er mye moro på tur.

Etter noen nødvendige og noen unødvendige stopp kom vi frem til Thisted. Der hadde vi vært for 30 år siden og ville ta av fra ruta og kjøre ned i gamlebyen. Men det skulle vi ikke ha gjort. Noen så at vi tok av og fulgte trøstig etter oss. Når vi så gjennom trange smug (meget passende for Midget'er) kom fram til gamletorvet med 4 mulige parkeringsplasser, var det 10-12 sportsbiler etter oss. Men da hadde Roger K. fått nok. Med sine eminente kunnskaper i flere utenlandske sprog, overtalte han en av byens borgere til å fortelle om raskeste vei ut av byen og mot Sallingsund Fægekro hvor vi skulle spise lunsj.

Jeg vet ikke om det var Tuborg eller Carlsberg vi fikk til maten, men det smakte deilig. Etter lunsj begav vi oss til Jesperhus Blomsterpark hvor vi fikk parkere på en frisk gressplen bak lås og slå.

For en service. Blomsterparken var bare fantastisk. Jeg er sikker på at en botaniker kunne ha skrevet et 12 binds verk om alt det vi så, men jeg vil bare nevne at Roger K. vurderte å bytte ut sin elegante sorte MGA m/forgasser-problemer i en bil bygget av blomster.

Om ettermiddagen ble det mye kjøring i ganske store hastigheter og plutselig luktet det bensin. Inn på nærmeste avkjøring og opp med panseret og der rant bensinen lystelig fra den bakre forgasser og rett ned på ekshaustrøret. En av slangene var temmelig morken så jeg gikk ut fra at det var synderen, men etter å ha skiftet slangen med en teflonslange jeg fikk av en meget vennlig danske, rant det like lystelig.

Da kom Bjørn R. tilfeldigvis forbi, stoppet, så, funderte, ba om noe å banke med, slo et slag på bakre fløterhus og der stoppet lekkasjen momentant. Fløternåla henger seg vanligvis opp på disse forgassere en gang i blant. Godt å vite for en som ikke vet så mye. Siden gikk den lille røde som et skudd uten den minste lukt av bensin. Kursen var satt mot Aalborg og avkjøring 28 på motorveien, hei og hå hvor det gikk. Uten problemer bragte codriverens eminente omgang med kart og beskrivelse oss direkte til Scheelsminde hvor vi skulle bo i 2 døgn, fint å slippe å pakke neste dag.

Inne i atriet var det plass til alle bilene, St. Bernhards hunden Olsen og en liten uteservering hvor mange fikk plass og hyggelige danske tjenere fremskaffet både en bajer og en lille en.

Middagen ble servert etter et nytt prinsipp. Lang ventetid mellom rettene førte til at alle var konstant sultne, og at maten smakte meget vel.

Neste dag var det like fin vær med sol og blå himmel, men med en litt kjølig vind. Sjefen i TD'en bestemte at vi nå skulle kjøre i nummer rekkefølge og i den kolonne til Ebeltoft. Og det gikk bra både vel og lenge. Sjefen stod i alle kryss som en Militærpoliti og geleidet oss i riktig retning. Og faktisk kom vi frem i temmelig god orden selv om vi til slutt ikke visste hvor TD'en var, men den kom jo frem den også. Vi ble guidet rundt og opp i fregatten Jylland på en meget entusiastisk måte. Tenk om vi hadde hatt slike historielærere. Så var det real skipskost på banjeren. Sild og grovbrød og noe attåt, helt herlig var det. Hjemturen gikk i rolige omgivelser på små "Margueritt veier" og gav oss tid til å stoppe ved noen antikvitets-butikker. drikke kaffe og spise is. En på alle måter hyggelig ettermiddag med Gerd og Svein, Turid og Jan, en gul Frogeye, en grønn og en rød Midget. Bilene tikket

og gikk som klokke, ja bortsett fra bilen til Jan da hvor du kan høre girkassa på to kilometers avstand. Han har mange teorier på hvordan han kan fikse det, men det ser jo ut til at både han og Turid trives med lyden, så da så.

Vel tilbake til Scheelsminde var det så vidt tid til en lille en (eller to) før den store middag gikk av stabelen. Og denne gangen gikk serveringen prikkfritt. En elegant oppdekking, pene nord-menn og damer, gode venner med godt humør, det måtte jo bli suksess.

Det var taler til klubben, reiseleder, alle som hadde jobbet med turen og til Sjef Roy som for sjette gang hadde rodd i land et eminent gjennomført "rally".

Og så var det kaffe avec og dans etterpå. Noen forsøkte å danse sin egen og andres codrivere i senk, men codrivere i MG'er er laget av seigt materiale så selv Dag R. klarte ikke å ta knekken på noen.

Søndagen opprant med smilende sol og blå himmel som vanlig. Og smile det gjorde også turens deltagere selv om ikke alle akkurat var først inne til frokost. Det blir jo så mange dypsindige diskusjoner til langt ut på morgenkysten om tekniske spissfindigheter rundt sportsbiler så det var nok noen som ikke kom i seng før i dag. Turen gikk igjen på koseveier frem til Frederikshavn hvor det brolagte torv foran rådhuset var avsatt til parkeringsplass. Og på plassen vaiet det danske og norske flagget side om side. Det var en halvtimes fremvisning og filming før vi alle toget inn i rådhuset hvor man bød på en lille øl eller vand. Så var det tale av borgermesteren som priset både nordmenn og deres smukke biler i vakre ordelag. Roy svarte med noen velvalgte ord på vegne av oss alle og overrakte NMKG's plakett som takk til borgermesteren og hele Danmark.

Så var det igjen tid for mat etter en kort kjøretur til Bangsboparken og Restaurant Møllehuset. Igjen et overdådig danskt koldtbord med dertil hørende drikke i meget typisk danskt miljø. Vi hadde god tid så noen fikk anledning til en liten "skovtur" før vi igjen bemannet ratt og pedaler for via mange forskjellige små og store veier satte kursen mot Gamle Skagen, Grenen og til slutt Skagen fergeterminal hvor vi igjen stilte opp i lange rekker til stor glede for byens borgere og europeiske turister som også ventet på fergen.

Det ble også her anledning til å frekventere Fiskebryggen med sjømat og tilhørende drikke som en avslutning på Danmarks besøket.

Vannjet fergen Pegasus 2 slukte alle bilene og var et behagelig bekjentskap. I flystoler raste vi over smul sjø i 34 knob's fart, og var i Larvik eksakt 3 timer etter avgang fra Skagen.

Hjemturen fra Larvik til Oslo gikk på 1 ¾ time og var til sine tider ganske kald, men vi klarte oss uten store forfrysninger.

Jeg går ut fra at jeg har alle turdeltagere med meg når jeg sier:

Tusen takk for en kjempetur.

Til NMKG's Oslo senter og alle dets hjelpere.

Bildetekst

Lang, lang rekke for ferge til Hirtshals.
Sallingsund Fergekro og vertinne.
Rogers nye blomsterbil.
Blomsterprakt.
Johan er og blir norsk.
Elsklingen og Codriveren.
I Ebeltoft spiller fregatten Jylland seg i 60 blanke biler.
Lang rekke med Svein forran.
Det er virkelig et yndigt land.
En lille en etter dagens kjøretur.
Møllehuset, typisk dansk.
Roy overleverer NMKG plakett Siste måltid på fiskebryggen i Skagen.

Restaurering av MGB

Her fortsetter Olav Sommerin sin beskrivelse av restaureringen av Florida-importerte MGB og i forrige nummer stoppet artikkelen ved at alt som kunne skrues av bilen, nå var fjernet.

Karosserioppbyggingen ble foretatt ved at ikke alle rustdeler ble fjernet samtidig. En del ble skåret av om gangen og delen ble hvis mulig brukt som mal. Det var viktig å tegne opp og ta mål. Hjulåpningene ble tegnet opp på kartong. Jeg klemte også vanlig papir langs skjermkantene for å tegne dette over på platene som skulle klippes ut.

Noen ganger hvor det er plass nok kan man tegne rett på platene ved å holde disse bak åpningene. Men plate-delene som er skåret av mister lett fasjonen når de er løse, dessuten har de lett for å bli litt mindre på grunn av tykkelsen på kappskiva. Alle plater som ble innsveiset var i rustfritt stål. Det var det som var lettest å få tak i på det verkstedet jeg av og til benyttet. Vanlig CO₂ punktsveiseapparat med rustfri tråd ble brukt.

Sveisingen gikk relativt greit, selv om jeg ikke er sveiser til daglig. Tiden var imidlertid et problem, da verkstedet jeg fikk bruke bare var tilgjengelig i helgene. Det var derfor om å gjøre å sveise så mye som mulig i de helgene jeg hadde til rådighet. Det som da skjedde var selvfølgelig at delene ble for varme og under avkjølingen ble det en del strekk og ufasong. Det er derfor å anbefale at en tar seg god tid til sveisingen og ikke gjør slik jeg gjorde. Det ville vært en fordel å arbeidet på flere steder av bilen samtidig. Heldigvis er sparke-len funnet opp for å brukes.

Framakslingen var lett å ta av, den hang i fire bolter. Da universalakselen til styrestaget var løsnet og bremserør fjernet, kunne framakslingen senkes ned. Den måtte nå demonteres videre og skrapes ren for skitt og rust. Det var heldigvis ikke alvorlige rustangrep, så det gikk lett vekk med stålborste og smergelpapir. Alle deler som skulle males ble innsatt med Ovatrol, to strøk med sort Arkanol og to strøk med sort lakk. Fettkanalene til kingboltene ble blåst opp med trykkluft og nye shims ble montert etter verkstedbokens anvis-

Fortsettes side 7



ninger. Alle gummiforinger ble skiftet og her var det mye dårlig. Hjulagerne ble nøye renset, satt inn med fett og skrudd sammen.

Bakakselen med bladfjærer ble demontert og lakkert opp som framakselen. Differensialen virket bra under prøvekjøringen, så denne ble ikke åpnet. Hjulagerne fikk samme overhaling som foran og bremsene ble overhelt. Hvis man er usikker på slitte deler er det ikke vanskelig og heller ikke så dyrt å anskaffe nye. De forskjellige deler ble pusset, renset utvendig og innvendig, malt, smurt og lagt på lager. Delelageret vokste uke for uke og noe ble lagt her og noe der.

Motoren gikk brukbart så den store sjauen hadde jeg ikke tenkt å sette inn her. Men den var temmelig full av rust og slam så siste eier hadde sikkert kjøleproblemer. Termostaten var da også fjernet og korrosjonsbestandig frostveske finnes kanskje ikke i Florida, det går vel helst på vann. Mens motoren var ute ble fremre simring skiftet.

Koblingen ble tatt opp og renset og ny startkrans var nødvendig da starteren hadde for vane å sette seg fast. Startkransen er krympet på svinghjulet så når dette er skrudd av kan startkransen fjernes ved at man skjærer så langt man kan med vinkelsliper. Deretter ved hjelp av meisel og smihammer kan resten hugges av. Ny startkrans krympes på etter at alle grader er fjernet med fil og smergelpapir.

Jeg varmet opp startkransen med en propanflamme ved stadig å la varmen sirkulere rundt og rundt. Når det freser skikkelig når man spytter på den, er den varm nok. Svinghjulet må ligge stødig rette veien på et solid underlag, 2" x 4" på et betonggulv f.eks. Den varme ringen tas raskt med solide hansker på hendene og legges rette veien på svinghjulet. Nå må man være rask og banke pent rundt med smihammer (tung hammer) og ringen vil gli lett ned til anslag. Hvis man har motoren eller gearkassen ute, bør det sjekkes om startkransen må sjekkes.

Kobling og gearkasse ble skrudd sammen og motoren ble malt med mørk rød originalfarge for så å bli satt på lager. Et lager som etterhvert ble større og større.

MG hilsen fra Olav

Siste del av artikkelen kommer i neste nr., og vil vi oppleve en lykkelig slutt?

Formannens betraktninger



Norsk MG Klubb vokser sterkt for tiden. Vi er ved utgangen av juni 466 registrerte medlemmer og interensenter og vi har opprettet senter i Østfold, Kristiansand, Bergen, Trondheim og Hammerfest i tillegg til de vi hadde før i Oslo, Grenland, Drammen og Stavanger. Flere av senterne er også aktive med arrangering av møter og turer til stor glede for medlemmer på lokalplanet. Vi har et meget aktivt MGA register og en gruppe medlemmer fra Oslo og Drammen som arrangerer NSCR. Begge sørget også i år for formidable suksesser.

Kasserer forteller om sund og god økonomi, selv om det fremdeles er noen som ikke har betalt årets kontingent. Samtidig melder sekretæren at nye interessenter melder seg i rask rekkefølge. Hvis vi kunne få et senter i Hamar/Gjøvik området i løpet av sommeren og høsten, ville det være enda hyggeligere å være formann.

Vi har fått ny avtale med postverket om utsendelse av huMbuG, bare synd at utsendelse av nr. 4 kom midt opp i poststreiken og derved ble 14 dager forsinket ut til medlemmene. Den utgaven hadde The European Touring Handbook 1998 som vedlegg, noe jeg håper medlemmene satte pris på. Dersom vi kan få det til vil vi forsøke å få den ut med nr. 3 til neste år, slik at medlemmene får litt bedre tid til å planlegge turer, deltagelse i turer og treff utenlands.

Som nevnt i nr. 4 er planleggingen av generalforsamlingen i god gjenge og separat innbydelse vil bli sendt alle medlemmer. Det ville glede styret om spesielt flere senterledere og registerførere ville møte opp den 29. august. Vi vurderer å si opp avtalen med bensinrabatter med Esso. Selskapet har i den senere tid ikke svart til de forventninger vi hadde etter de lovnader om støtte vi var blitt forespeilet. Når de i tillegg ikke svarer på brev eller henvendelser fra oss, mener vi det vil være riktig å finne en annen samarbeidspartner på dette området. Styret arbeider med saken.

Fortsatt god sommer og mange hyggelige opplevelser med både MG'er, Healey'er og Triumph'er.

Einar

PS. Jeg har bestilt, men fremdeles ikke fått speilet til MGen.

MG-torget

MG-Roadster deler selges

4 lakkerte eikefelger m.dekk, delenr. AHH 6487, kalesje og stativ, delenr. AHH 8516 og AHH 6109/10 til salgs. Henv. Åke Dalin, tlf. 67147075, fax. 76144120.

MGB GT eller MGA coupe i god/restaurert stand ønskes kjøpt. Tlf. e.kl. 18.00 71674908 mobil 92618096 fax 71585894.

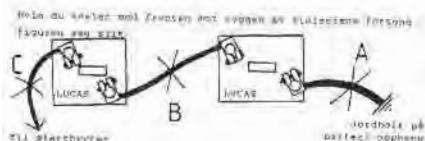
Er det noen som kjenner adressen til Ivar Aage Moe? Adressen i registeret er Solveien 28, 1177 Oslo, men posten kommer i retur. Kontakt Einar.

MG Midget 1967 selges, kr. 75.000. Hvit med sort interiør. Meget god stand. Erik Sandsdalen, tlf. priv. 67145658, jobb 66987500.

MGA REGISTERET

Montering av hovedstrømsbryter på MGA

Jeg tror det er et krav fra LMK forsikringen at bilen skal ha hovedstrømsbryter (og brannslukningsapparat). Men uansett vil jeg i høyeste grad anbefale å ha en slik bryter. Folk som kan dette med strøm og brytere vil anbefale at bryteren skal være i nærheten av batteriet. Hvis vi ser på de fysiske plasseringene av de to 6volts batteriene på en MGA;

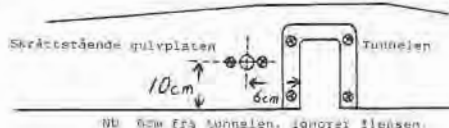


Vi kan derfor plassere bryteren på enten A, B, eller C. Elektrisk sett er det nesten hipp som happ hvor vi plasserer den. I praksis eksisterer det en veldig tilgjengelig plass bak passasjerens sete. På en bil med venstreratt kan du plassere den på høyre side av tunnelen, dvs plassere bryteren på B eller C. For en bil med høyteratt blir det på A eller B. Hvis du holder på med restaurering av bilen, så ville jeg ha valgt A eller C. Hvis du har en bil som er på veien, så er det lettest å plassere bryteren på B. Jeg har montert brytere på både høyre- og venstrerattbiler og har funnet ut at plasseringen er best på den skråttstilte bunnplaten bak tunnelen (heel board) på Engelsk.



Bildet viser at det er nokså trangt på baksiden av denne gulvplaten med batterioppheng osv. På min egen bil har jeg valgt plassering av bryteren slik du ser det på neste foto og tegning.

Plassert som vist på foto er det lett å vippe frem passasjerens seterygg og skru av/på strømmen når du sitter i



bilen. Det er jo også en fin vane å skru av hver gang du forlater bilen.

For biler med vekselstrømsdynamo er installasjonen litt vanskeligere. Hvis du skruer av en hovedstrømsbryternår motoren er i gang på en bil med vekselstrømsdynamo, vil regulatoren inne i dynamoen bli ødelagt. Det som må til er å ha en bryter med et ekstra par kontakter som lukkes når hovedkontaktene åpnes, slik at strømmen fra vekselstrømsdynamoen kan bli ført til jord gjennom en 30 ohm, 11 watt motstand. Motstanden og tegning av den elektriske kretsen medfølger bryteren.

Biler som skal delta i rally og konkurranser som har fartsetapper etter «Appendix J» av F.I.A. (Federation Internationale de l'Automobile) MÅ ha en hovedstrømsbryter som er tilgjengelig for folk både inne i og utenfor bilen.

Når alt skal svartmales...

Restaurering av en MGA er lettere den andre gangen, spesielt hvis du har gjort en del tabber med den første. Jobbingen blir bl.a. mer effektiv. For eksempel kan du spare mye tid på å demontere, sandblåse, syregrunne og lakke på en gang alle de delene som skal være svarte.

På min første ramme brukte jeg Sikens B&T (Bus & Truck) tokomponent rammelakk. Den er blank svart og tåler litt mer enn vanlig lakk. Rammen ble lakkert av min venn Geir Paulsen og finishen var så bra at jeg bestemte meg for å bruke den samme lakken på de fleste svarte delene. Unntakene var radiatortanken og luftfilterne som skal være 1/2blank og på varmeapparatet som trenger litt finere lakk for ikke å miste detaljene.

En liten advarsel når det gjelder sandblåsing av deler, beskytt godt de områdene på delene som ikke skal ha kontakt med sand.



Hvis du bestemmer deg for å sandblåse en universalkobling, så MÅ du ta den fra hverandre, rense, smøre og så sette den sammen igjen, før du lakkerer den. Jeg bestemte meg for å fjerne differentialen og akselene fra bakakselhuse, for sandblåsing. Åpningene ble tettet igjen for å hindre sand i å filtrere seg inn i akselhuset.



Et annet tips er når du tar en del fra hverandre, bruk ståltråd og lag et juletre av delen for å holde dem sammen, eller for å holde venstre fra høyre og for å hindre at delene blir mistet under sandblåsing. Et slikt juletre gjør det

Fortsettes side 9

også letter å sandblåse, syregrunne og lakkere.

Her er min liste over de delene som kan lakkres svart sammen:

Bremse- og klutsjpedalene, mellom-aksel, styringstannstaghuss, styring, universalkoblingen, stabilisatorstag/torsjonsstag, bladfor bak, oppheng, U-boltene, nav, smørekapsler, baksakselhus, coil monteringsfeste, styring endeled, forstilling, skrueforan, fjærplater, rattstamme og rattstammefeste, seterammer, rammeforlengelser foran og bak, dashbordstag 4 stk., støtfangerfeste, duggfjerningstrakt under dashbord, utvendig firkantende på drivaksel, ringen rundt bensin påfyllingsrør v.gulv, vifter og skiver (tidlig 1500) gasspedalens tverrgående stag på vensterrattbiler, bremse/klutsj hovedsylinder stativ, baggasjerumslokk stag og klips, feste til kjennetegn og skiltlys bak, blenderbryterfeste til hovedlys, rammen til radiatorrullegardin, sveiv m. festeklips, bremsetrommel, tverrgående plate som er festet på rammen bak motoren, bevegelsesbegrenser for gasspedal, ramme, armene til støtdempere, støtfangerfjærer, gearkasse-tunnellen 3 deler, bensintank m. stroppe og påfyllingsrør, gasspedalen, reservehjulsfeste m. mutter og skrue, panserlokkstag m. klips, festene til kjennetegn, stålrørene til oljekjøleren, batterifestene, horn, bensinpumpefestet, bremseankerplate og hjulnav.

John C. Barret

Etter-lysning

Under MGA-dagen på Hov i Land ble det gjen-glemt følgende: En mørkblå herre- strikkjakke av merket Lacoste med V ut-rigning og to lommer. Jak-ken ser helt ny ut. Dess-uten et lite Yashica ka-mera i grått velour etui med borrelås og belte-hekte. Tingene fåes til-bake ved å kontakte John på tlf. 61 12 33 71.



MG Asphalt Hill Race 1998

Grenland Senter gjentok løpet fra i fjor i litt fredeligere former denne gang, men det hindret ikke delta-gelsen av nesten 30 ekvipasjer å stille på startstreken. På åpnings-motivet ser du siste bil opp Korke-trekkeren kjørt av Tom og May bli flagget i mål av Ingrid. Regnet ute-ble merkelig nok, men da det var tid for hjemreise kom det noen drå-per ovenifra. I år var det satt opp en idealtid for opp og nedtur samlet og det var kun en person som kjente tiden, undertegnede.

Men det sosiale er jo det viktig-ste og utover lørdag ettermiddag

kom den ene etter den andre sei-lende inn til Helgeroa Hotell med blankpussede biler for oppstilling. Det ble tid for en spasertur for noen i det sjarmerende tettstedet ved sjøen og noen gikk på den lo-kale restaurant for å nyte sjøens de-likatesser. Johan Fredrik bestilte blåskjell og fikk en bolle med tomme skjell til full pris, der går vi ikke mer!

Etter en orientering om arrange-mentet var det tid for middag og sosialt samvær. Middagen span-derte arrangementskomiteen med midler fra sponsorer lokalt og det





Eva Ekrem i sin røde MGB å kjøre på sekundet i forhold til den oppsatte idealtid. Det var opplyst på forhånd at vinneren måtte krabbe frem for å hente premien og på bildet ser du Harald med første premie overrakt av arrangementsleder Tom.

Snipp snapp snute og så var det løpet ute. Det ryktes at det til neste år vil bli lagt opp litt anderledes med kulturelle innslag og en del kjøring på lukket bane på tid samt felles tur ut i det blå. Velkommen i 1999.

Red.

samme gjalt en del av premiene. Samværet fortsatte utover i de små timer.

Søndags startmorgen opprant med tørre veier og noen hadde bestemt seg for å kjøre opp de krappe svingene i Korketrekkeren for full pinne, ingen kjente jo idealtiden. En yngre gjest fra Bærum, bilselger med ny Plazda toseter var en av disse, men han hadde ikke hørt om råskinn Nils Bøvre fra Sandefjord i MGA. Den unge herre ble jo overlegent slått av den gamle sorte MG med Nils bak rattet.

Pressen var tilstede fra 3 aviser med fotografer og journalister og en kvinnelig journalist fra avisen Varden ymtet frempå om å få sitte på. Hun fikk plass i en BRG MGA med råskinn nr 2 fra Sandefjord, Morten Berntsen og han fikk be-

skjed om å «kjøre vannet av dama». Det gjorde han til gangs og det var en blek men fattet journalist som tok plass for en roligere tur ned igjen. Hennes fotografkolleger fikk tatt noen fantastisk fine bilder av turen opp med Morten hvor gummien står igjen i asfalten og de pynter sikkert opp på "gutte-rommet" hos Morten. En del tilskuere og den fine pressedekning ga klubben god reklame.

Etter samling ved klubbhuset i Langangen var det tid for lapskaus fra velforeningen og det var livlige diskusjoner om idealtid og kjøringen. De 5 beste som kom nærmest tiden fikk pokaler med klubbmerket og inngravert tekst og fra Turtle Wax fikk alle gavepremier som ville gjøre bilen enda blankere. Utrolig nok klarte Harald og



YOUR QUALITY SUPPLIER FOR MG, A.H., MINI & TRIUMPH PARTS

- An excellent choice in parts & accessories
- Same day shipment for parts in stock
- Extra information and tips.
- Outstanding workshop for restauration, service and tuning

Fully illustrated catalogues for only 200 FB*.
MGTC • MGTD-TF • MGA • MGB • MGC • MG MIDGET
TR2-4A • TR5-6 • SPITFIRE • MINI
A.H.SPRITE • A.H.100/4-6 & 3000

*Price for one catalogue incl. VAT



Anglo-Parts Belgium

Brusselsestwg. 245
 B-2800 Mechelen, Belgium
Tél.: 015 / 42 37 83
Fax: 015 / 42 34 45

HU MBU G PROFILEN



Profilen denne gang er Harald Ekrheim fra Røa i Oslo med codriver Eva. Harald forteller:

Til 50-årsdagene hadde vi hvert vårt ønske; Eva ville ha seilbåt av tre (17 fots Arendalssjette) og min guttedrøm fra russetiden i 1964 var en rød MGB. Det begynte med skinnlue til 50-års dagen, en gave fra en god kamerat og fortsettelsen ble omsider en rød MGB-64 modell som har gitt oss mange gleder og gode venner. Bilnummeret A-7774 hadde min svigerfar på sin Morris Oxford.

Vi meldte oss på Englandsturen for 2 år siden og alle de andre deltakerne var for oss totalt ukjente. Det eneste vi visste var at samtlige kjørte MG og da måtte det jo være noe ekstra med dem! Bilen var ganske ny for oss og vi hadde ikke prøvet den på lengre turer. Starten på den verste opplevelsen for oss var at vi raskt fikk tilnavnet «Smokey» fordi vi tåkela veien med blåsvart eksos og vi ble raskt kommandert bakerst etter start fra Harwich.

Dagen etter fikk vi beskjed av formannen på et verksted at dette måtte være rådebank og vi så for oss en ensom weekend i Norwich, mens alle våre nye MG venner var på veien og koste seg... Da var vi ikke særlig høye i hatten, men formannen mente likevel at vi burde ta en tur til et lite lokalt

verksted. Cox & Perry i Horstead og undersøke for sikkerhets skyld. Her ble alle antakelser fra formannen om rådebank etc. gjort til skamme av Ian Perry som fort kunne konstatere at noe rådebank var det ikke, snarere en enkel finjustering av motoren, utskifting av noen pakninger og påfyll av tykkere olje var alt som skulle til! Glade ruslet vi rundt i det lille tettstedet Horstead som krydde av antikvitetsforretninger mens bilen ble justert. Her fikk Eva atpål kjøpt det hun var på jakt etter, nemlig et sett med sølvplatede lokk i 3 størrelser til å ha over kalkun og stek. (Disse pyntet forøvrig godt opp under lunsjen midt i en rundkjøring i nærhe-

ten av Oxford og følge bilen huset dem under englandsturen!).

Deretter gikk bilen som en kule og vi kunne med enorm lettelse returnere til de andre i gruppen, klare til fortsettelse av en fantastisk Englandstur, rene pilgrimsturen til Abingdon. Her fant vi også en engelsk vingård og vi ringte med klokken så eieren kom i fullt firsprang med flagrende skjorteflak (og ikke særlig mer). Vinsmaking og handel ble det! Vi lar oss tiltale som «Englandsfarerne» og setter stor pris på alle vennene vi har fått i MG miljøet.

Forøvrig har vi deltatt i Norwegian Sports Car Rally -97 og -98 og hatt det hyggelig med MG venner. Vi var også med på årets Asphalt Hill Race (som ikke ble avlyst) hvor vi til overmål kjørte på sekundet på idealtid! Vår første rallyseier!

Drømmen om å kjøre MG blir realisert i sommerferiene på Brunlanes ved å kjøre rundt for å handle frukt, bær og grønnsaker på bondegårdene. (I «Evas Ark» er jeg fokkeslask). Ellers er det ikke mange som har morsommere og mer personlig skinnlue enn min kone. (Svensk motorsykkelhjelm med god klaff i nakken kjøpt for kr. 10.- slik Ronny hadde i Pelle Parrafins Bøljeband, han som hadde gjøkur på ryggen og ble tiltalt «din Iddiot» av Randi!).

MG hilsen fra Harald og Eva



FOTOKONKURRANSE

huMbuGs redaktør inviterer til fotokonkurranse! Med de nærmere 500 medlemmer i klubben må det jo bli tatt en del morsomme bilder i løpet av sommeren? Eller er redaktørens påstand rett i at medlemme "lever et fattig liv"? Nå har DU – ja DU altså og ikke noen du kjenner – anledning til å sende inn noen av sommerens blinkskudd som vil uskadet bli returnert etter bruk. Det er premier til hver fotograf etter hvert som motivene kommer på trykk i huMbuG. Kom igjen og bevis at redaktørens påstand er feil!!!!

På motivet (som for øvrig er tatt på MGA dagen og som blir hoved-



oppslag i neste nr.) ser du gjengen fra Sandefjord, Truls Berntsen, Jonas Greger og Mads Bøvre ved

rattet i pappaens sorte MGA. Om denne gjengen blir like harde på jernet som fedrene, vil tiden vise.



MG CENTER SWEDEN

PROFFS PÅ MG-DELAR

VERKSTADSGATAN 4
434 42 KUNGSBACKA, SWEDEN
TEL. 0300-175 34 • FAX. 0300-197 23



NORDENS STÖRSTA LAGER AV

MGB DELAR

NYTT SOM BRUKT FINNER DU TILL
NORDENS LÄGSTA PRISER
HOS MG CENTER SWEDEN
NORDENS ENDA AUKTORISERADE MG FIRMA

VI HAR ÄVEN DELAR TILL: MGA, MIDGET/SPRITE
POSTORDER TILL: NORGE-DANMARK-FINLAND
VI SÄLJER/KÖPER/BYTER ALLT SOM RÖR MG