

3 2005

**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK MG KLUBB**
(The Norwegian Center of the MG Car Club)



**THE MARQUE OF
FRIENDSHIP**



**THE MARQUE OF
FRIENDSHIP**



**THE MARQUE OF
FRIENDSHIP**



**THE MARQUE OF
FRIENDSHIP**



Vellykket Sportscar Rally !



**Bjørn Rygh
NMGK's første
æresmedlem !**

Side 3

**Ønsker du å
importere MG'en
i egen regi ?**

Side 4

**S.U.
forgasserens
lange historie ...**

Side 6 - 7

Norsk MG Klubb

Aronsvei 48,
3029 Drammen.
Tlf. 32 82 23 20
E-mail: er-kathr@online.no
Bankgiro: 2333.32.58064

Adresseliste 2005:

Leder:

Tove Rygh Johansen,
Østhellings 4,
3400 Lier.
Tlf. 32 84 87 39
E-mail: leder@nmkg.no

Nestleder:

Roy Råge,
Dalsvei 40f,
0775 Oslo.
Tlf. 22 14 83 77
E-mail: ise@ladanse.no

Sekretær:

Erik Kathrud,
Aronsvei 48,
3029 Drammen.
Tlf. 32 82 23 20
E-mail: er-kathr@online.no

Kasserer:

Claus Quist-Hanssen,
Geilølie 60,
3580 Geilo.
Tlf. 32 08 99 26
E-mail: cl-qui@online.no

Styremedlem:

Thor S. Sørensen,
Oppsjørmarka 83,
1385 Asker.
Tlf. 66 78 11 58.
E-mail: thor@bsgruppen.no

Webmaster:

Truls Sundt,
Ole Brinchs vei 3,
5232 Paradis.
Tlf. 55 91 15 07 / 907 77 615
E-mail: sundt@online.no

Redaktør og styremedlem:

Jan Bødtker,
Hordnesveien 277,
5244 Fana.
Tlf. 55 91 51 31
E-mail: janboedtker@c2i.net

**Manuskripter, bilder
etc. til MG-bladet
sendes redaktøren,
helst på e-mail, men
disketter og maskin-
eller håndskrevne innlegg
mottas også med takk.**

Redaktøren forbeholder seg retten til å
endre innkommet materiell.
Innlegg står for skribentens regning og
er ikke nødvendigvis NMKG's syn.

Ventilstøy fra Redaktøren



• Selv om MG-folket er et barskt folke-
ferd som har vært ute en vinternatt før
i sine åpne doninger, har "sommeren"
så langt vært en kald fornøyelse. Ikke
minst fikk deltagerne i årets Sportscar
Rally erfare at det å kjøre åpen MG
høyt til fjells og omkranset av meter-
høye brøytekanter, er en barsk øvelse.
Men det er vel når alt kommer til alt
av utfordringen, og litt av det spekta-
kulære vi alle ønsker oss innerst inne –
være litt annerledes enn folk flest?
Årets Sportscar Rally ble nok en suk-
sess med sine over 140 deltagende bi-
ler. "Turgeneralen", Knut Horgen, har
varslet et friår i 2006. Men det betyr
ikke at det ikke blir Sportscar Rally
også neste år – for det blir det!
Hvilken reiserute vi skal kjøre arbeides
det med. Vi skal holde medlemmene
underrettet gjennom "MG
Magasinet".

Vi har sagt det før og kan gjerne gjen-
ta det: Sportscar Rallyet er helt unikt i
MG-sammenheng og bør tas godt
vare på. Men vi bør få noen flere med
til å dra lasset. Knytt til deg to-tre per-
soner til, Knut, slik at belastningen blir
mindre på deg!

Selv om jeg ikke deltok i årets begi-
venhet på grunn av andre gjøremål,
fikk jeg litt av MG-følelsen i kroppen
da jeg måtte et 40-talls MG'er på stre-
kingen Sandvika-Gol i tett regnvær om
søndagen. Det var en merkelig opple-
velse å se så mange MG'er komme i
mot. Vanligvis kjører jeg i samme ret-
ning. Men slik er det – av og til må
man gjøre andre valg.

• Om en måneds tid er det igjen
MGA-dag(er). For andre året på rad
er Ringnes gård ved Krøderen valgt
som møtested for entusiastiske MGA-
eiere. Måtte det bare bli sommer og
sol med utepils og grilling på agenda-
en!

Det er initiativ av denne typen MG-
hobbyen trenger flere av. Andre regis-
tre/modellgrupper bør få i stand min-
dre og hyggelige sammenkomster,
hvor det sosiale står i høysetet.
MGA-entusiastene skal også til
Silverstone i England i sommer for å
være med på markeringen av at det er
50 år siden MGA ble introdusert. Vi
skal forhåpentligvis kunne bringe fyl-
lige reportasjer om begge arrangemen-
ter i "MG Magasinet".

• Ellers vil vi allerede nå minne med-
lemmene om at opplegget for årsmøtet
i klubben er lagt om. Mens alle med-
lemmer tidligere hadde stemmerett på
årsmøtet, skal det nå velges delegater
fra de forskjellige sentre. Antallet dele-
gater er avhengig av medlemstallet i
hvert senter. Årsmøtet skal avvikles på
Lier Kroa lørdag 3. september – en
uke senere enn vanlig. Det er viktig at
sentrene allerede nå setter seg ned og
diskuterer eventuelle forslag som øn-
skes fremmet på årsmøtet. Alle forslag
som skal behandles skal være fremmet
gjennom sentrene!

Årsrapport, regnskap og valgkomite-
ens innstilling bør være sentrene i
hende i god tid før 3. september.

• MG-hobbyen brer stadig om seg.
Det går nesten ikke en uke uten at vi
registrerer nye medlemmer. Og hygge-
lig er det. Men med flere medlemmer i
våre rekker, øker arbeidsmengden for
de tillitsvalgte. Dette har medført at vi
stadig har et økende behov for oppda-
tering av datakompetanse og utstyr.
Det siste koster penger. Om vi vil eller
ikke – datautstyr er en nødvendighet
for å holde hjulene i gang. Både regn-
skap, oppfølging av klubbens nettsi-
der, matrikkel og annet arbeid er av-
hengig av elektroniske tjenester.

• Follo senter er kanskje det mest akti-
ve senteret for tiden. Hyggelig er det å
konstantere at medlemmene i Oslo sør
har det hyggelig i en mindre enhet. Vi
tror bestemt at et senter ikke må bli for
stort når det gjelder antall medlemmer.
Det ville være en fordel om vi fikk flere
mindre og aktive sentre rundt omkring.
Kanskje er tiden inne til å dele opp
Oslo senter enda litt til? Follo er et
godt eksempel på at man kan være
lykkelig som liten.

Innerst i Sognefjorden, nærmere be-
stemt Ardalstangen/ Øvre Ardal, er
det et aktivt veteranbilmiljø, hvor MG
og Triumph dominerer. Hva med et
eget MG-senter i Øvre Ardal? Vi har
allerede 8-10 medlemmer i sognebyg-
den, så her er det bare å trå til!

• Skal du ut på tur i sommer med
MG'en – husk at bladet trenger ditt bi-
drag i tekst og bilder!

Ha en fin MG-sommer!

JB

Vi gratulerer Bjørn Rygh som NMKG's første æresmedlem



Roy Råge

Bjørn Rygh er Norsk MG Klubbs mest aktive pensjonist. Hans fartstid i klubben er lang og fylt med innsats og ekte følelse for klubbarbeid.

Bjørn har aldri vært noen forgrunnsfigur i form av formanns verv o.s.v.

Bjørn har heller inntatt en mer beskjeden stilling i kulissene, men ikke desto mindre viktig.

Mange er de personene Bjørn har overtalt til å ta ansvarsfulle verv i klubben.

Som MG-spesialist er han suveren i Norge! Mange er de som har fått rettet opp mangler og feil på sine MG'er hos Bjørn, selv etter at andre eksperter har utført jobben.

For 20 år siden var medlemstallet i klubben nede i under 200 og interessen var laber.

Mesteparten av medlemmene var lokalisert i Osloområdet med unntak av Hov i Land og Kongsberg. Turer til Norefjell, "Kongsberggrunden" og en og annen tur til Blaafarveverket ble arrangert i regi av Bjørn. Antallet varierte fra 5- til 7 biler. Det ble derfor fra styrets side foreslått å nedlegge klubben og heller få medlem-



I forbindelse med et styremøte tidligere i år, fikk Bjørn Rygh overrakt blomster og klubbens flotte skjold. Bjørn i midten omkranset av hele styret i klubbe.

mene til å melde seg inn i Norsk Sportsvogn Klubb.

Dette var et forslag som Bjørn var sterkt imot. Han satte foten så hardt ned at forslaget ikke ble satt ut i livet, og klubben hanglet videre med et lite antall entusiaster.

Som alle vet kom forandringen da myndighetene endret importbetingelsene for historiske kjøretøyer eldre enn 30 år.

Bjørn innsats for klubben har som før nevnt vært preget av et stort engasjement fra første stund. Det er derfor ingen tilfeldighet at Bjørn Rygh ble utnevnt til klubbens første æresmedlem.

Et æresmedlemskap i Norsk MG klubb skal henge høyt, og det skal tildeles etter en lang og skikkelig innsats for klubben.

Referat fra styremøte

30. april ble det avholdt styremøte i NMKG på Billigstad i Asker.

Til stede: Tove Rygh Johansen, Roy Råge, Jan Bødtker, Thor Sørensen og Erik Kathrud. Claus Quist-Hanssen var forhindret å møte.

Følgende saker ble behandlet:

- 1.Referatet fra forrige møte ble gjennomgått og vedtak sjekket ut.
- 2.Styret gir Follo senter to representanter til årsmøtet. Om nødvendig blir antallet justert når en har bedre oversikt over antall medlemmer som søker til senteret.
- 3.Styret flytter årsmøtet til lørdag 3. september
- 4.Styret må i større grad ut til sentrene. Dette vil bli tatt opp på tillitsmannsmøtet i

mai. Sekretær sender mail til sentrene for å forberede dem på en diskusjon av hvordan en kan bistå sentrene i deres arbeid.

5.Kasserer vil heretter sende innbetalingsblankett med medlemskort direkte til nye medlemmer.

6.Kasserer/matrikkelfører gis fullmakt fra styret til å anskaffe egnet programvare for å lette arbeidet med matrikkelen.

7.Bergen senter innvilges 1000 kr til motakelse i forbindelse med besøk fra MGOC.

8.Agder senter innvilges 1000 kr til støtte til lokalt arrangement.

9.Informasjon om klubben er oppdatert i Brønnøysundregisteret

10.Alle sentre blir oppfordret til å ta bilder fra aktiviteter og sende bilder/tekst til MG-Magasinet.

11.Webmaster gis fullmakt til å oppgradere programvare i samråd med kasserer.

12.Matrikkelen er etter styrets vurdering brukbar i den form den har. Det må komme raskt svar på henvendelser om matrikkelen og det tas sikte på at matrikkelen legges ut elektronisk. Oppdatering av navn, adresser og opplysninger om bilene er fortsatt en stor utfordring.

13.Bergen senter har påtatt seg salget av klubbens "Regalia", og vil søke om et lån fra klubben for å kjøpe inn en grunnbeholdning av varer. Lånet betales tilbake til klubben når varene er solgt.

Erik Kathrud

Ønsker du å importere MG'en din selv?



Jan Bødtker

Selv om vi bare har anslagsvis 7-800 MG'er i våre modellregistre, er det god grunn til å anta at det befinner seg godt over det dobbelte innenfor landets grenser. Det alt vesentligste av disse bilene er bruktimportert til Norge opp gjennom årene, og da spesielt det siste tiåret.

USA er et yndet land å importere MG'er fra, blant annet fordi man da får en venstresteuert bil og en bil med minimalt med rust.

De færreste vil ha bryet med å importere selv, og lar derfor andre ta seg av importen. Mange har nok den oppfatningen at det er veldig komplisert og vanskelig. Det er langt lettere enn du tror når du først har funnet den rette bilen.

Mange bruker verdens største nettsted for å skaffe seg en veteranbil, det amerikanske nettstedet E-BAY. Her kan du på auksjonsbasis kjøpe den bilen du ønsker. Men vær oppmerksom på at du lett kan "kjøpe katten i sekken." Kvaliteten på bilene er som regel langt bedre i beskrivelsen enn det du opplever når du henter den på kaien i Drammen! Derfor er det å anbefale at du handler veteranbil hos et anerkjent bilfirma. De er også behjelpelig med å skaffe nødvendige papiere og transport til Europa/Norge.

Handler du privat er det viktig at du kan dokumentere prisen på bilen på en tilfredstillende måte. Kopi av bankutskrift etc. kan være lurt å ha når du tropper opp på tollstasjonen for å betale merverdiavgift.

MERVERDIAVGIFT

I denne artikkelen skal vi se litt nærmere på hvilke lover og regler som gjelder for bruktimport av veteranbiler til Norge. Når bilen er kommet til Norge skal den fortolles. Det vil si det skal betales 25% merverdiavgift av kjøpesummen og det man har betalt i frakt. Som nevnt må du kunne dokumentere kjøpesummen i form av kjøpekontrakt eller bankutskrift.

Når du har betalt merverdiavgiften, kan du ta bilen med deg til egen garasje enten på henger eller ved hjelp av prøveskilt, som du i forkant kan kjøpe på nærmeste trafikkstasjon.

Så langt har Staten lagt sin lange avgiftsarm tilbake i lommen. Ingen flere avgifter å betale før du skal registrere bilen. Da må du ut med en engangsavgift på kr. 3.038,- og kr. 1.300 i vrakpant! Husk at disse to

beløpene skal betales til tollvesenet og ikke til trafikkstasjonen!

Hvis du importerer en bil som ikke har passert 30 års-grensen, må du i tillegg betale vanlige bilavgifter utregnet etter alder, vekt og motoreffekt. Det blir svindyrt, så det svarer seg å kjøpe veteranbil!



Denne utrangerte MGA'en vil bli forvandlet til et «smykke» om ett års tid.

REGISTRERING

Når du har mekket og fikset bilen og ønsker å få skilte på den, må du bestille time på trafikkstasjonen. Det kan ta både en og to uker før du får time.

Når du møter opp på trafikkstasjonen må du huske å ha med deg registreringskortet, som tollvesenet utsteder, og alle andre papiere som fulgte med bilen. Det kan ofte lønne seg å ha med en kopi av et vognkortet på en tilsvarende bil (skaff kopien fra en kompis med samme bil).

Nå er det trafikkstasjonen som skal ha gebyr for at de skal godkjenne bilen. For vanlige personbiler er gebyret for tiden 550 kr. Hvis du må vise bilen for etterkontroll, er gebyret 275 kr. Med andre ord – ingenting er gratis i gebyr- og avgiftslandet Norge.



Den største utfordringen ved import av MG'er fra utlandet, er å skaffe seg en kvalitetsbil. Denne "haugen" av en MGTF 1954 var for en tid tilbake å finne på EBAY i USA for en pris på ca. 18.000 kr. pluss frakt til Norge.

Når du registrerer veteranbilen, kan du velge om du vil registrere bilen som bevaringsverdig kjøretøy eller som ordinært importert kjøretøy. Bevaringsverdig kjøretøy vil få begrensninger i bruken. Det vil si at du bare får lov å benytte den til utstillinger, veteranbilløp og andre motorhistoriske stevner.

For denne type kjøretøyer kreves det ingen kjøreteknisk dokumentasjon. For kjøretøy som er registrert første gang etter 1. januar 1971 og som importeres ordinært, kreves det et ECE-dokument. Dette er et dokument som bekrefter at kjøretøyet tilfredstiller de kjøretekniske krav som gjaldt i Norge på det tidspunkt bilen ble registrert eller tatt i bruk i utlandet.

Dette er spesielt vanskelig å skaffe tilveie for dem som importerer en MG. Kort og godt fordi fabrikken som produserte de gamle MG'ene for lengst er lagt ned.

Det hjelper lite å ta kontakt med nåværende MG Rover importør.

De kan ikke hjelpe. I første omgang må du stole på at de er overbærende med deg på trafikkstasjonen når du fremlegger problemet. Det er her en kopi av vognkort på en tilsvarende bil kan gjøre nytten.

VETERANSKILTER

Mange tror at du automatisk vil få det registreringsnummer du måtte ønske bare bilen er mer enn 30 år. Men så enkelt er det ikke. Den bruktimporterte bilen må nemlig være førstegangsregistrert før 1971 for at du skal få veteranskilt. Her gjelder merkelig nok ikke 30 års grensen.

Ønsker du veteranvognskilt av den gode, gamle typen kan du få disse både i Oslo og Bergen. I Bergen vet vi at Lator A/S har de gamle skiltmaskinene inntakt. Prisen er for tiden 550 kr. pr. sett.

Før du får skilte på bilen, må du ha forsikret bilen. Hvis du har vært medlem i en veteranbilkubb i mer enn ett år, kan du søke om forsikring i Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøyer (LMK). Det kan være mye styr for å få bilen LKM-forsikret, og derfor er det mange som tegner en vanlig veteranforsikring i sitt eget forsikringsselskap.

Helt tilslutt kommer det gledeligste – det er ikke årsavgift på veteranbiler, og du betaler heller ikke omregistreringsavgift hvis du vil kjøpe en allerede importert veteranbil!

Hvis du ønsker flere og mer utfyllende opplysninger kan du gå inn på tollvesenet.no eller vegvesenet.no

Dette var bildet av MG TD'en som lå inne på Veterbørsens nettside, og da med en pris på kr. 85.000,-



Jan Bødtker

Se opp for «haier» i MG-markedet

I et demokrati som vårt kan man stort sett gjøre hva man vil så lenge man holder seg innenfor lovens grenser. Og innenfor lovens grenser er man når man for eksempel ønsker å selge en gammel MG. Men moralsk kan det godt være at man er helt ute på viddene.

Eller hva skal man si til følgende historie? I begynnelsen av mai kom jeg over en

salgsannonse på Veterbørsens nettside.

En kar i Telemark annonserte en California-importert MG TD fra 1953 for kr. 85.000,-. En grei pris ved første øyekast. En pris som sikkert gjenspeilet bilens kvalitet.

Da jeg to uker senere var innom vår egen nettside, dukket den samme TD'en opp igjen. Nå med mer utfyllende beskrivelse,

men til en helt annen pris. I løpet av to uker var prisen øket med ikke mindre enn 44.000 kr. til 129.000,- ! Tilsynelatende uten at det var gjort noe som helst med bilen. Her skulle det tjenes raske penger på bekostning av en uvitende gammelbilentusiast!

Jeg regner med at importøren av TD'en hadde lagt til en akseptabel fortjeneste når han fant at bilen kunne selges for kr. 85.000,-. Når prisen "over natten" steg til kr. 129.000,-, må det være lov å gi beskjed. Jeg håper inderlig at de som er i markedet for en TD, merker seg denne historien. Vi som lever og ånder for MG-hobbyen bør ha et visst ansvar overfor våre MG-medlemmer. Når enkelte førstegangskjøpere av MG "kjøper katten i sekken" fordi kunnskapene ikke helt strekker til, er det ofte MG-klubben man henvender seg til for å få hjelp.

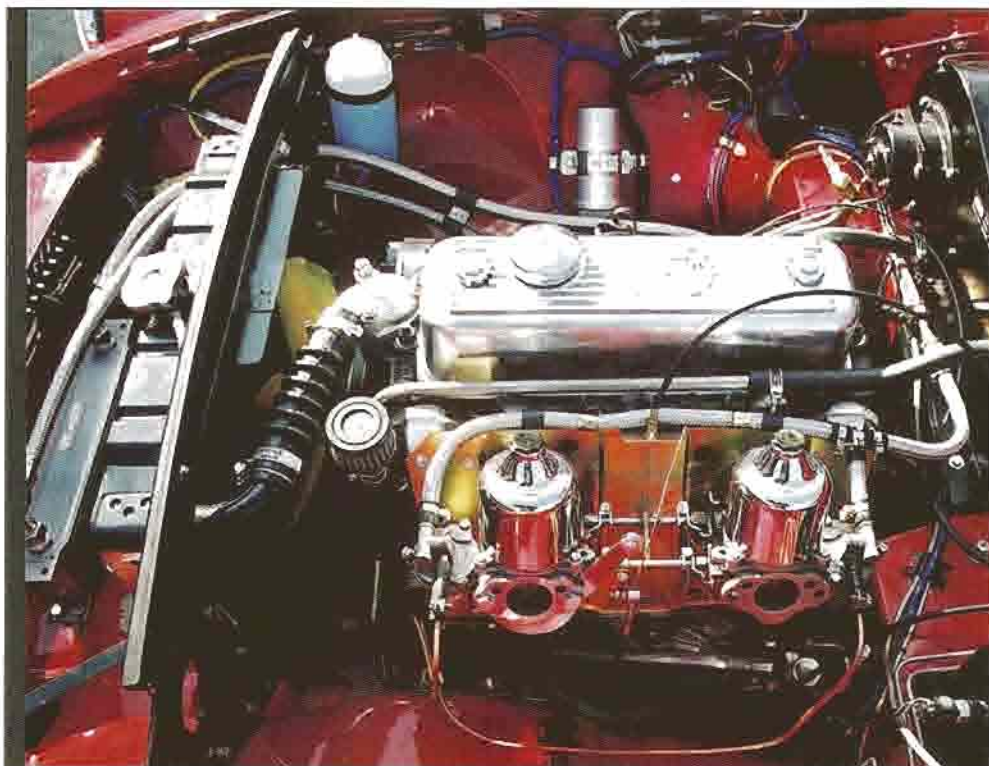
Jeg har ikke sagt at omtalte TD er i dårlig forfatning. Men alle som har litt peiling på T-modellene, vet at det ikke er rusten som er fiende nr. 1. Det er råten i karosseriet. Da blir det litt misvisende når han skriver at bilen er rustfri når man ikke nevner med et ord hvordan tilstanden til treverket er. Det virker ikke tillitvekkende at et MG-eier, som er en flittig bruker av klubbens nettsider til kjøp og salg, lar seg så lett avsløre.

Jeg håper denne historien kan stå som et eksempel på hvordan man ikke skal oppføre seg hvis man vil være med i MG-familien.



Os som man ser er dette den samme bilen som to uker senere ble annonsert på MG-klubbens nettsider for kr. 129.000,- Ikke rart man reagerer !

Det er samarbeidet mellom mange store og små komponenter som gjør at våre MG'er fungerer så godt som de gjør, til tross for at det er både 30- og 40 år siden, og kanskje lenger, siden de forlot Abingdon-fabrikkens samleband. Mange vil nok hevde at det er S.U.-forgasseren med sine to forgasserhus som er selve hjernen i de gamle MG'ene. Fungerer ikke S.U.'ene har man ikke mye glede av MG'en!



S.U.-forgasserne fra 50- og 60-tallet fungerer aldeles utmerket den dag i dag, her på en MGB-motor fra 1967.

S.U.-forgasserens kronglede historie



Jan Bødtker

En av de tingene man bør lære seg rimelig fort etter at man har handlet inn en MG, enten det er en TD, en A eller en B, er hvordan S.U.'en fungerer, og ikke minst hvordan man stiller den.

Med andre ord – S.U.-forgasseren er en komponent du garantert får stifte nærmere bekjentskap med om du vil eller ikke. For å gi medlemmene litt mer bakgrunnsstoff om S.U.-forgasseren har vi vært inne på nettet og hentet ut historien. Ønsker du selv å se hva som står skrevet, kan du gå inn på nettsiden www.burlen.co.uk

Mannen bak S.U.-forgasseren var engelskmannen, George Herbert Skinner. Han ble født i 1872 og var sønn av en direktør for et stort skogrossistfirma. Unge Herbert fulgte i farens fotspor, bokstavelig talt, til tross for at bil var hans store lidenskap. Allerede før 1900 leverte Herbert inn tre midlertidige patenter på sine mange ideer. Dette gjorde han da han gikk på Castlebar School i hjembyen Ealing. I 1903 reiste Herbert til Frankrike for å

lære og kjøre bil. Året etter realiserte Herbert noen av sine ideer sammen med sin yngre bror, Thomas. Det skjedde da de forbedret forgasseren på en Star-modell, som de to ungdommene eide på den tiden. Bilens gamle forgasser hadde glasstopp og dermed kunne guttene følge bensinflyten fra dysen. De oppdaget snart at trykket på dysen ble styrt av motorens drivstoffbehov. De fant derfor ut at dersom dysen kunne plasseres i en luftkanal, som varierte i størrelse for å tilpasse forskjellige motorhastigheter, ville dette kunne sikre stabilt trykk og lufthastighet.

En noe grov konstruksjon ble utviklet for å oppnå denne effekten, men det viste seg fort at ytelsen ikke ble tilfredstillende. Dette fordi at når man brukte en dyseåpning som passet til full choke, ville dette gi en for rik blanding for lave hastigheter og en tilsvarende for mager ved høye hastigheter. Løsningen på problemet var en spisset viser som innstilte dyseåpningen etter motorens behov.

Allerede i februar 1905 søkte Herbert om full patent, en søknad som ble innvilget året etter. I søknaden titulerte Herbert seg som "støvel- og skoproduzent".

DEN FØRSTE S.U.-FORGASSEN.

Hvis Herbert var "geniet" var hans bror, Carl, den praktiske "ingeniøren". Carl, som var 10 år yngre enn Herbert, gikk på Leys School i Cambridge. Som for Herberts vedkommende, vet man ikke om Carl fikk en teknisk utdanning. Carl ble også en del av familiebedriften, men allerede i 1906 slo han seg sammen med R.P. Wailes. Sammen skulle de produsere og montere forgassere. Det var også en tredje bror, John, som var med i foretaket, men han vet vi svært lite om, bortsett fra at han ble direktør for selskapet i 1913. Det er noe uklart når den første eksperimentelle forgasser ble produsert. Men den skal ha blitt produsert hos firmaet George Wailes & Co i Euston Road. I 1906 solgte George Wailes fabrikken og lokalene, og Carl ble forretningspartner med sønnen til George. De leide midlertidige lokaler mens de bygget ny fabrikk i Euston Road. Den nye fabrikken hadde en heis på 8 x 16 fot med kapasitet på ca. 15.000 kg. Den betjente alle de fire etasjene i tillegg til tak og kjeller. På denne tiden ble forgasserne montert og tilpasset hver enkelt bil. Derfor er det litt

merkelig at toppetasjen ble brukt til dette arbeidet. Produksjonen av forgasserne ble nemlig utført i etasjene under, etter tegninger utført av J.O. Gardner som var basert på Herberts skisser.

Herberts ansvar var nok begrenset til design og forbedringer, samt beskyttelse av ideene rundt patentet. Et fullt patent for ideen om stabilt trykk ble som kjent innvilget i 1906 mens patentet ble utvidet til også å omfatte Belgia, Frankrike, Tyskland, Italia og USA.

Herberts oppfinnsomhet var ikke bare knyttet til S.U.-forgasseren. Han tok også ut patent på et hydraulisk variabelgir og en avtakbar rem for damepumps og selskaps-sko! Senere ble det patent på en parafinfor-gasser, en flyforgasser og en ekstra bensin-tilførselsventil for kaldstarter. Alt dette skjedde i 1907 og 1908.

Mest sannsynlig var forgasserens opprinnelige navn "The Union Carburetter". Men det tok ikke langt tid før navnet ble forandret til "The S.U. Carburetter" – som var en forkortelse av "Skinner's Union".

THE S.U. CARB COMPANY LTD.

I 1910 flyttet selskapet inn i en gammel hestestall i Kentish Town i Nord-London. Stallen måtte bygges om for å gi plass til produksjonen. Et nytt aksjeselskap ble dannet under navnet "The S.U. Company Ltd.". Det skjedde 21. august 1910.

Den første økonomiske oversikten over selskapets finansielle situasjon, fremkommer første gang i selskapets hovedbok, datert 30. april 1911.

Det er ikke opplyst hvem som var med i styret på denne tiden, men regnskapet pr. januar 1913 viser et styrehonorar på £ 25 hver til W.B. Skinner, G.H. Skinner og J.H. Skinner. Regnskapet viser også at Wolesley og Rover var faste kunder.

Disse tidlige forgasserne var utstyrt med blåsebelger av lær i stedet for det nå velkjente akselerasjonskammeret, og det ser ut som det fungerte utmerket. For å holde læret mykt måtte det smøres inn regelmessig med glyserin. Blåsebelgene i glassert geiteskinn ble produsert hjemme av Herberts kone, Mabel. Salg til selskapet fra fru Skinner er registrert i regnskapet helt frem til 1928 – den siste tiden antagelig som reservedeler og ikke til vanlig produksjon.

FØRSTE VERDENSKRIG.

Ved utbruddet av første verdenskrig i 1914, stoppet produksjonen av forgasser og fabrikken ble benyttet til å produsere deler til maskingevær og maskingeværstativer, bomber og forgasser til krigsfly. I krigsårene hadde fabrikken over 250 ansatte. Etter krigen ble forgasserproduksjonen tatt

opp igjen. Men det var en generell nedgang i bilindustrien på grunn av høye kostnader og liten effektivitet. Det medførte at fabrikken måtte spe på med produksjon av radiodeler, frontruter, vannkraner og annet tilsvarende ingeniørarbeid.

Noen bilprodusenter satte imidlertid pris på S.U.-kvaliteten, og de ble derfor montert i kostbare biler som Bentley, Napier og Invicra. I disse årene hadde lærbelgen blitt erstattet av et messingstempel (ble montert i 1927-modellen av Sloper).

MORRIS TAR OVER.

Midt på 1920-tallet monterte William Morris et økende antall S.U.-forgasser i sine biler, og i slutten av 1926 bestemte han seg for å kjøpe opp selskapet, som nå slet med dårlig økonomi. £100.000 betalte Morris aksjonærene, som var Skinner-familien. Carl var imidlertid ikke begeistret for salget, men fortsatte likevel i selskapet under nye eiere.

Selskapet ble umiddelbart flyttet til Midland, der fabrikken ble en del av fabrikkkomplekset til Wolesley i Birmingham. Morris hadde nettopp kjøpt opp Wolesley, så det var ingen tilfeldighet at alt ble samlet på ett sted.

Carl, som ble med på laget, ble utnevnt til adm. direktør.

Dette var et vendepunkt for S.U. For å kunne betjene alle bilene til Morris, måtte produksjonen økes betraktelig. I følge Wilf Webster, som ble ansatt som assisterende teknisk tegner, var det ingen problemer med penger til å utvidelse og utvikling. –Vi kunne få det vi ville, verken mer eller mindre, uttalte Webster, og en rekke nye produkter så dagens lys.

I 1929 kom HV-forgasser, der flottør-kammer hadde bunttilførsel og Petrolift, som erstattet datidens bensintanker med tyngdekrafttilførsel, eller vakumtanker. Dette var selve forløperen til den elektriske bensinpumpen.

I 1930 ble HV-forgasser modifisert for å kunne ha flottørkammeret med topptilførsel. Året etter kom OM- og D-typen. Sistnevnte står for "down-draught", som på godt norsk betyr nedtrekk, det vil si at man brukte en fjær i innsugingskammeret for å sette stempelet i tomgangsposisjon.

Det mest triste som skjedde i 1931 var at "geniet" Herbert døde, 60 år gammel.

I 1932 ble den første flyforgasser utviklet og det ble produsert mange av disse både for militære- og sivile fly, blant annet til Rolls Royce Merlin motor.

Året etter ble bensinpumpen "L" lansert. Denne erstattet Petrolift og er fremdeles i produksjon i sin opprinnelige form.

Siste del av S.U.-forgasserens historie kommer i neste nummer av "MG Magasinet".

Sommeren er her :)

Litt blankere bil i sommer?

Eikefelter, forniklede på syrefast bane 13/14/15"



1.785.- /stk inkl. mva.

Alltid gode tilbud på ble Statfangere/ Grill MGB

Annet småsnacks!

Midget 1275 Motor Nyoverhelt: komplett m. topp. Kr. 11.850.-

To stk. stage 2/ 1 stk stage 3 1950 motor ferdige. Kr. 19.500.- / 21.800.-

(Montert og justert i kjøretøy kr. 3.650.-)



Importbiler

MGB 73 mod. (California bil)/ rød. Kr. 76.000.-
I god bruksstand. Ny cab/ overholte bremses etc.
Lev. Ferdig godkjent April/ Mai.

Prosjekter m. minimalt med rust/ skader
fra 18.600.- (NB! Må totalrenoveres)
til kjørbare biler fra 1966 – 74 mod.
Ta kontakt for nærmere info.

Batterier som varer...

12V kvalitets batteri fra Vestack. Passer rett ned i rammene. Modifisering ikke nødvendig.
(kan med fordel brukes i stedet for to stk. 6 volt)

å kun Kr. 580.-

Sommersjekk: 385.- inkl.

(Inspeksjon/ Sjekke/ Tuning tenning & forgasser (SU)/ Smøring/ Oljeskift)

Husk å gå over skinnseter og cab.
For å holde skinn og interiør i god stand gjennom hele sesongen; Vi har det du trenger!

Mattesett

Bruk sommeren til å gi MGen en stor innvendig ansiktsløfting. Komplette kantsydd og isolert mattesett i sterkt og vedlikeholdsfritt materiale.

Prisaks. MGB/C Roadster Kr. 1.750.-

Gode tilbud på olje og batterier til alle veteranbiler.

NB! Vi fører også et godt lager av deler til bla Triumph, Austin Healey og Mini



GOODRIDGE

www.dinmg.no - kvalitet og kunnskap
Storsandveien 52, 3475 Sætre - Ordretelefon: 32 79 88 48

DinMG.no

Din MG-specialist online

Kåringen av beste veteranbil:

Bare Jaguar E-type bedre enn MGB



Jan Bødtker

For halvannet år siden ble MGB'en kåret til den nest-beste klassiske bilen som noen gang er produsert – bare slått av Jaguars E-TYPE. Det var det engelske bilbladet "CLASSIC-CAR" som sto for kåringen.

Og noen overraskelse at nettopp MGB'en havnet så høyt på listen, er det vel kanskje ikke for oss som har kjørt og eiet en MGB noen år.

Selv om den er veteran og så dagens lys allerede høsten 1962, er den relativt moderne og driftssikker, samtidig som den følger godt med i trafikken. Den er ingen sinke og kan utmerket brukes daglig i sommermånedene – ja, det er de som bruker den hele året i snø og slaps! Nummer tre på listen ble Triumph TR4 mens Lotus Elan og Austin Healey 100/3000 havnet på de to neste plassene.

På sjette plass kom Jaguar Mk2, tett fulgt av AC/Shelby Cobra og Porsche 911. På de to siste plassene på Topp 10-listen, kom henholdsvis Aston Martin DB5 og Ferrari 365 GT/4. MGA havnet helt nede på 25. plass og var den andre MG'en som kom med på listen.

Hva skriver så juryen om MGB'en?

"Hvis man ønsker å være lite vennlig, da kan man beskrive MGB som en Austin A60 roadster. Det er ingen opplevelse knyttet til dens utse-

ende. Den har en 1.8 liters motor med 4 sylindere, ekte bakaksel og "gammeldags" støtdempere. Juryen er av den oppfatning at cabrioleten er lett å få opp og ta ned, den har et skikkelig varmeanlegg og tilstrekkelig kvalitet i detaljene, og ikke minst - den har en skikkelig eksoslyd.

Når det gjelder

GT'en har du mistet muligheten til å være "toppløs", men derimot vunnet en del lastekapasitet og sitteplasser for barn i baksetet. Den er klassikeren for familien. MGB'en er lett å skru på og billig i drift. Deleprisene er rimelige og tilgjengelige, og langt rimeligere enn de fleste andre veteranbiler. MGB'en er en ekte klassiker som liker å bli brukt."

Hele artikkelen kan du lese i "CLASSIC-CARS", for november 2003



NYTT FRA LMK

Forsikring:

LMK med egen forsikring ...

LMK har sagt opp avtalen med If skadeforsikring fra kommende nyttår. LMK arbeider nå med å etablere en egen forsikring. Forsikringstakere med hovedforfall i år vil få fornyet sine eksisterende forsikringer på vanlig måte til den vanlige premien ettersom If plikter å holde liv i ordningen frem til neste hovedforfall i 2006.

Da kan din kjøretøysforsikring overføres til LMK's egen forsikring, som er under etablering, og som i praksis vil fungere som et forsikringsselskap som styres av klubbene gjennom LMK.

LMK Forsikring vil videreføre de ulike kjøretøysforsikringene med nye samarbeidspartnere, og med samme vilkår som tidligere. Premiene vil også være like lave som nå. Har du andre skadeforsikringer som for eksempel hus, hytte båt etc. vil du også få videreført disse for samme eller kanskje til en enda rimeligere premie!

LMKs medlemsklubber vil få tilbud direkte fra LMK. Dette blir omtrent den samme ordningen som svenske Motorhistoriska Riksförbundet driver.

I løpet av de nærmeste månedene blir det klart hvordan LMK vil organisere sin nye forsikringsordning. Mer informasjon kommer så snart nye detaljer foreligger.

Unødvendig årsavgift ...

Mange har reagert på bruken av ordet "årsavgift" når det gjelder personbilskafeavgiften, som tidligere ble innkrevd via forsikringspremien. Etter at den nye ordningen ble innført, har LMK mottatt et stort antall henvendelser om avgiften.

Vi vet at mange føler seg provosert av å måtte betale "vegavgift". Som kjent er eiere av veterankjøretøyer innvilget fritak for årsavgift. Staten har likevel gjort unntak for seg selv fra det unntaket de selv har innført, og kaller dette derfor for "vegavgift".

LMK vil be myndighetene ved Finansdepartementet om å redegjøre om

hvorfor innkrevingen gjøres på denne måten. LMK vil videre foreslå at avgiften heller knyttes opp mot førerkortet. LMK kan vanskelig se at en person kan føre mer et avgiftspliktig kjøretøy av gangen, dersom vedkommende ønsker å holde seg innenfor lovens rammer.

Det er som fører man behøver denne forsikringen om uheldet er ute. I tillegg mener LMK at innkrevingen vil være lettere å administrere ved å knytte den til førerkortet. LMK ønsker ideelt sett å få denne avgiften fjernet for kjøretøy eldre enn 30 år. LMK ser denne saken i sammenheng med bl. annet formuesbeskatning av veteranbiler, vrakpant, toll etc.

NMGKs besiktigelsesmenn

Vi har i lang tid etterlyst en revidert liste fra LMK over de bestigelsesmenn som er godkjent av LMK.

Vi presiserer at dersom du ønsker å tegne en LMK-forsikring, skal du ta kontakt med klubbens forsikringskontakt, Thor S. Sørensen. Adersse finner du på side 18 i bladet.

Her er den ajouførte listen over klubbens besiktigelsesmenn:

Bjørn, Rygh, Søndreveien 1-5, 0378 Oslo. Tlf. 900 10 705.

Øivind Opsahl, Jonsokveien 10. 3023

Drammen. Tlf. 32 82 11 40 / 415 14 899.

Odd Brevik, Johan Øydegardsvei 4, 4632

Kristiansand. Tlf. 38 09 61 96 / 958 99 8 66.

Truls Sundt, Ole Brinchsvei 3, 5232 Paradis (Bergen). Tlf. 55 91 15 07 / 907 77 615.

Trond R. Børresen, Bråtenveien 12,

1667 Rolvsøy, Tlf. 69 33 64 69 / 95 05 33 29

MG - SPESIALISTEN

30 års erfaring

Stort lager av deler til:

- * MG
- * Mini
- * Triumph sportscar

K. BØHLER

Postboks 9, 1482 Nittedal

Tlf. 67 07 09 50 - Fax 67 07 09 51

www.kbohler.no

Steinar Braaten

Nå har vi også gjort det - reist til England med MG.

Vi er ikke de første som har tatt med MG'n, og det var heller ikke vår første bilferie i England.

Kjøre MG i bilens hjemland på smale veier, langs steingjerder, bratte bakker og vadesteder er en opplevelse, det er virkelig moro!

Det var et litt spesielt formål med turen; vi hadde kjøpt oss en nyrestaurert MGB i Hull.

Bilen skulle hentes, samtidig passet vi på å ordne oss noen dager fri fra barn og arbeid. Vi valgte igjen Pickering i North Yorkshire som base. Gunstig plassert etter våre behov med York, Hull, Whitby og Scarborough i rimelig kjøreavstand, nær inntil North Yorkshire Moors. Og ikke minst; nær Goathland, eller Aidsensfield, som stedet heter i tv-serien "Med hjartet på rette staden", en serie svært mange ser på lørdagskveldene.

GT'n er utlånt til Kari's søster og vår svoger, så vi blir to biler i følge.

Mot Hull

18. mai er det overtakelse av det røde vidunderet. Forventningene er store. Kari pleier å si hun har fire barn. Tre mindreårige og et større....

Derfor er det med barnhjerter dunkende ivrig i brystet jeg sitter på flyet til Manchester og deretter på tog til Hull. Resten av følget kommer ikke til England før fredag så jeg har to dager alene med "nybilen".

I det drosjen svinger inn på plassen til California Classic Hull Limited, CCHL, ser jeg en rød liten tass som

skinner om kapp med sola! Uten hjul! Løftet på jekker. Hmmm...noe jeg har glemt å bestille? Var hjul ekstra?

To karer skrur, skrur veldig.

Simon, verksted-eieren, kommer smilende ut og beroliger med at de fant en antydning til lekkasje i eksosmanifoldpakningen og at

derfor ikke ville slippe bilen av gårde uten å bytte. For å være på den sikre siden.



Gjett om det smalt! Opp fra høyre hjørne på bilen kom en sky av fjær og mer innvortes utstyr fra fuglen. I speilet så jeg en meget ribbet fugl rulle ut i veikanten. Der var

På «styler»

Bilen har bare gått to-tre mil da jeg reiser av gårde med den med Pickering som mål. Simon sier at bilen må få gå seg til noen tusen kilometer før den finner sitt virkelige "jeg".

Og hvor rett han har; det er bare 8 mil til Pickering. 8 mil på styler!

Dette ligner ikke GT'ens fine kjøreegenskaper. Det rister og skaker, styringen er svært fast, likeså gir og clutch. Alt er nybygget og skal selvsagt få tid til å gå seg til. Men denne første turen var jammen en stiv opplevelse.

Fremme i Pickering; bare en rask tur innom Keld Head Farm Cottage, der vi skal bo og lempet ut bagasje. For nå skal drømmen jeg fikk i

Goathland/Aidsensfield oppfylles! I fjor mens vi stod utenfor pub'en i Aidsensfield kom det en helt nyrestaurert damaskrød MGB og parkerte utenfor. Da tenkte jeg; en dag skal jeg gjøre det samme!

NÅ er det min tur!

Fy Fasan!

LKH266G brummer fint oppover The Moors mot Goathland. Ute av Pickering sentrum lar jeg bilen lange ut så mye som tilrådelig for en motor under innkjøring. Og akkurat da jeg sitter og koser meg som mest kommer fuglen; stor og med lang hale. Fugler har jeg lite greie på, men lever nå selv i den tro at det var en fasan.

Og det ble det; Fy Fasan!, den fjærkledd bevingede skapningen var i godt driv på beina tvers over veien, attpåtil utenfor gangfelt, der jeg kommer i min lille røde i meget anstendig tempo, godt over 60-miles.

Engl

MG-folkets fo



LKH 266-G klar for overlevering. Simon Lucas, Ca

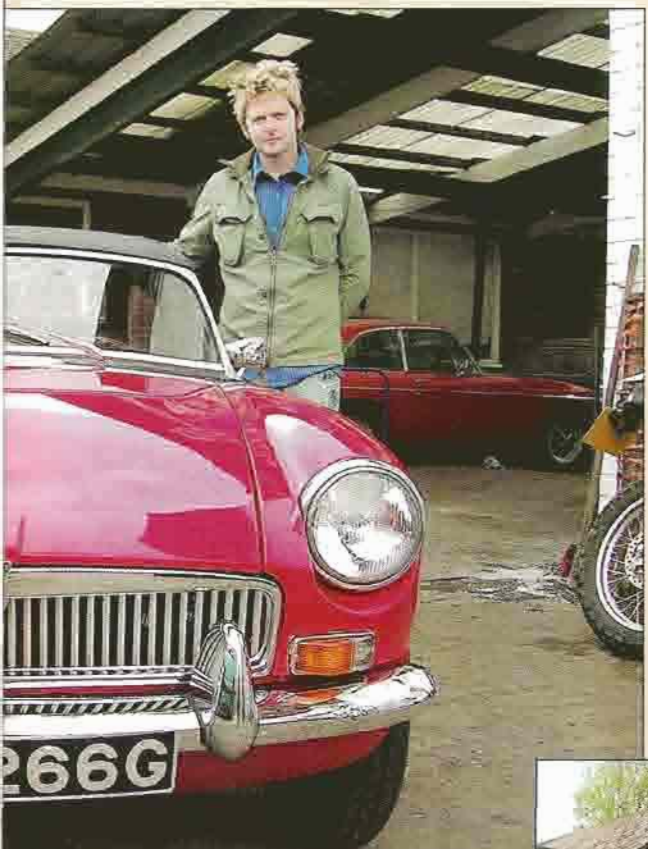
To norske på venstre side av veien i frodig engelsk natur.



Bech Hole var en koselig liten by - her med våre to MG'er parkert.

and

riemekka ...



forina Classic's eier poserer fornøyd ved bilen.



intet håp om flere flygeturer dessverre. Overbevist om knuste lykter og bulk i den 10 mil gamle bilen stoppet jeg for en sjekk av fugl og bil. Underlig nok fikk ikke bilen en skramme, selv om jeg plukket fjær en stund. Flaks for bilen, uflaks for fasanen. Kort etter er Aidsensfield Arms i syne og jeg kan gjøre nettopp som eieren av den damaskrøde i fjor, parkere stolt foran Aidsensfield Arms med min nyrestaurerte tartanrøde MGB!

North Yorkshire Moors Railway

Fredag kom resten av reisefølget, inkludert GT'n, til Newcastle. Den røde har blitt kjørt en del mil og er absolutt på vei til å bli et sympatisk bekjentskap. Styltene har den nesten lagt fra seg og alt går mer som smurt. Det virker lovende.

Et aldri så lite snev av jernbaneinteresse må også dyrkes. Og hva er bedre enn en tur med North Yorkshire Moors Railway? En av Englands fineste veteranjernbaner, også den med i tv-serien fra Goathland.

Vi skal på tur med "The Yorkshire Pullman" og fem-retters middag. Tog med stil! Staselig oppdekkede spisevogner, flott damplok i front og super service. Med landskapet i The Moors duvende forbi vinduet nytes god mat og vin. Bedre kan det neppe bli.

Har du anledning; sørg for å få deg en tur med toget. Det kjøres vanlige rutemessige avganger daglig i tillegg til både lunsj og "Dinner Train" i helgene.

På vei tilbake til Grosmont fikk vi toget til å stoppe i Goathland/Aidsensfield og avsluttet kvelden på pub'en, Aidsensfield Arms, fra tv-serien. Pub'en er så

mye besøkt av nordmenn at flere oppslag inne på puben sto på norsk, som eneste språk i tillegg til engelsk!

Biløp, søndag 22. mai

Parkeringsplassen hos Drake's MG Rover forhandler i Shipton Torpe, Yorkshire, begynner å fylles.

MGOC Jorvik & York center arrangerer sitt "8th Classic Car Run".

To norske biler blant de engelske, så langt har det kommet omlag 100 biler inn på møteplassen. Vi skal kjøre via småveier nord-østover mot Whitby, ned gjennom North Yorkshire Moors. Etter 112,2 miles, ca. 17,9 norske mil, avsluttes løpet på Elvington Air Museum, like ved York.

En god veibeskrivelse utdeles mens vi rusler rundt og ser på alle bilene.

Mange flotte, nøyre restaurerte eksemplarer, men de fleste i en tilstand vi kan kalle god bruksstand. Og fargefloeraen viser at her er det meste representert av original farger. I Norge er det svært mye rødt og grønt, her var faktisk bare noen få røde og grønne.

Inn på plassen ruller en metallisk blå bil. Ikke en MGB farge, men en som heter "Jaguar Pacific blue". Den bilen drar jeg kjensel på.

For vel to år siden hadde et engelsk blad en reportasje om et firma i Hull som restaurerte MGB. I den artikkelen var det en blå MGB jeg ble svært imponert av, og som er den direkte årsak til at jeg bestilte meg en bil hos CCHL i Hull.

Jeg tar kontakt med eieren som bekrefter at det er bilen fra reportasjen. Han hadde mulighet for å delta på to andre løp samme dag, men valgte dette og vi traff hverandre. Snakk om artig sammentreff!

Løpet gikk på alt fra små krøtterstier til hovedveier, men ikke motorvei. Vi fikk sett mye og kjørt veier en turist nok ikke kjører. Gjennom små idylliske tettsteder, over gårdstun, i små byer og sammen med mange entusiastiske MG-eiere.

Avslutningen inne på Elvington Air museum var spesiell siden vi kjørte inn på området og parkerte blant de gamle flyene. Elvington var bombe-flybase under 2. verdenskrig og er et flott museum i dag.



Det obligatoriske bildet; Alle nordmenn som har vært i Goathland/Aidsensfield har tatt et tilsvarende bilde utenfor Scripps Garage. Eieren av verksted er enhyggelig fyr som bygger opp flotte motorsykler i de bakre deler av lokalet. Fotos: Kari Evjenth Braaten.

Gjennom hele løpet ble vi fulgt av en falmet rød Peugeot 306. Først trodde vi det var en følgebil om et eller annet skulle skje med de gamle engelskmenn, men vel fremme på Elvington svingte sjåføren inn mellom våre røde og blå biler og parkerte for oppstilling mellom flyene.

Aha, han hadde sikkert MG, meldt seg på løpet, men bilen hadde sviktet i siste liten. Valgte derfor å kjøre sin private bil. Selvsagt ok når MG'n svikter, men kanskje ikke like optimalt å plassere en losliitt 306 sammen med fotoklare MG'er. Vi hadde liksom planlagt fotomotiv med fine biler og edle fly. Sjåføren var imidlertid i kjempehumør og med stort smil så jeg fikk meg ikke til å nevne at han kanskje ble sett på som hår i suppen. Dog, han flyttet bilen etter en stund så noen andre hadde kanskje hvisket noen ord i øret på han?

The North Yorkshire Moors

Vi hadde noen dager til før vi skulle hjem og fikk kjørt mye. Det er svært artig å oppleve veier med 33% fall og stigning. Nei, det er ikke skrivefeil, det var opptil 33% fall og stigning. Kan i grunnen beskrives som svært bratt!

Men, bakkene var ikke lange, bare noen hundre meter. Og, ikke sjelden var det en bekk i bunnen av dalføret. Hvordan løser så engelskmennene kryssing av bekk og vei i mindre trafikkerte områder?

De graver ikke rør under veien for bekken, heller ikke bro for veien over bekken. De simpelthen støper eller steinsetter en platting som veigrunn der bekken møter veien. Og så renner vannet bare over. I veikanten plasserer de en stolpe med høydemarkering i fot. Hver enkelt får avgjøre om bilen takler dagens vanndybde. Finner du ut at det var for dypt når du er midtveis får du bli stående, det dukker alltså opp en Land Rover som kan trekke deg på tørt land.

Nesten alle veier, selv de minste, er asfaltert og av ok standard. I alle fall sett med norske øyne.

Veiene er ofte svingete og har mange bakketopper. Det kjøres relativt fort. I alle fall når en tar i betraktning alle steingjerdene langs veiene sammen med bakketopper og svinger. Våre

engelske venner ser ikke ut til å bekymre seg nevneverdig om det, for hastigheten er omtrent den samme enten det er flatt eller krapp kurve. På tross av det, etter mange hundre mil i bil totalt i England har vi bare sett en ulykke. Og det var på motorvei.

Beck Hole

Siste dag før hjemreise tar vi oss en tur lokalt i The Moors. Like ved



Fotografen står i doråpningen, det sier litt om størrelsen på lokalet. Mindre kan en offentlig pub neppe være!



På tur i The Moors. Ha en viss peiling på hva bilen trives med av vannstand før du kjører over.

Goathland/Aidensfield ligger en knøttliten plass som heter Beck Hole. En bratt bakke fører ned til stedet og en minst like bratt opp igjen. Stedet har få hus, men som seg hør og bør er det både pub og butikk. Og det var litt av en opplevelse. For her må være Englands minste pub og butikk. Pub'en rommer kanskje 10 personer om en sitter trangt. Og da er det ikke mulig å komme bort til bardisken for den som er lengst bak i lokalet! Butikken er akkurat så stor at to

kunder får plass samtidig. Ok, tre da, om sistemann står i døren. Dagen før vi var der hadde de hatt besøk av 45 norske motorsykkellister, gjett om det var folksomt der da! Er dere en gang på disse kanter så få med dere dette stedet.

Starten på det norske liv

Alt har en ende, dessverre også denne ferien, vi må rekke båten fra

Newcastle til Bergen. Det er starten på norsk statsborger-skap for LKH266G. Tollvesen og Biltilsyn får sine penger og papirer.

I dag heter vår lille røde perle F-19068. Da bilene er trygt parkert side ved side i garasjen hjemme ser Kari at begge bilene har de samme siffer i nummeret: O-16809 og F-19068, tilfeldig, men stilig!

Når dette leses har den debutert i Norwegian Sportscar Rally, forhåpentligvis uten at noen av dere har sett oss i grøftekanten med panseret oppe.

Til England på nytt?

Ja, uten tvil. Dette var ikke vår siste tur. Så neste sommer...

I det siste har det vært en del artikler i vårt utmerkede medlemsblad (ros til redaktøren!) av medlemmer som har vært i England med sine kjære små engelskmenn.

Har du lyst du også?

Sett i gang og planlegg, det blir garantert en uforglemmelig tur. Det er en helt spesiell opplevelse å kjøre rundt i engelsk miljø med MG, og det er sikkert flere av oss som kan bidra med gode tips.

Har du lyst på en tur i The Moors og Yorkshire er Keld Head Farm Cottage et meget godt utgangspunkt. Rent, pent og hyggelig vertskap.

En liten samling Internett adresser som kan være nyttige om du vil til dette området:

<http://www.keldheadcottages.com/>

<http://www.nymr.demon.co.uk/>

<http://www.ryedale.co.uk/ryedale/pickering/pickering.html>

<http://www.pickering.uk.net/>

Trivelig på Ekebergmarkedet!



Ingen grunn til å klage på besøket!

Hvor mange elefanter er det plass til i en MGA? Aner ikke. Men jeg vet at det går an å få med alt man trenger for å rigge opp en stand for Norsk MG Klubb. Det har vi nemlig prøvet.

7. mai var det tid for NVK's "Ekebergmarked" igjen, og siden NMKG ikke har vært representert på en tid tok Follo senter det glade initiativ til å representere klubben i all enkelhet. Kl 7.00 om morgenen var vi på plass. Da hadde nok handelen vært i gang et par-tre timer allerede...

Et lite glimt av usikkerhet da Erling, Jan Gunnar og jeg sto der på gressmatta med det nykjøpte party-teltet, som ingen av oss hadde sett før. Men det ga seg fort. Med god teknisk innsikt og en hjelpende hånd fra Fiat-standen ved siden av kom teltet opp på rekordtid.

Fire hagestoler hadde fått plass på Jan Gunnars MGA, og vi var plassert snaue 50 meter fra nærmeste pølse- og brusbod. Etter hvert som det kom litt varme i morgensolen var oppdraget absolutt til å leve med. Jan Gunnars vakre røde 1600 Mk II representerte klubben på en glimrende måte, og fikk urimelig mye skryt. Gamle kjerra som ikke har tak engang...

Etter hvert kom også Tor til, og Ole med

sin grønne MGB. Så var det mulig å få gått seg en tur og sett på omgivelsene. Du trenger egentlig ikke være interessert i biler eller gamle ting for å ha det interessant på Ekebergmarkedet. Det er spennende nok å studere de andre som er der. Mellom alle disse bodene med skrammel må det være menneskemateriale nok til mange doktorgrader i psykiatri. Det er veldig trivelig å stå på stand for

NMKG. I løpet av dagen hadde vi jevnt besøk av både MG-eiere og folk som skulle ønske at de var det. Fikk vi vervet noen nye medlemmer? Jeg tror kanskje det. Uansett fikk vi i alle fall formidlet mange kontakter, gitt informasjon og vist frem klubben vår.

17. september er det Ekebergmarked igjen – og da er vi på plass!

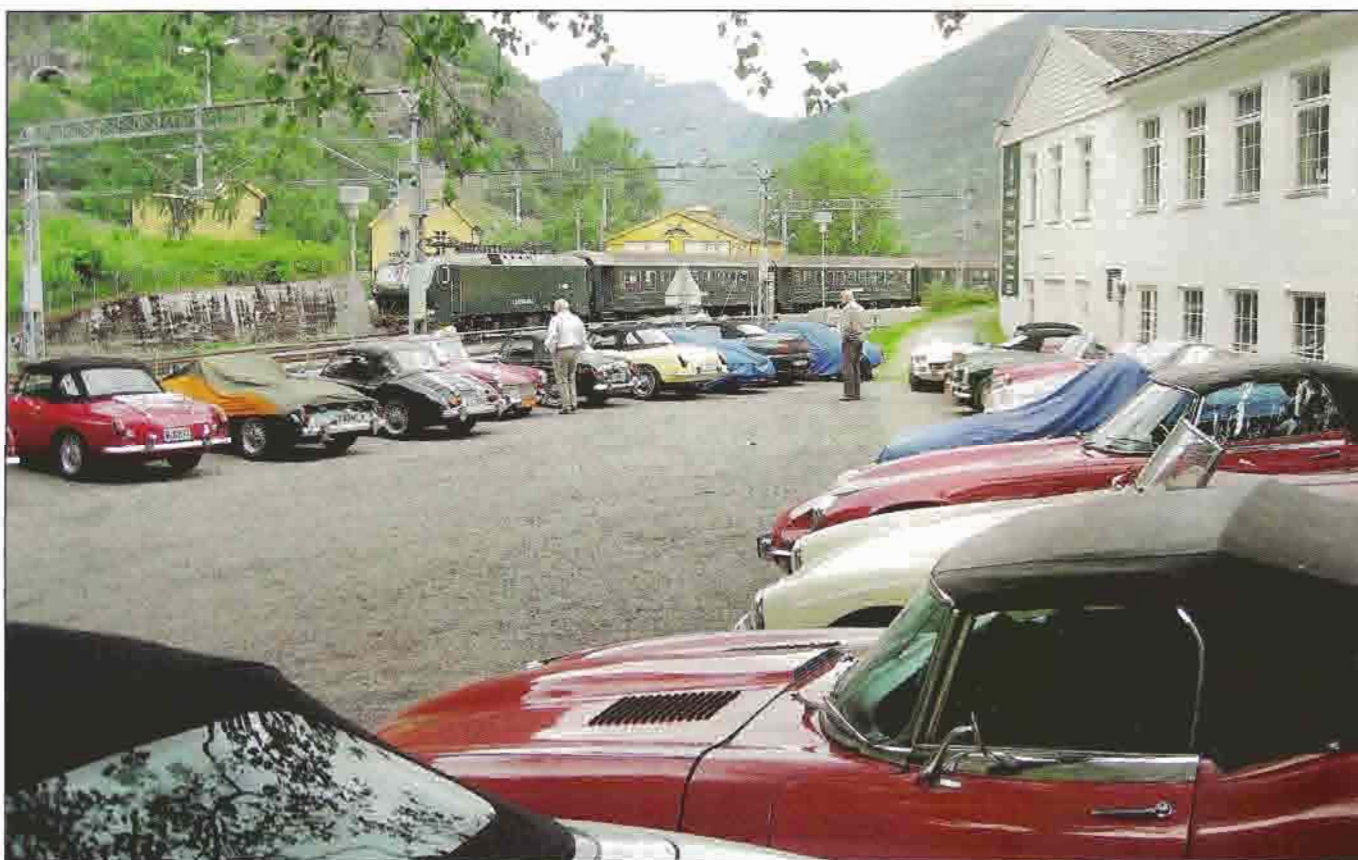


Pick-uper, SUV'er og stasjonsvogner – eat your hearts out!

Nok et vellykket



På vei opp mot toppen av Aurlandsfjellet.



Oppstilling utenfor Fretteheim Hotell i Flom.

Sportscar Rally !



Jan Bødtker

Værutsiktene var ikke de aller beste foran årets Sportscar Rally. Men heldigvis var det bare på hjemveien søndag at værgudene ikke viste seg fra sin beste side for dem som skulle øst- og sørover fra Aurland. Deltagerne som skulle vestover fikk til sol og fint vær. Men hva gjør en regnbygge i ny og ne? MG'er tåler noen bøtter vann bare de blir tatt godt vare på når de kommer hjem i garasjen. Sportscar Rallyene de senere år vært begnustiget med strålende vær og varme fra først til sist.

-Vi skal ikke klage på været. Det var rimelig bra med sol fra delvis blå himmel helt fra MG-folket møttes på Gol torsdag ettermiddag til de forlot Flåm og Aurland på søndag. Turene over Hemsedalsfjellet og Aurlandsfjellet viste at selv midtsommers kan vær og vind by på tøffe utfordringer. Om det var kaldt fikk vi heldigvis ikke nedbør, forteller Knut Horgen etter at det 13. Sportscar Rallyet er vel i havn.

Fjorårets eventyrlige Rally gjennom Geiranger og ned Trollstigen vil for alltid stå som toppen av det vi kan forvente oss av spektakulære kjøreopplevelser i åpen bil i den norske fjellheimen.

Og da har vi ikke lov å forvente at alle turer skal bli like strålende.

-Årets tur ble nok en suksess uten de store uhell av noe slag. Som vanlig må vår gode servicemann, Thorleif Rønningen fra NAF, tre støttende til for å utbedre småproblemer. Men heldigvis ikke større enn at alle bilene kom seg helskinnet gjennom årets rally, legger Horgen til.

EN VRI I OPPLEGGET ...

En vri på de senere rally var at man lot bilene for stå og "hvile" seg hele lørdagen. Båttur fra Flåm til Undredal og togtur opp til Myrdal, ble to fine atspredelser fra bilkjøringen. Etter hvert som deltagerne blir eldre og ikke så hissig på de lengste "fartsetappene", kan slike sightseeingturer være gode alternativer i årene som kommer.

Av de 13 Sportscar Rally som har vært arrangert har Knut Horgen vært "turgeneral"



En artig opplevelse å kjøre over Aurlandsfjellet mellom meterhøye brøytekanter.

i ikke mindre enn 9 av dem.

-Jeg har sagt at jeg vil ha et "hvileår" i 2006, men det betyr ikke at det ikke blir noe Sportscar Rally neste år. Det skal det bli, men da med en litt annen arrangementsopplegg. I løpet av sommeren vil planene for neste års tur være på plass, og da vil de bli presentert i MG Magasinet, legger Knut Horgen til.

Men kjenner vi Knut rett, kommer han til å være i bakgrunnen og passe på at alt går som det skal før han trår til igjen for fullt i 2007.

Årets Sportscar Rally var Thorleif

Rønningens tiende på rad som servicemann i NAF-bilen. Nå gir han seg og overlater jobben til en annen NFA-kollega. Men han legger ikke årene inn av den grunn – nei, nå skal han delta som vanlig deltager.

For sin flotte innsats for Sportscar Rallyet ble Rønningen overrakt en velfortjent påskjønnelse – noe som alle de innpå 300 deltagerne satte stor pris på.

I neste nummer av MG Magasinet kommer vi tilbake med flere bilder og mer utfyllende tekst om årets Sportscar Rally.



En kald fornøyelse over Hemsedalsfjellet.



MGA

FØR OG NÅ



MGA- dagene 2005

Vi har gleden av å invitere til "MGA-dagene 2005", som arrangeres weekenden 6. og 7. august på Ringes gård på Noresund. I fjor deltok 20 MGA, og vi håper på et større antall i år.

Arrangementet er i år som i fjor lagt til Ringes gård. Dette stedet viste seg å være et praktfullt sted for oss MGA-folk. Også i år vil det meste foregå på søndag fra kl. 10.00 til kl. 16.00. Men det vil være

mulig for de som ønsker å oppleve noe på lørdag. Ringes gård har 14 flotte rom for overnatting. Vi kan starte ettermiddagen med en god 3 retters middag.

Dette krever at de som ønsker å delta på dette arrangementet, må gi beskjed innen 15. juli til undertegnende. Det er bindende påmelding!

Prisen for deltagelse kan sees på vedlagte program.

I fjor så ba vi om forhånds innbetaling for oppholde, men denne gang ønsker vi at hver og en betaler ved avreise.

Ellers blir søndagen som en god gammel-dags MGA-dag med lunsj midt på dagen, og kaffe på ettermiddagen, og mye god MGA-prat med likesinnede.

Med vennlig hilsen
Are Christensen og Thor Sørensen

Program

Lørdag 6. august:

Kl. 16.00 Ankomst og innsjekking
Kl. 16.30 Felles samling, evt. Omvisning på Ringes gård

Kl. 19.00 Middag (3 retters)
Kl. 21.00 Samvær i puben, badstuen, badestampen, eller terrassen.

Søndag 7. august:

Kl. 09:00 Frokost
Kl. 13:00 Grilling på gårdsplassen.
Meny: Helgrillet lammelår, spareribs, kyllingsataya Entrecote, samt salatbuffet. Kaffe.
Utenom grillingen vil alt ellers dreie seg om våre MGA'er med det sedvanlige krodilletid.
Vi vil selvsagt markere 50 års jubileet for MGA i år.
Hva mer som skjer vil vi proklamere på søndag.
Kl. 16:00 Avreise.

Priser:

Lørdag og søndag.

Middag, overnatting, frokost, lunsj, kaffe.
NB drikkevarer kommer i tillegg.

Pris pr. person i dobbeltrom Kr. 1580,-
Pris pr. person i enkeltrom Kr. 1380,-

Kun søndag:

Lunsj og kaffe pr. person Kr. 360,-
NB! Drikke kommer i tillegg.

Påmeldingsskjema

Påmelding innen 15. juli.

Navn: _____

Adresse: _____

Sett kryss:

Lørdag og søndag, pris pr. person: ☐ kr. 1380,- ☐ kr. 1580,-

Kun søndag pris pr. person ☐ kr. 360,-

Påmeldingen sendes til:

Are Christensen, Voieåsen 41 a, 4623 Kristiansand eller på mail: aruf@frisurf.no Tlf. 982 23 757

Tekniske tips

Om å få panser og koffertlokk på plass.

Alle har vel prøvd å få justert panser eller koffertlokk etter at det har vært demontert.

Før demontering bør du bore et 3-4 med mer hull gjennom begge hengselplatene.

Ved montering er det bare å putte inn boret i hullet og da er det i alle fall panser eller koffertlokk nøyaktig der de var før demontering. Lykke til !

Are



Visste du at:

Chassisnummer 14.473 er fra april 1956? Ledningsnettet i venstrestyrte MGA's hovedlykt og blinklysrelé ble modernisert for bedre leding av strøm?

MGA før og nå!

Vi har denne gang i "MGA før og nå" valgt å vie denne artikkelen helt og holden til innbydelsen til MGA 2005. Når det gjelder "Back to Brittain" kan vi opplyse om at vi har fått med oss flere MGA siden sist, men flere kan bli med! Her er det ikke noe restriksjoner på plasser, det eneste må være at man må melde seg på snarest for å sikre plass på båten over til England - for bilen skal man ha med seg! Håper å høre fra dere.



Alt i reservedeler og tilbehør til: MG T-serie, MGA, MGB, Sprite, Midget, MGF, Triumph, Austin-Healey og Mini

Tlf: 922 52 457 / 977 57 215, faks: 69 18 73 35, www.mghagen.no, e-mail: mghagen@halden.net
Vår ordrettelefon er åpen hver dag kl. 08.00 - 22.00. Besøk vår nettside www.mghagen.no og les mer om vår leveringsgaranti, gratis levering av varer i Oslo området, samt vårt månedlige gavekort på kr 1000,- som trekkes ut til en av våre kunder.

Kan man ha slik flaks?



Olav Chr. Myhr

Det ble ikke så mye tid til å lufte Healey'en forrige sommer. Vårmonstringen på Øvrevoll fikk jeg med meg som vanlig, men så gikk det en måned før ettermiddagsturen til Holmsbru var et faktum.

Været var bra med tendenser til dårligere vær. Bilen gikk klokkefart og malte som en katt etter finjustering hos Lier Traktor (Geir Enersen) i Drammen. Turen gikk via Sætre og det gikk ikke lang tid før vi svingte inn foran Privaten. Her skjedde det. Under nedgiring døde motoren ut og det ble helt stille. Huff da: start igjen, men det skjedde ingenting. Motoren dro rundt, men tenning ble det ikke.

Så var det opp med panseret kl. 18 om kvelden og langt hjemmefra med en skeptisk bisitter. Mange vil nok kjenne igjen situasjonen som lett stressende.

Motoren fikk bensin og strøm, og den ny-overholte fordeleren så helt fin ut. Da var det bare å gå i tenkeboksen, avbrutt av

hyggelige mennesker som syntes bilen var nydelig – og mennesker som fortalte at Audi'en der borte allerede hadde stått i tre timer og ventet på Viking.

Tenkingen fortsatte, bare avbrutt av en lyd i hodet av en malende 2998 ccm rekkesekser. Var det en ønskedrøm i hodet, eller var det øret som hørte? Lyden begynte å høres mistenkelig ekte ut og det opplevdes som en luftspeiling, eller et "Fata Morgana" da jeg så min egen blå og hvite Healey komme rundt svingen. Min stod jo her! Men – Ståle var det – den blå og hvite til Ståle. Men ikke nok med at jeg nå ventet meg i det minste litt sympati. Rett bak kommer det en grønn en – med Geir bak rattet.

Snart var det kyndige hender rundt fordeleren og i Geirs bagasjerom lå til og med den rotoren som jeg fikk erstattet min kortsluttede med.

Bare et kvarter senere brommet det fra rekkesekseren igjen mens Viking redningstjeneste passerte med en Audi på slep.

Takk til Geir og en god porsjon flaks!

Øvre Østlandet senter

har gjort en forandring i møteplanen for 2005.

Møtene i juni, juli, august og september begynner kl. 18.00 og IKKE kl. 19.00, som resten av året!

NÅR DET GJELDER

- Bilinstrumenter
- Traktorinstrumenter
- Motorsykkelinstrumenter
- Bilalarmer
- Speedometerslanger
- Bilvarmer
- Smiths viftemotor



NORSK SPEEDOMETER SERVICE AS

VOGTSGT. 26 - 0474 OSLO
TELEFON: 22 37 74 68 - TELEFAX: 22 37 79 99

Vi har reparert bil og MC-instrumenter siden 1933!

SENTRER:

Østfold senter:

Senterleder: Erik Hagen,
Toppveien 23, 1785 Halden.
Tlf. 922 52 457
E-mail: mghagen@halden.no

Follo senter:

Senterleder: Tore Lie,
Bekkelagsveien 16 c,
1177 Oslo.
Tlf. 22 29 17 24
E-mail: tore@ludensrek.no

Oslo senter:

Senterleder: Roy Råge,
Dalsveien 40 F,
0775 Oslo.
Tlf. 22 14 83 77
E-mail: ise@ladanse.no

Øvre Østlandet senter:

Kontaktpersoner:
Roar Halvorsrud, Eriksrud seter,
2846 Bøverbru.
Tlf. 61 19 68 81 / 957 63 339
Svein Skogstad, Tosogaten 1,
3520 Jevnaker.
Tlf. 61 31 02 12 / 971 97 299
E-mail: svein.skogstad@hadeland-energi.net

Drammen senter:

Senterleder: Ståle Fjæstad,
Sørskogen 41,
3032 Drammen
Tlf. 33 88 55 41

Agder senter:

Senterleder: Jan Vidar Ødegaard,
Bjørndalsheia 7 B,
4633 Kristiansand.
Tlf. 38 09 42 30 / 992 33 512
E-mail: j-vioe@online.no

Bergen senter:

Senterleder: Truls Sundt,
Ole Brinchs vei 3,
5232 Paradis.
Tlf. 55 91 15 07 / 907 77 615
E-mail: Sundt@online.no

Ålesund senter:

Kontaktperson: Randi Asbjørnsen,
c/o Data Pro, Boks 63 Sentrum,
6001 Ålesund. Tlf. 70 13 17 45

Midt-Norge senter:

Senterleder: Geir Blaasmo,
Ø. Marienlyst 17,
7019 Trondheim.
Tlf. 73 94 28 18
E-mail: blaasmo@c2i.net

Nord senter:

Kontaktperson: Odd Enevold,
Joh. Altmannsvei 7,
9600 Hammerfest.
Tlf. 78 41 12 81.

Forsikringskontakt:

Thor Steinar Sørensen,
Oppsømarka 83, 1385 Asker.
Tlf. 66 78 11 58 / 913 44 257
E-mail: thor@bsgruppen.no

KJØP og SALG

På vår nettside er det mange annonser vedr. kjøp og salg av MG'er, deler og utstyr. For at medlemmer som ikke har internett også skal få ta del i disse annonsene, gjengir vi i denne rubrikken et utvalg av annonsene.

SELGES:

MGA 1956 modell.

Fullstendig restaurert MGA med 1600 ccm motor, selges. Bilen er utstyrt for veteranrally og i ypperlig stand. Alle henvendelser gjøres til Bjørn Rygh i Oslo. Tlf. 900 10 705.

Svensk MGB 1968.

Old English White med ny motor og fri for rust, selges. Bilen er meget pen. Høy prisklasse, kun seriøse henvendelser. Er medlem i NMKG. Henv. Kristina Hindholm, Stockholm. Tlf. 0046-859117604 / -734387115

MGB 1965 mod.

Bilen er hel og fin. Rust- og skadefri. Den er importert fra California på midten av 90-tallet og ble pusset opp den gang. Bilen er hvit med sorte skaiseter og lakkerte eikefeller. Den er gått 80.000 miles (130.000 km). Den har en 5-lagret motor og fold down-kalesje. Selges for kr. 100.000,-. Henv. Mail: ojk@kreditilsynet.no eller tlf. 22 75 00 59

MG Midget 1976 mod.

Bilen er i meget god stand. Nyere motor med lav km-stand. Pris kr. 65.000,-. Henv. Mail: egklep@frisurf.no el. Tlf. 51 52 38 80 / 900 71 733.

MGB GT 1963.

Rød og strøken GT selges. Bilen ble totalrenovert i England i tidsrommet 1981-92. For foto kontakt min mailadresse. Henv. kirsti.selstad@fagerlia.net (Trondheim) Tlf. 72 55 54 82 / 934 21 707.

MG Midget 1965 mod vurderes solgt.

Bilen er i meget god stand. Restaurert i 2003 med mange nye deler. Motorrom restaurert i 2004. Bl.a. ny Weber forgasser og ny bremseforsterker. Teleskop gassdempere bak. Nytt handlingssett som forbedrer kjøreegenskapene. 1275 ccm motor. Foldekalesje m.m. Bilen er solgt ny i Norge. Prisantydning kr.79.000,-. Henv. Tlf. 906 43 003.

MGF Trophy 160 SE 2002 mod.

MGF's toppmodell selges. Produsert i bare 500 eks. Eneste i Norge. 0-100 km/t på 7,6 sek. Tettsteget girkasse, sportslig eksos med fin lyd. Ap-racing bremses, justerbare støtdempere. Stereoanlegg med 6 høytalere pluss en rekke annet utstyr. Bare sommerkjørt. Selges for kr. 230.000,-. Henv. Olav Neset, tlf. 415 43 426 / 22 22 40 40

MGB Roadster

MGB med overdrive. Flott fullrestaurert bil, kjørt 500 km etter motoroverhaling. Ny clutch, blyfri topp, to-krets bremse-system, helt nytt nøtetreinteriør, skinnseter og mange andre nye deler montert. En "tight" bil som koster litt ekstra. Tre skinnkofferter kan medfølge. Henv. linkmark@online.no el. tlf. 906 77 436

MGB 1969 mod.

Strøken roadster 1969 mod. Selges. Totalrenovert i Belgia 2001. "Alt nytt", overdrive, venstre ratt, bagasjebrett, Oljebehandler understell. Eu-kontrollert sept. 2004 uten anmerk. "Et smykke som går som en klokke." Henv. tlf. 33 39 35 88.

Nye medlemmer pr. 1/6 2005

Norsk MG Klubb ønsker nedenforstående nye medlemmer velkommen i klubben, idet vi håper de vil finne seg tilrette blant likesinnede.

1093	Storsletten, Arne	2817 Gjøvik
1094	Egge Andersen, Magnus	0379 Oslo
1095	Furu, Per Arne	0682 Oslo
1096	Rødven, Frode	6065 Ulsteinvik
1097	Urdal, Hans	5105 Eidsvåg i Åsane
1098	Blix, Tom	1368 Stabekk
1099	Uthaug, Dag H.	1407 Vinterbro
1100	Kval, Ole	3209 Sandefjord
1101	Johnsen, Jan Erik	1176 Oslo
1102	Restoff, Jarle	0553 Oslo
1103	Enoksen, Rolf	4053 Ræge
1104	Eilertsen, Børge L.	9009 Tromsø
1105	Hammer, Hermann	0265 Oslo
1106	Myhre, Sven	3111 Tønsberg
1107	Mitchell, Stewart	1450 Nesoddtangen
1108	Hermansen, Hans	4623 Kristiansand
1109	Andersen, Jan Eddy	3222 Sandefjord
1110	Haberstad, Andreas	1353 Bærums Verk
1111	Zapffe, Claus	0259 Oslo
1112	Gjerpen, Hans-Jacob	0256 Oslo
1113	Neller, John	1168 Oslo
1114	Hansen, Geir	5243 Fana
1115	Sørhusbakken, Knut-Fredrik	3430 Spikkestad
1116	Håland, Brynhild	1396 Asker

MGB 1969 US import.

Bilen ble importert i fjor og alle avgifter er betalt. Bilen er ikke registrert og trenger lett restaurering. El-anlegget er der, men ikke koblet til lykter. Bilen starter og går. Virker veldig bra i gir, motor og bakaksel. Bilder kan mailles. Bilen selges for kr. 43.000,-. Henv. Jørn Myhre, tlf. 916 68 700.

KJØPES:

Felger ønskes.

Ønsker å kjøpe fire krom Rostyle-felger (14") i god stand, eller Minilites 14x5.5" - ekte eller kloninger. Henv. tlf. 415 02 874 (Skien).

Noen som hugger en B GT?

Finnes det noen der ute som demonterer en MGB GT for salg av deler? Evt. har en delebil for salg (helst MK 2/3)? Henv. Bjørn Harald på tlf. 905 77 955.

MGB fra før 1976.

MGB cabriolet kjøpes. Må være fra før 1976. EN som er fri for rust er OK. Venstre ratt! Andre mangler er OK. Henv. 55 22 68 55.



Tidligere riksantikvar, Stephan Tschudi-Madsen (til venstre) ser til at Tore Jacobsen gir den gamle brannbilen fra 1923 de dråper 98 oktan blybensin den fortjener.

Veteranstasjon fra 1928

med blybensin til 5 kr. literen...



Jan Bødtker

Motorene i våre eldste MG'er er konstruert for høyoktan blybensin. Men nå finnes det knapt en eneste bensinstasjon igjen i landet som kan forsyne oss med disse edle dråper. Bly i bensinen er som kjent blitt en vederstyggelighet, som myndighetene har satt en stopper for. Men ikke i Bergen!

For alle veterankjøretøyer, hvor eieren er medlem i Bergen Veteranvognklubb, er 98 oktan blybensin tilgjengelig, og til en så hyggelig pris som 5 kr. literen!

I slutten av mai var det gjenåpning av landets eldste bensinstasjon, Norsk Brændselsoeljes nikkepumpestasjon fra 1928.

I dag er det Statoil som eier den unike stasjonen midt i hjertet av Bergen. For 8 år siden tok noen entusiastiske pensjonister med årelang bensinstasjonsbakgrunn, skjeen i sin egen hånd. Med Per Egil Jacobsen i spissen fikk de Statoil med på ideen om å restaurere den gamle stasjonen, som for lengst var nedlagt og i meget dårlig forfatning.

Statoil tente på ideen og bevilget de nødvendige midler slik at "museumsgruppen" kunne begynne på sitt omfattende restaureringsarbeid.

Å få byens politikere og byråkrater til å se verdien av å restaurere og sette stasjonen tilbake til den standard den hadde i 1928, var sannelig ikke så lett. Selv ikke byantikvaren var overvettets begeistret. Da gjorde



En av landets eldste brannbiler, en fransk DelHaye, tilhørende Bergen Brannvesen, vekker alltid berettiget oppsikt.

"museumsgruppen" en genial vri – de kontaktet tidligere riksantikvar og erkebergen-ser, Stephan Tschudi-Madsen. Han tente også på ideen, og uten hans utrettelige og entusiastiske konsulenthjelp, er det tvilsomt om prosjektet hadde latt seg realisere. Stasjonen er blitt en ekte MIL-bensinstasjon med nikkepumper fra 1904. Her kan du få skikkelig blybensin på din gamle bil, levert på gamlemåten. Først må du nikke opp 15 liter i beholderen før du kan åpne kranen slik at bensin kan renne ned i tanken. En herlig opplevelse hvor automatikk og bankkort er så fjernt som det kan være. Apropos bensinkort. Da stasjonen fremdeles var oppegående var stasjonen faktisk den første på Vestlandet som i 1976 installerte kortautomat. Jeg husker det fordi jeg som journalist var med på begivenheten, og

blant annet skaffet meg mitt første bensinkort.

UNIK KOMBINASJON.

-Vi er på mange måter privilegert som får lov å holde på med yrket vårt selv etter at vår aktive karriere er over. Det er lagt ned mange tusen dugnadstimer for å nå målet. Men skal vi ha en "levende" stasjon, må vi både ha bensin og biler som kan bruke den. -Blybensin er det ikke problemer med å skaffe tilveie i mange år fremover. Spesielt Forsvaret har store lagre med blybensin som vi vederlagsfritt får overta, ettersom det koster relativt mye å destruere blybensinen.

-Gjennom Veteranvognklubben har vi etablert et utmerket samarbeid, og hvor medlemmene en gang i uken kan komme og fylle de riktige bensindråper på sine veteranbiler.

Denne kombinasjonen gjør at vi får en "levende" stasjon, som gjør at vi tar vare på vår nærmeste kulturhistorie, forteller primus motor for bensinstasjonsprosjektet, Per Egil Jacobsen, til "MG Magasinet". Jacobsen presiserer at de har alle formaliteter i orden. Både når det gjelder fritak for merverdiavgift og tillatelse til å selge blybensinen.

Veteranstasjonen i Bergen er den eneste i sitt slag i landet, og bør kunne være en inspirasjon for andre til å få i stand en tilsvarende stasjon, for eksempel i Oslo