



MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG-KLUBB NR. 3 JUNI 2007

MG-magasinet

The Norwegian Center of the MG Car Club

300 til Alexandra i Loen

Norwegian Sports Car Rally - en suksess igjen!

Fra Harestua til Tylstrup kro

Øvre Østlandet senter fikk mye oppmerksomhet på danske veier

Varmt under Middelhavets sol

Sett bilen på togen og opplev Spania



Årsmøtet avholdes under Landstreffet på Torpomoen, Ål, Hallingdal i Baglerhallen lørdag 1. september klokken 16:00-18:00. Fullstendig saksliste er sendt medlemmene pr. post minimum to uker før årsmøtet, dvs. 18. august.

INNHold

Fra Harestua til Tylstrup kro side 4 - 6



Øvre Østlandet senter fikk mye oppmerksomhet!



MGA før og nå:

Litt "mekk" med gamle biler

side 7

Til Middelhavets sol og varme

- sett bilen på toget!

side 8 - 9

NSCR - nesten 300 entusiaster til Loen!



side 11 - 15

Senterinformasjon side 18 - 19

Motor&Mekk side 22

Regalier side 23



1

MITT
VERSTE
MOTOR-
STOPP:

Husket å sende inn manus?

Vinneren annonseres på Landstreffet og får flotte produkter fra AutoGlym

La humoren strømme på - gi oss et innblikk i ditt verste, ditt mest håpløse, overraskende og helt sanne øyeblikk idet motoren stanset av en ukjent grunn, på et sted det ikke passet, med folks øyne på en lekker, engelsk sportsbil som sto der og ikke gikk... Kanskje opplevde du såret stolthet der og da. Motorstoppet ga deg en erfaring og med et lurt blikk på livet deler du historien med oss. Bli med i trekningen av tre flotte premier! Innleveringsfrist av manus: 30. juni til red@nmgk.no

DinMG.no

MG total-leverandør

tlf.: 32 79 88 48 (49 fax)

Spar opp til 20% på interiør

Tid for å gå over interiør. Glem ikke at skinn og interiør trenger vedlikehold. Lærrens og interiørdager hos DinMG.

Kontakt oss for et godt tilbud!



www.dinmg.no

office@dinmg.no



NORSK MG KLUBB
Øvre-Ålsvegen 23, 3570 Ål, Norway
Tlf. +47 32 08 43 09
E-mail: info@nmgk.no
Bankgiro: 2333.32.58064

Leder:
Steinar Braaten
Øvre-Ålsvegen 23
3570 Ål
Tlf. +47 32 08 43 09/+47 915 28 777
E-mail: leder@nmgk.no

Nestleder:
Jan Gunnar Fjeldberg
Kongsveien 87,
1177 Oslo
Tlf. +47 900 87 730
E-mail: nestleder@nmgk.no

Sekretær:
Sigurd Sandtveit
Slemmestadv. 427
1390 Vollen
Tlf. +47 66 90 40 00/+47 90 50 70 93
E-mail: sekretaer@nmgk.no

Kasserer:
Claus Quist-Hanssen
Geilolue 60
3580 Geilo
Tlf. +47 32 08 99 26
E-mail: kasserer@nmgk.no

Styremedlem:
Tove R. Johansen
Østhellinga 4
3400 Lier
Tlf. +47 32 84 87 39
E-mail: regalia@nmgk.no

Styremedlem:
Thor S. Sørensen
Oppsjømarka 83
1385 Asker
Tlf. +47 66 78 11 58
E-mail: styremedlem2@nmgk.no

Webmaster:
Truls Sundt
Ole Brinchs vei 3
5232 Paradis
Tlf. +47 55911507/+47 90777615
E-mail: webmaster@nmgk.no

Redaktør:
Annicken Dedekam Råge
Hoffsvn. 30
0275 Oslo
Tlf. +47 416 20 224
E-mail: red@nmgk.no

Manuskripter og bilder til MG-magasinet sendes redaktøren. Helst på e-post. Innlegg står for skribentens regning og er ikke nødvendigvis NMKG's syn.

*Forsidefoto: Are Christensen.
Trenger bildet noen kommentar? Nesten 300 medlemmer var med på tur i år. 142 biler startet. Norwegian Sports Car Rally gikk av stabelen i juni for 15. gang.*

Hvor er dere?

Norsk MG Klubb har cirka 900 medlemmer. Nesten 150 av dere var med på Norwegian Sports Car Rally. Vel 50 medlemmer har vært med på to større turer til England. "Sogneturen" til Bergen senter og lignende turer samler kanskje totalt ytterligere 50 biler. En del medlemmer er med på flere av disse arrangementene.

Gjør man seg et svært enkelt regnestykke tilsier det at cirka 250 medlemmer har deltatt på disse flotte arrangementene. Bra!! Da gjenstår 650 medlemmer. 650 medlemmer, de fleste med codrivere, det er mange mennesker det!

MEN, HVOR ER DERE?!

550 mangler

Når dette leses er vi nær "Landstreiff-tid". Bare litt over 40 medlemmer er påmeldt når dette skrives tidlig i juli. Jeg lurer virkelig på hvor resten av dere er?

Om 100 medlemmer var påmeldt ville det fortsatt være cirka 550 medlemmer som ikke deltar på noen av klubbens hovedarrangementer. Jeg medgir at regnestykket er av enkleste sort og at mange av dere er med på lokale arrangement i lokalt senters regi. Men allikevel, hvor er dere og hva vil dere ha ut av medlemskapet i klubben?

Lav oppslutning

Styret synes det er skuffende lav oppslutning om Landstreiffet. Vi hadde et mål med Landstreiffet om at det skulle være et stort samlende arrangement til glede for alle klubbens medlemmer, med stort spekter hva gjelder tilbud for å passe flest mulig. Styret tar lav oppslutning til etterretning. Etter årsmøtet vurderer vi om vi skal fortsette med Landstreiff også i årene fremover.

Det som er helt sikkert er at vil ikke dere medlemmer ha Landstreiff så skal ikke styret presse det på dere. Da legger vi Landstreiffet dødt. Det er i så fall synd. For i en stor klubb som NMKG burde det være grobunn for et slikt arrangement. Legges Landstreiffet dødt kan det ta lang tid før noen igjen vil ta initiativ til slikt på nytt. Om noen tar det på nytt?

Men, aldri så galt er det godt for noe; vi som har brukt massevis av timer på arrangementet slipper

dette og kan nyte flere timer med all kosen bilene gir oss i stedet. Det er dere som medlemmer som avgjør! Vi gjør gjerne jobben, men da må dere som medlemmer støtte opp om arrangementet.

European Event 2009

Om oppslutningen for Landstreiffet er mindre lystig i disse dager så er det mange positive signaler for European Event 2009 i Geiranger.

Allerede nå har MG-entusiaster fra utlandet sendt e-poster for å sikre seg plass. Rett nok har vi ikke startet

noen form for påmelding enda, men interessen er upåklagelig nesten to år før arrangementet går av stabelen.

Rapporter fra Silverstone forteller at det er mye snakk om arrangementet i 2009. Mange har tenkt seg til Norge, og flere planlegger lengre ferie her i landet samtidig. For vi kan vel være så ubeskjedne at vi slår fast at Norge er et vakert land med spektakulær natur som gir de fleste ut-

lendinger opplevelser for livet. Tromsø og Nordkapp er blant målene flere har, ikke de korteste turene som velges, altså! Og som skrevet før; norske veier er som skapt for en MG...

Besøkte Geiranger

Arrangementskomiteen var i Geiranger helgen før Norwegian Sports Car Rally gikk av stabelen. Planene våre ble gått igjennom sammen med hotellene og våre samarbeidspartnere. Sindre Mjelva ved Union Hotell er, sammen med sine medarbeidere, klar til innsats!

Det er vi også, og vil DU blir med på laget og gjøre en innsats for at Norsk MG Klubb skal få til et flott arrangement i 2009, er du hjertelig velkommen. Ta kontakt på e-post: leder@nmgk.no eller ring meg på 91528777.

Det er mange oppgaver som skal fylles.

Høsten kommer faretruende fort. Sørg for å kose dere med bilene mens dere ennå kan!



Steinar Braaten er leder for Norsk MG Klubb



MGB Coupé

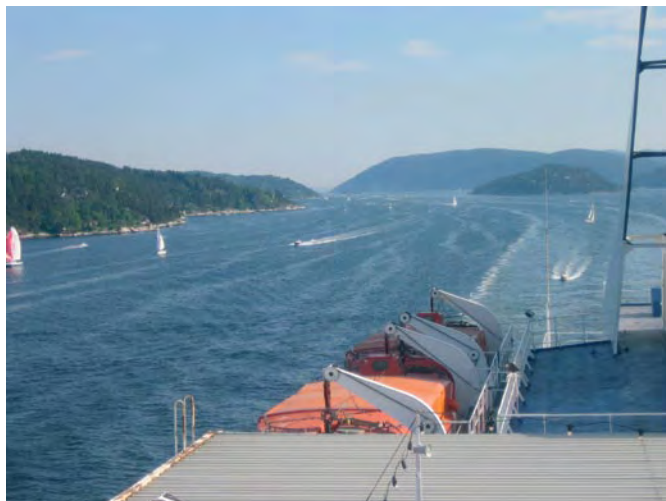
FRA HARESTUA TIL TYLSTRUP KRO

Været er alltid et spenningsmoment når man bestiller fergebilletter og overnatting lang tid i forveien. Denne gangen traff vi blink.

tekst og foto: Roar Halvorsrud



Vi kom i land i Fredrikshavn og satte kurset mot Skagen.



Vi tilbrakte hele overfarten på dekk.



Lange rekker med norske gjester i MG gjorde tydeligvis inntrykk!



Mat, god drikke, pent vær, hygge og dejlige hus i Danmark.





Sjelden har vi hatt bedre sportsbilvær enn det vi opplevde disse dagene på Nord-Jylland tidlig i juni.

Vi møttes på Roa på Hadeland torsdag ettermiddag. Totalt 11 engelske sportsbiler med drivers and codrivers ville være med på denne meget prisgunstige turen til Danmark. Gamlevei langs Harestuvannet er ekte sportsbilvei, så denne ble valgt. Vi ankom Vippetangen i god tid før avgang. Vel om bord installerte vi oss på lugaren før det var felles buffet og dertil hørende forfriskninger. Det smakte godt etter en dag i god sommervarme. Litt hygge ble det også tid til før senga på lugaren ventet.

Besøk på Skagen

Tidlig fredag morgen kjørte vi i land i Fredrikshavn. Nok en fin dag! Etter frokost i rolige omgivelser på Damsgaard, satte vi kursen nordover til Skagen. Her så vi oss litt rundt før vi tok turen ut på Grenen, der hvor Skagenmalerne hadde sitt tilholdssted.

Ferden gikk videre sør-vestover og vi endte opp med lunsj i Løkken. Å kjøre så mange i følge krever litt trening, men etter hvert gikk det greit.

Det begynte å bli langt på dag. Tylstrup Kro sto og ventet på oss, så vi kjørte sydover igjen. Tidlig på ettermiddagen var vi fremme, det var godt å slappe av litt etter en lang, varm dag i åpen bil. På kvelden ble det sosialt samvær og god middag.

Kort distanse i varmen

Lørdag morgen var det klart for ny kjøretur. På grunn av varmen bestemte vi oss for ikke å kjøre for langt. Trond var dagens kjentmann. Vi besøkte en av hans tidligere arbeids-

kollegaer i deres sommerhus ved Limfjorden. Det ble servert forfriskninger og praten gikk livlig. Et bad ble det også tid til for de ivrigste. En takk til de hyggelige og gjestfrie danske vertene.

Neste stopp ble fergeleiet øst i Limfjorden, hvor vi skulle over til Hals. Her inntok vi dagens lunsj. I Danmark er det mye og god mat til en rimelig penge. Vi fant noen småveier tilbake til Tylstrup Kro. Deilig å kjøre på fine danske veier. Kontrasten til telehiv og dumper i det rike landet Norge er stor!

Jomfru Anes Gade i Ålborg

Vel tilbake på kroa var det deilig å slappe av litt, noen på senga og noen i skyggen med nogo attåt. På kvelden valgte den ene halvparten middag og sosialt samvær på kroa, mens andre reiste til Ålborg. Det var først og fremst Jomfru Anes Gade som skulle tas i nærmere øyesyn. Der var det fullt av liv på masse restauranter og vi inntok et herlig måltid.

Søndag morgen var det tid for å begynne på hjemreisen. Vi måtte tidlig opp og kjørte samlet til fergekaia i Fredrikshavn. Været var fortsatt helt topp. Hele overfarten tilbraktes på soldekk, bare avbrutt av nødvendige matpauser og shopping. Det var et flott skue å seile inn Oslofjorden.

Etter ilandkjøring samlet vi oss utenfor den nye operaen, hvor vi tok farvel med noen av deltagerne, mens flesteparten fortsatte i samlet følge. Gradestokken viste 30 grader i Oslo. Snart var vi tilbake ved Harestuvannet, vi var kaffetørste, og det ble en siste felles stopp her.

TAKK til alle som har bidratt og deltatt på en tur som ble meget vellykket. Vi møtes vel til ny tur om ett år?

Litt oppmerksomhet i lokal presse går ikke upåaktet hen: Denne reportasjen sto på nettsiden www.skagen.net. Vi traff en reporter fra denne net-tavisen på en parkeringsplass i Skagen. Han ville gjerne ta noen bilder og skrive litt om oss, og legge det ut på nett. Denne parkeringsplassen lå litt i utkanten av sentrum, og på vår oppfordring geleidet han bilkortesjen vår (9 stk. MG og 2 stk. Morgan) gjennom byen og til havna, hvor vi inntok diverse forfriskninger i 30 graders sommervarme.

Hilsen Anne-Lise og Nils Aamodt

Øvre Østlandets MG forening besøker Skagen i høy solskin

Åben sportsvogn kræver masser af solcreme, specielt i disse dage hvor solen skinner fra en skyfri himmel.



Meldingen var, at vejret er på præcis samme måde i Norge, sol og sommer.

Ejerne af de flotte MG'er kommer fra samme region, Øvre østlandet som ligger ca. 120 km nord for Oslo.

Ikke kun de klassiske MG'er deltog, men også næsten helt spritnye modeller, som vel egentlig også på en måde er klassiske, det er vel kun alderen som gør forskellen.



Gelejdete kortegen

Navigationen var lidt problematisk, og de gæve Norske gæster havde svært ved at finde frem til parkerings pladsen på havnen, således måtte undertegnede agerede førerbil for et helt felt af sportsvogne, og gelejdete kortegen sikkert frem til den nye havneplads.

Kilde: www.skagen.net

Mer presse!



Når kalenderen skrik ut at våren er her, og mai nærmar seg juni med lette og kjappe steg, bruser det litt ekstra i blodet. Det er reisetrongen som melder seg. Det er ein vinterslapp hjerne som skrik etter litt nye impulsar, eventyr og oppdagingsferd. Og vi nektar ikkje oss sjølve slikt. I år går turen både ut og inn av eit par nabofylke også. ►►

kontrastane sitt rike

Tekst: Roy Sunde
Foto: Roy Sunde og Tore Fossen

Ut på tur 2007 27

Kjørte aapent

Tekst og foto: Nils-Petter Aaland

I fylkesmagasinet sin sommerguide for 2007 for Nordfjord, fikk jeg vite om at jeg har blitt avbildet. Jeg kjørte her i uken før pinsen, er på vei ned mot Geiranger. Veien var åpnet samme dagen som bildet ble tatt. Den hadde vært stengt en stund etter et ras.

Teksten synes jeg er fin og morsom – litt nøkternt og med slakk nerve – typisk vestlandet.

Bildet under:

Dårlig vær over Valdresflya. Fire meter høye brøytekanter, tåke, horisontalt snødrev, slaps og is på ruta - men kjørte jeg aapent? Jada!



Stemningsrapport. Det er alltid litt “mekk” med gamle biler. Og styr med å få tak i deler når man bare *må* ha dem, slik at man kan få med seg de gode opplevelsene!

Tekst og foto: Thor S. Sørensen

Nå er Norwegian Sports Car Rally over for i år, en fantastisk tur som alltid. Hva er vel vakrere enn Oldenvannet en dag med skyfri himmel og vindstille? Med fjellene som speiler seg i irrgroent vann og deler av Jostedalsbreen i det fjerne, suser man av gårde i en gammel MGA med vind i håret og en sol som steker godt i pannen. Sukk! Skulle noen ganger ønske at det varte litt lengre. Gleder meg til neste sommer med et glass vin kanskje ved bassengkanten igjen?

Ny girkasse!

Så var det året hvor en ny motor og en ny girkasse fant veien inn i min MGA, og det etter mange år med en sliten originalkasse som hadde for vane å hoppe ut av tredje gir når den var uten belastning. Steget denne gang var en erstatningskasse av typen “Sierra type 9”, dette er en kasse som glir greit inn i en MGA uten for store ombygninger. Fra England ble det bestilt fra Hi Gear Engineering, en ombygningssats som består av mellomaksel, kløtsj hus, speedometervaier, festebrakett, diverse deler og en fyldig forklaring på hvordan dette skal gjøres. Delene fra Hi gir Engineering er av høy klasse, her er ingenting overlatt til tilfeldighetene, finishen er av ypperste klasse.

Høyrestyrt MGA

Fra Kristiansand bestilte jeg er 1800 motor, 5 lagret stage 2 motor av Are Christensen og en sierra kasse 5 gir. Monteringen ble gjort av Bjørn Rygh i Oslo. Alt ble omhyggelig montert i MGA, noen problemer dukket opp underveis, blant annet festet for Spinn On

oljefilter som sitter oppå denne motoren, men det går dårlig på en høyrestyrt MGA. Satsen ville antagelig slå borti styrestaget med uheldig virkning, så da måtte vi sette på en som var vendt nedover.

På bakkant av motoren nede ved bunnpannefestet inn mot startmotorfestet, satt en utbuling for skruen for feste av bunnpanne. Denne måtte slipes vekk for at startmotoren skulle få plass. En grei jobb med riktig utstyr, noe Bjørn har. Da alt var på plass og bilen ble testet til undertegnades store fornøyelse, så virket alt som det skulle. Bilen gikk som en drøm. Og du verden

for en stor forskjell fra den gamle støyende girkassa til den nye!

Lekkasje fra simringen

Også motoren har løftet seg en hel del, særlig når det gjelder kraft. Såpass langbent som utvekslingen er nå, så drar den utrolig godt på alle gir helt uanstrengt. En sen kveld jeg kom hjem fra Bjørn var jeg lykkelig for å ha en bil som fungerte så godt. Da så jeg det: det

lå en oljeflekk under girkassa, såpass stor at jeg syntes det var foruroligende. Etter nøye undersøkelse viste det seg at simringen til speedometervaieren var sliten. En ny ble skaffet i all hast fra en Ford-importør på Åmot (den eneste som hadde denne på lager). Simringen ble montert, for å konstatere at den lakk like mye. Hva gjør man da? Jeg ringte

Hi Gir Engineering med forespørsel om han hadde simring på lager. Jo da, han hadde 2, de ble sendt med ekspress til min adresse. Det tok 1 uke fra England med Fedex.

Den ene ble montert med det resultat at lekkasjen var like stor som tidligere. I en stund med så mye problemer og Sports Car Rally rett rundt hjørnet, ble jeg mildt sagt rådvill og ringte tusenkunstneren Jon Roger Fossen på Tranby for å spørre om råd. Jo da, han viste råd. Han skaffet en ny simring med mindre innvendig diameter. Den ble satt på plass dagen før starten til Sports Car Rally. Og den ble tett, i hvert fall nesten.

Takk Jon! Han hadde til og med tenkt å tilby seg å låne meg sin flotte



MGA. Tenk at det finnes slike personer i klubben!

Jeg vil vel anbefale alle som tenker på å bytte girkasse til Sierra type 9 å skifte ut alle simringene, og å sjekke speedometerdrevet før montering, hvis man da ikke har kjøpt en nyoverhelt kasse.

Kjør trygt! Kjør MGA.



Visste du at...

Chassis nr 26681 (feb 57)
Bonnet lid wood batten modified.





Til Middelhavets sol

Først og fremst må jeg presisere at vi aldri har kjørt syd mye hard kjøring med vår gamle bil. Men med "vanlig-banger og langs mange forskjellige ruter.

Slik som trafikken har utviklet seg, er det mindre og mindre aktuelt å kjøre gjennom Sentral-Europa.

Autobahn gjennom Tyskland er ikke noe å tenke på en gang. Der er det for mange biler og ofte "Stau" på de fleste strekninger, noe vi ikke kan tåle. Det er ikke bare vi som har funnet ut dette så trafikken på hovedveiene har også økt betydelig. I Frankrike er det omtrent det samme, så hva gjør man?

Sett bilen på toget!

Biltog er tingen, og skal man til Spania er følgende reiserute en god løsning. Kiel fergen til Kiel, eller til Kristiansand langs vei, ferge til Hirtshals eller Hanstholm, motorvei gjennom Danmark til Hamburg. Biltog fra Hamburg til Narbonne og så bil gjennom Spania til Alicante eller helt syd til Marbella. Trafikken i Spania er tett

rundt de store byene som Madrid og Barcelona, ellers er den akseptabel, men rask.

Ønsker man å bruke biltog i løpet av sommeren, må dette bestilles i desember året i forveien for å være sikret plass. Dersom du skal overnatte i Hamburg kan du bestille på hotell Rafael som ligger der hvor køen til Autotoget stiller opp. Hotellet har parkeringsplass i bakgården, så bestill parkering samtidig.

Fordel å starte tidlig

Vi har stort sett tatt en morgenferge fra Kristiansand, og kjørt gjennom Danmark i løpet av dagen til hotell Rafael i Hamburg. Vi har hatt kvelden og neste formiddag til disposisjon.

Toget til Narbonne har gått om ettermiddagen og vi har ofte kjøpt

med oss bagetter og litt å drikke på jernbanestasjonen før avgang, til et lett måltid før vi entret køa.

Frokost har tidligere vært inkludert og er blitt servert i kupeen. Ved ankomst, går codriver til venteplass, mens du finner bilen og kjører av toget. Veien ut av Narbonne til Spanskegrensen er godt merket og siden du kommer fra EU land til EU land, er det ikke mye kontroll ved grensepassering.

Barcelona er et besøk verdt

Veiene i Spania er gode og stort sett kjører de fleste godt, men dersom du får det til, så unngå kjøring i helgene, da skjer det flest ulykker.

Veien nedover kysten er motorvei som går utenom Barcelona, men byen er absolutt verdt et besøk et par dager med alle sine severdigheter, men husk det er en storby, så hotellreservasjon



og varme med bil

over i MG'n. Det er etter vår mening for langt og for ilen" har vi kjørt til Italia, Frankrike og Spania mange

m/garasje er absolutt nødvendig. Gode by beskrivelser og guider finner du i Aftenpostens reisehåndbøker.

To hovedruter sydover

Skal du videre sydover er det mulig å velge to hovedruter. Den ene går langs kysten gjennom en masse ferie steder og kjempearealer med drivhus og dyrking under plast. Er været godt kan det produseres tre avlinger i året blir det fortalt.

Den andre ruten går mer innenlands gjennom et mer kupert landskap, og her er det motorvei hele veien til Granada som også er vel verdt en stopp for et besøk på Alhambra. Herfra kan du kjøre over "de Andalusiske sletter" gjennom Cordoba og ned mot kysten til Marbella eller videre til Sevilla, Cadiz og Gibraltar.

Fra Tarifa går det hurtigbåter (1 1/2

time) til Marokko flere ganger om dagen, og det går greit med tur retur i løpet av dagen.

Varierende takster

Motorveiene er greie, men koster penger. Takstene varierer etter høy eller lavsesong og også i løpet av dagen etter et system jeg fremdeles ikke skjønner.

Max. hastighet er 130 km/time. I tillegg til motorveier finnes en rekke fire felts hovedveier hvor max. hastighet er 110 km/time.

På disse veiene er det ofte utallige av- og påkjøringer med begrensede ak-

selerasjonsfelt, så skal du langt så hold venstre felt og bruk speilene.

Windowshopping

Bilprisene i Spania er i grove trekk bare 60% av det samme bil koster i Norge, så her er mye fint å se på. Ferrari, Lamborghini, Porsche kryr det av, og disse bilene holder vanligvis ikke fartsgrensene.

Promille grensen er 0,5 0/00 og antall kontroller øker hvert år.

God tur! Hilsen Einar Hvile

P

MG Midget

Vår bokstavlek fortsetter videre uten opphold. Vi har heldigvis kommet et bra stykke ut i alfa-betet. Pre-war MG-serien går mot slutten.

Tekst: Bjørn Evensen

Historielesing kan være pyton og var vel ikke akkurat yndlingsfaget på skolen og kanskje heller ikke i noget moden "reparasjonsalder". De fleste av oss er vel nå mer opptatt av rimelig grei avføring og at de nye hoftene holder mål. At håret har et aldri så lite islett av sølv er bare kledelig i tillegg til en noget nedsunket brystkasse. Vi er dessverre ikke 18 år lenger.

Det positive er at nå har vi råd til kjekke og praktiske "leketøy" i litt annen prisklasse enn i gamle dager. Kanskje er vi litt roligere og har litt bedre tid også. Verden er ikke så verst, tross alt! Spørsmålet er bare hva vi selv ønsker prioritere. Kjøre MG kanskje?

Gidder noen å lese om oss?

Snart er også vi historiske og jeg vil anta at svært få gidder å lese om oss tullinger som i mer eller mindre organisert flokk kjørte åpne og trekkfulle engelske, såkalte sportsbiler.

Disse bilene er det ikke bare vi som er opptatt av og samtidig har et visst kjærlighetsforhold til. Slik var det før i tiden også. Kanskje i enda større grad. Rallying and racing var på moten. Bilprodusentene var aktive og mye

rart så dagens lys. Mye bra, svært bra, og mye dritt. MG var på mange måter ledende. De hadde mangfoldet og biler for mannen på gata. Mange merker lå langt over både i pris, ytelser og ikke minst anseelse.

MG biler var det over alt både i gata, på racingbanen og i rallys. Tenk deg det utvalget av modeller. Nesten hele alfabetet var ute å trilla. Ikke rart at bilfolket var lettere forvirret. Var dette en J2, J3, M eller L, kanskje en K eller D eller var det N eller P.

Jeg forutsetter at du som leser MG-historien min kan dette, eller har du gått helt i surr?

Det er absolutt tilgitt. Denne gangen blir det i alle fall meget oversiktlig.

PA – etterfølgeren til J

MG J2 husker du vel? Dette lille sjarmtroll fra MG som nesten alle hadde råd til, ny og helt sikkert som brukt. Dette var definitivt folkeraceren i England på 30-tallet.

I mars 1934 var dette slutt og etterfølgeren var MG PA. J modellen var rett og slett gått ut på dato. Denne lille klassikeren skulle imidlertid overleve det meste og mange henger fortsatt med, heldigvis. Den største svakheten var motoren med veivaksel med kun 2 lager. Vanligvis holdt den ved normale forhold. Men Gud og hvermann skulle absolutt trimme "symaskinen" med det resultat at turtallet gikk opp og veiva i to. Selv i J4-modellen med super avbalansert veiv var dette et problem. Årsaken var da ofte kompressorer med for stort trykk.

Med nyutviklet motor i P modellen ble elendigheten rettet på. Basis var de velprøvde 1100cc motorene benyttet i K og L modellene. Disse tålte mye "juling" og høye turtall. Helt enkelt kuttet de ut sylindere 4 og 5. Den nye motoren ble standard i både P, Q og R-modellene.

Produksjonen av PA ble startet opp alt i januar 1934 og produksjonen var straks opp i ca 200 biler i måneden. Altså full rulle i Abingdon Works. I begynnelsen var det kun åpne 2 setere helt i ånden til forgjengeren J2. Litt morsomt er det at på dette tidspunkt ble eikefelgene lakkert i tilsvarende farge som interiøret. De var svært opptatt av farger da som nå.

Snart ble aluminium standardfargen på felgene. Bilen for øvrig ble levert i 3 forskjellige "duo-tone" farger. Grønn, blå og rød.

Interiøret var alltid matchende til karosserifargen.

I ensfarget utførelse var sort lakk vinneren. Man kunne få akkurat den farge man ønsket mot et lite pristillegg eller få bilen levert kun ferdig primet.

Av tilleggsgutstyr var det meste tilgjengelig. Salgsbrosjyren i smakfull utførelse ga også uttrykk for dette "all the usual equipment that sportsmen demand". Hvor var sportsmannens quinde?

Får håpe hun aller nådigst fikk sitte på!

Friskus på fire sylindere

Som helt spesiell "extras" fikk man både Triplex safety glass og chromium plated long range headlamps og til og med justerbare seter. Snakk om sikker og behagelig kjøring!

Mye var nytt og noe var "gammelt". Rammen var J2 i forlenget utgave og bremsene J4.

"But in all there are over one hundred new and improved features". Dette måtte bli en fulltreffer og det ble den også. Både to og fire seter stod på programmet, men ingen lukket saloon. Imidlertid var tre karosserifirmaer på banen med spesialutgaver. Selvfølgelig var Allingham of London mest populær med sin Airline Coupe. Videre prøvde både University Motors og Cresta Motors seg uten helt å lykkes.

Motormessig var PA modellen en friskus tross kun 4 sylindere og beskjedent volum på 847cc. Krav om mer motor ble stadig sterkere og etter 18 måneder med PA produksjon var det klart for etterfølgeren, nemlig PB. Motoreffekten ble øket fra 35 til 43 hk og volumet var nå på 939 cc. For øvrig var endringene små. Annen radiator-



"Same Procedure"... ja takk!

Tekst: Roy Thorvaldsen Foto: Anne Marie Madssveen og Are Christensen

Det går vel knapt an å ønske seg en bedre ramme rundt et 15-års jubileum enn det vi fikk oppleve under årets tur! Med en løype satt sammen av høydepunkter fra et rikt, halvannet tiår med spirituell, ja nesten religiøs sportsvognmoro ventet vi oss mye, men som de sier i Gudbrandsdalen: "Læll da gut!!!" Utsagnet "Gud må være sportsbilentusiast" er allerede blitt en klisje. Men det er sant! Regnet høljet ned i ukevis før turen, og det har vel ikke gjort annet

enn å hølje ned siden. Å få tre dager sammenhengende sol på en slik sommer, er...unaturlig. At turen i år faktisk ikke gikk andre helgen i juni, slik som prinsippet har vært siden starten, men tredje helgen, og at dette var planlagt et helt år i forveien, får oss til å mistenke at Horgen, Råge & Co får informasjon fra helt andre steder enn Meteorologisk Institutt! Flyttingen av arrangementet til helgen etter det som er vanlig, førte til

at enkelte møtte opp i resepsjonen på hotellet en uke for tidlig... og til at andre, undertegnede inkludert, nesten skremte vannet av codriveren med et "ja, erru klar for avreise imorgen eller?" Den 5. juni. Vi sier ikke mer. Heldigvis ble misforståelsen oppklart i tide. Men hotellbetjeningen vil nok sent glemme episoden med to saueskinnskledte, rufsete rallysjåfører med digre bager og spørrende hvor-er-alle-de-andre blikk, og to stakkars svenske

Foto: Are Christensen

Etter fjorårets rally var alle enige: En så bra tur med så fint vær kunne vi umulig få oppleve igjen. Iallfall ikke på lenge... Det har vi sagt hvert eneste år siden 2004. Så feil det går an å ta! - For en bursdagsfest for NSCR!!





jenter som febrilsk og skjelvende blar i ordreboken i angst for at 280 mennesker snart skal komme inn døren uten at et eneste rom er reservert før til helgen etter!!

Greg Miller fra San Diego, med co-driver Margie, årets mest "eksotiske" deltaker, hadde satt opp en liste med "20 things to do before I die", og en av dem var å oppleve Norges fjell og fjorder. Han stilte opp med nyrestaurert rallyrigget MGB GT plukket opp i England på veien over (som han etter sigende fikk flere bud på i løpet av NSCR helgen). Siste ettermiddagen, etter turen opp til Hotel Union Øye, spurte vi forsiktig om turen hadde svart til forventningene...og for å være sikker på at han skulle svare ja, gjorde vi oppmerksom på at vær som dette slett ikke er noen selvfølge i Norge. Han mumlet andektig "I know" før ansiktet gikk over i et glis som strakk seg fra øre til øre. Slik bare amerikanere kan glise. Dollarglis. Mer var det ikke å si om den saken. Vi tror han satte et fett kryss i marginen.



"Godt forberedt er halvt unnagjort"

Sjelden har vi vært så godt forberedt for NSCRs mange eventualiteter som denne gangen. Små og store uhell og sviktende mekanikk hadde lagt en sterk men heldigvis forbigående demper på entusiasmen til "Team Turbo" ekvipasjen i fem av åtte foregående år (!). Etter en omfattende helsesjekk (og verkstedregning) for et par år siden er den gode kjørefølelsen fra 1994 omsider tilbake - tolv NSCR'er og tretten år etter at den lille blå rullet ut fra Hallans Roadster Square til en stolt ny eier. Men spenningen er fremdeles der: Vil det holde helt rundt? Bare en måte å finne ut det på, krysse fingre og legge i vei...

Vi hører til dem som alltid synes at sportscarrallyet blir litt kort, og som derfor gjerne bygger på litt i forkant eller bakkant. Best å gjøre det i forkant, har vi funnet ut, for å sitte igjen alene på et hotell når alle andre har reist hjem er bare trist. Derfor gikk kursen allerede onsdag ettermiddag mot Dokka og hytta til codriver Ronald. Utedo, og vannpumpe på tunet. Deilig primitivt. Sildrende bekk, spraking fra tre grankubber i peisen. Stillhet. Oppladning. Tyvtitting på fjorårets nylig ferdigredigerte film. Gener-alpørve. Neste dag egg, bacon og ferskt brød til frokost, en ekstra kopp nytraktet kaffe, deretter ruslefart over til samlingspunktet -- og for en gangs skyld nok tid til en rask bilvask. Før vi elegant gjør entre og liner opp doningen på plenen foran Quality Hotel Fagernes, med navnebror Roy som krokpiperøykende og tweedkledd trafikklipoli.

Etter gledelige gjensyn med kjære venner og hurtig oppdatering på både biler og bilister i rødmende ettermiddagssol, var det tid for nydelig mat, vekkelsesmøte og fremvisning av film fra fjorårets tur. Og stemningen steg jevnt og trutt utover kvelden. Det var kun smil av den bredeste sorten å se. En perpekt start på turen. "Same procedure as last year", javel, men det er slik vi vil ha det!

Morgenen etter våknet vi som alltid tidlig, til brummingen fra MG'er, Healeyer og mye annet gromt utenfor hotellvinduet. Det er alltid noen som er ute for å sjekke at alt er som det skal, "før kråka har vært ute og spist skitt" (tyrkisk ordtak - betyr veldig tidlig, gjeesp).

Ruten over fjellet mot Årdal og videre mot Sogndal var eventyrlig. I denne slags natur blir vi øyeblikkelig bergatt. Trollbundet. Selv uten Huldra i regnbuefarget fossedrev fra et par år tilbake. (Vi kan liksom ikke helt glemme den opplevelsen...)



Brøytekantrally gir høy puls!

Å legge ut på fjelltur i skarp luft i åpen sportsbil kan være herlig friskt...som å våkne etter lang søvn, for en som tilbringer mesteparten av året i sløvende varme under langt fuktigere himmelstrøk. Passe smale, passe bakkete og passe svingete veier som serpentin-slynger seg gjennom terrenget i beste Flåklypa Grand Prix-stil. Foran oss: En lang rekke åpne biler i (nesten) alle regnbuens farger: Røde, grønne, blå, gule, hvite, sorte. Snødekte blå fjell og det ene lekke lille fjellvannet etter det andre omkranset av den grønne neste grønne dvergbjørk dannet den perfekte bakgrunn. Bade?! Galskapen lenge leve!! Motoren summer, turboen hviner, sola blinker i nypusset krom.

Litt for mye av det blanke metallbelegget...beter than new...OK...men det var jo slik de burde ha laget MG-Ben da! Høye brøytekanter. Mann og maskin, og vill natur. Skjelende blikk: Ett øye på temperaturlåseren og ett på veien. Liiitt høyere fart enn tilrådelig kanskje, men Gud så gøy! Rock&roll!

Noen stanser...så noen til...og snart står vi der alle sammen rundt bilene, på høyfjellet i junivarm sol, og smiler i pur, barnlig glede. Høydepunkt i mer enn en betydning av ordet! En følelse av at ja, nå, nå er klimaks nådd. Igjen.

Turen er fullendt. Vi har fått kicket vi søkte, forvandlingen fra en tilværelse av eksistens til nyfødt liv der oppe i urfjellet. Det er dette vi kommer hele den lange veien for. År etter år. Fra Oslo og Fredrikstad, fra Bergen og Kristiansand, fra Brüssel og USA og Spania og Tønsberg - og hvor det nå er vi holder til alle sammen. Som trekkfugler flokker vi oss hjemover. Kommer ut fra alle byer og kriker og kroker av det rynkete landskapet som kalles

Norge - med stø kurs mot samlingspunktet. Alt annet på kalenderen blir planlagt rundt 2. helgen i juni - et helt år i forveien. Første betingelse i forhandlinger med ny arbeidsgiver: Kan jobbe heeele sommeren i bytte. Overbærende smil og nikk...bare å gi opp å forklare, ingen forstår likevel. "Samma det!"

Hvor alle spiste lunsj i Sogndal er fremdeles et mysterium for oss. Lokalbefolkningen henviste oss nemlig høflig til Sogndal hotell, etter sigende det eneste etablissementet med servering på den tiden av døgnet. Men der var bare oss, og en liten gruppe til som kom noe senere. Snodig.

Stedene som bare navnet nevnes fremkaller gode frysninger hos enhver Vestlandsentusiast, kommer som perler på en snor den ettermiddagen: Bøjabreen... Skei... Nordfjordeid... Byrkjelo... Stryn... Olden. Ferden ender i det lille tettstedet Loen i Nordfjord, der fantastiske Alexandra Hotell reiser seg som et fata morgana ut av intet. Hva gjør et slikt, etter forholdene gigantisk, overnattingssted her?? Svaret er cruiseskip, forstår vi. Kjøpesterke turister i bulk, fraktet rett til døren. Slik det europeiske aristokratiet frekventerte Geiranger og Øye for 120 år siden. Tilgjengelighet er stikkordet.

Øyeblikk av lykke...snapshots av sanseinstrykk...

Det var så gøy å kjøre innover Norangsdalen mot eventyrlige Hotel Union Øye lørdag, at lysten til å kjøre opp igjen ved retur Loen om ettermiddagen nesten tar overhånd. Opp og ned. Hele kvelden!!! (Jeg vet at de som valgte det like fantastiske turalternativ 1, Briksdalsbreen via Oldendalen følte det på samme måte, for jeg var der forrige gang, i 1997.) Men fornuften

vinner, og vi husker hva vi har lært om aldri å se tilbake. Øyeblikk av lykke... snapshots av sanseinntrykk...kan ikke fanges...og repriser finnes ikke.

Alt vi kan gjøre er å ramme dem inn med gull i minnet for det de var. Men det er lov å håpe på mer...og det er fortsatt mye godt i vente før solen går ned: En god varm dusj, en dukkert i bassenget (eller hotellets spa avdeling for de viderekomme) en rask lur, en bedre middag...in vino veritas...årets utskeielsessigar...gode samtaler med tvillingsjeler og andre sportsvogns-kolleger på rusletur blant sovende kalesje- og tonneaukledete kjeledegger i den milde sommernatten. Bare en og annen mumling under et åpent panser bryter stillheten. Og latteren fra baren. Ta kvelden? Hmm...nei, vi venter litt til...hvert øyeblikk er kostbart, nyttes... må ikke gåes glipp av...

Ikke reduser kjøringen værsåsnill!

Det er helt greit en gang imellom å være to netter på samme hotell og stort sett la bilene stå. Men ikke hvert år, vær så snill Hr. turgeneral! Momentet forsvinner litt. Turen stanser opp, liksom. Den kriblende følelsen av å være på en eller annen fjellekspedisjon i kortesje på vei mot stadig nye eventyr i dalene bak de blånende horisonter for dunster.

Trangen til å være i ro et sted øker vel i takt med årene på både kjøredoninger og sjåfører, og jeg vet det er delte meninger om hvor attraktivt det er å haste videre hele tiden, så dette er bare uttrykk for en personlig preferanse. Vi koser oss glugg ihjel uansett!

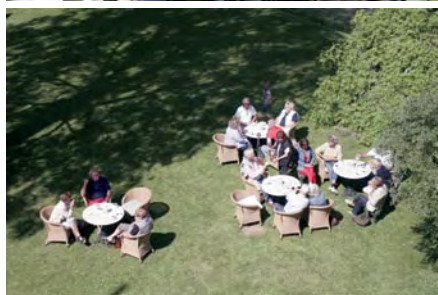
Klimaks, utladning...og ny kribling!

Hvert år er forventningen og stemningen på bristepunktet tordag kveld, fredag morgen er som den første vårdagen. Lørdag er mer av det samme, og middagen siste kvelden det sosiale høydepunktet. MG-sangen, som mange hørte for første gang, var så på kornet for lidenskapen vår at mange satt igjen med en gledeståre i øyekroken. Dette må bli vår faste "nasjonalsang"! Deretter, fantastisk middagsbuffet, for andre kveld på rad. Skulle vært mulig å spise mer!

Men så sniker vissheten seg inn om at det snart er slutt. Igjen. Nå som vi var så godt i gang... Ååhh, skulle ønske det var en hel uke til! Fire dager er så altfor kort! Spesielt når det bare betyr to og en halv dag sammen med "gjen-gen". Det er som på et slektsstevne, det blir ikke tid nok til å snakke skikkelig med alle!! Og det er fremdeles mye uforløst kjørekåtskap igjen.

Hjemreisen søndag gikk via Stryn,





Grotli, Lom, og Valdresflya. Etter en god porsjon rømmegrøt og spekemat på fjellet, tradisjonen tro, var vi så komfortable og varme i kroppen at da regnet møtte oss ved Aurdal kirke fristet det ikke noe særlig å fortsette i åpen bil – så taket kom da opp til slutt. Uten at det gjorde noe. Vi var godt fornøyde den siste etappen ned til Hønefoss, der et nytt garasjeopphold og 11 måneder med avstandsforelskelse ventet den lille blå.

Det er vel ikke annet å gjøre enn å begynne å glede seg til neste tur, og håpe at dette bare fortsetter og fortsetter...år etter år. I mellomtiden kan vi kose oss med filmredigering og artikkelsskriving. "Same Procedure?"...ja takk!

Nedteilingen er allerede i gang...

Knut og Roy, og alle andre mer usynlige hjelpere – tusen takk!

“Det er dette vi kommer hele den lange veien for. År etter år.”





Tøffe typer: Trivelig samvær, litt motorsport og kulturelle innslag. Hva kan vel bli bedre for en MG-gjeng?

Hadelandstur i drømmevær

Tekst og foto: Erik Bryhni Frostad

Med utgangspunkt fra Waldemarhøy startet 5 biler på den årlige Hadelandsrunden med innlagt lunsj i det fri og en obligatorisk stopp på Hadeland Glassverk

Første stopp var Olavsgård for å samle opp ytterligere 5 biler, for deretter å legge ut på en praktfull tur gjennom Maura, Roa, Lunner ned til Jevnaker og til glassverket. Hjemturen gikk over åsen til Grua, Stryken og videre nedover Gjelleråsen, med innlagt kaffe-pause ved Harastuvannet. Som sagt, bemannet i 2 AH, 1 Triumph og 7 MG'er, koste vi oss på fine og

lite trafikkerte veier og med en sommervarme som gjorde det mulig å kjøre skinnfritt.

En av bilene, Triumph'en, fikk problemer med å henge med i bakkene, hvilket viste seg å være mye rusk i bensintanken. Problemet ble, som det vil fremgå av bilde, løst på en genial og enkel måte, ved å plassere en 5 liter plastkanne ned i motorrommet med en

ledning frem til bensinglasset. Bytte og påfylling av plastkannene gav forøvrig oss fine anledninger til å sosialisere oss og slenge små hint til Triumphfolket om deres sjebne. Glemmer nesten å fortelle at vi hadde en perle av en MGT 1952 modell med på turen.

Denne turen blir definitivt en gjenganger.



Hadeland Glassverk

Det var Kong Christian VI, eller snarere hans rådgivere som i 1739 startet "Det Kongelig Allernaadigst Octrojerende Nordske Compagnie" og frem til 1814 var det Kongen eller den dansk-norske stat og noen av hans nærmeste menn som var eiere.

I 1814 ble all dansk eiendom i Norge overtatt av den nye norske stat. Den nyopprettede norske stat forsøkte uten særlig hell å selge glassverkene, og først i 1824 ble de overdratt til det private. I første omgang – fra 1824 til nærmere midten av århundret – kjøpte en hel rekke bønder og skogeiere andeler i verkene. Etter hvert – på 1840-tallet – var de aller fleste andeler kjøpt opp av to familier, som reorganiserte selskapet og sørget for en enhetlig ledelse.

Hadeland Glassverk ble anlagt på grunn under gården Mo på Jevnaker i 1762 og produksjonen kunne starte i 1765. Fagfolk hadde man ikke i Norge, så de ble hentet vesentlig fra Tyskland.

I den første tiden bestod produksjonen i hovedsak av flasker, apotekerglass, medisinalglass og glass til husholdningsbruk. I 1852 overtok Ole Chr. Berg som bestyrer ved Hadeland og under hans ledelse gjennomgikk verket en rivende utvikling. Produksjonen ble lagt om til småglass som omfatter alt fra vinglass til boller, fat, blomsterglass og vaser. På 1800-tallet brukte man modeller av glass fra andre land i Europa. I 1920-årene begynte man med egen utvikling av modeller. Det var brukskunstbevegelsen som var drivkraften i denne prosessen. Med brukskunstbevegelsen forsvant den overdådige slipningen fra århundreskiftet, og i stedet kom lettere slipning, blomsterslipning og etsing som dekor. Det ble også "mote" å lage helt udekorerte glass, noe som tidligere var nesten utenkelig.

De gamle glassverkene var alle på en måte "en stat i staten". De hadde sine egne arbeidsreglementer. De inneholder bestemmelser som neppe ville aksepteres av dagens mennesker, men det går også som en rød tråd at de var laget for å sikre og ta vare på folk og deres familier når problemer oppsto. Det fantes f.eks. bestemmelser om arbeidsledighet kalt "Wartpenger", om pensjonsordninger, enkeltpensjoner og om skoletilbud for barna. Alle sammen var rettigheter som ikke var vanlig for folk flest. Fri bolig, eller "fritt hus, lys og brenne" var også en del av arbeidsvilkårene. Folketellingen fra 1875 viser at 401 personer bodde i Verkets hus.

En særlig fornøyeelig bestemmelse lyder: "Da det og har hendt at mellem Quinde-Kiønnet i Hytten har viist sig Twistigheder hvorudi Mændene omsider have taget Deel, saa forbydes det herved alle paa Werket værende Koner og Piger at komme i Hytten unden naar de bringer noget at spise og drikke, hvorefter de da forføye sig hjem...".

(kilde: www.hadeland-glassverk.no)



ØSTFOLD SENTER:
Erik Hagen
Toppveien 23, 1785 Halden
Tlf: +47 922 52 457
oestfold@nmgk.no

FOLLO SENTER
Erik Bryhni Frostad
Toppåsveien 53 E,
1262 Oslo
Tlf: +47 913 83 983
follo@nmgk.no

OSLO SENTER
Sigurd Sandtveit
Slemmestadv. 427,
1390 Vollen
Tlf: +47 90 50 70 93
oslo@nmgk.no

DRAMMEN SENTER
Hallgeir B. Eilertsen
Vesledamveien 39,
3440 Røyken
Tlf: +47 918 77 568
drammen@nmgk.no

AGDER SENTER
Bjørn Erik Johannessen
Torridalsveien 347,
4619 Mosby
Tlf: +47 97 59 68 23
agder@nmgk.no

BERGEN SENTER
Truls Sundt
Ole Brinchs vei 3,
5232 Paradis
Tlf: +47 907 77 615
bergen@nmgk.no

MIDT-NORGE SENTER
Petter Nessimo
Granittvegen 11,
7500 Stjørdal
Tlf: +47 928 98 041
midt-norge@nmgk.no

STAVANGER SENTER
Arne K. Aanensen
Eiganesveien 157,
4009 Stavanger
Tlf: +47 97 16 13 78
stavanger@nmgk.no

Senter med kontaktperson
ØVRE ØSTLANDET SENTER
Svein Skogstad
Lundsgata 6, 3520 Jevnaker
Tlf: +47 971 97 299
ovreostlandet@nmgk.no
Roar Halvorsrud
Eriksrudseter,
2846 Bøverbru
Tlf: +47 957 63 339
ovreostlandet@nmgk.no

ÅLESUND SENTER
Randi Asbjørnsen
c/o Data Pro
Pb 63 - sentrum,
6001 Ålesund
Tlf: +47 70 13 17 45

NORD SENTER
Odd Enevold
Joh. Altmannsvei 7, 9600
Hammerfest
Tlf: +47 78 41 12 81

Stavanger senter

På vegne av styret, Arne K. Aanensen og Jan Langeland



Stavanger senter er i trivelige lokaler i Norsk Grafisk Museum. Her blir det aktivitet blant medlemmene fremover.

Møteplan for resten av året:

Mandag 24.9, kl 1830–2100 og
mandag 26.11 kl 1830–2100 på
Grafisk Museum

Follo senter

Tekst og foto: Erik Bryhni



*Temamøtene starter
kl 19.00. Møtested er Waldemarhøy
bygde- og kulturseneter, Ski.
Sommermøtene med tur starter kl 18.00
med oppmøte på samme sted.
Søndagsturene starter kl 10.00 med
oppmøte på samme sted.*

*Møtested for alle aktiviteter i Follo senter er
Waldemarhøy bygde- og kulturseneter, 100 m fra Ski
stasjon for de som er usikker på møtestedet.
Temamøtene starter kl. 19.00. Sommermøtene med tur starter kl. 18.00 med oppmøte på samme sted. OBS!
Follo senter endrer møtetidspunkt for sine søndagsturer og starter derfor kl. 10.00 fra Waldemarhøy.*

Terminliste 2. halvår

21. august

*Langtur via Lyseren, Solbergfoss kraftverk
frem til Ørje med besøk hos Anne-Karin og
Frank Moskaug*

26. august

*Tur gjennom indre Østfold med grillfest hos
Kjersti og Jonny Klemmetsrud.*

9. september

*Besøk på Fredriksten Festning. Samkjøring
med Østfold senter*

15. september

Ekebergmarkedet med MG-stand

18. september

Garasjebesøk hos Jan Unneberg, Spydeberg

16. oktober - temamøte

*20. november - temamøte med turopplegg
2008*

10. desember - julemøte

Oslo senter

Tekst: Sigurd Sandtveit Foto: Anne B. Sandtveit

Hyggelige turer i sol, regn og hagl

Den 12. mai arrangerte Oslo senter dagstur med start i Asker. Over Hurumhalvøya til Verket – ferje til Svelvik, på lokale småveier til Sande, Eidsfoss, Eikern, Vestfossen og Fossesholm hvor vi fikk

omvisning.

Været var noe usikkert før start, men tur ble det. Da vi nådde Eidsfoss i sørenden av Eikern var det tid for lunsj i det fri og da kom solen! Veien langs Eikern er som

skaps for åpne sportsbiler og fremme ved Fossesholm herregård fikk vi parkere på den grønne plenen.

Vi hadde en flott omvisning med guide som kunne alt om stedets lange historie.



Landstreff og årsmøte på Torpomoen i månedsskiftet august/september.

Møte 5.9. Rekeften Strand restaurant, Oslo senter inviterer.

*Innemøtene på Frysja blir
3.10, 7.11 og 5.12.*

Julebord lørdag 17. november.

Amerikanske deltakere på NSCR

Margie og Greg Millard fra San Diego, USA var deltagere på årets Norwegian Sportscar Rally.

Etter å ha lest om NSCR på klubbens nettsider fortalte Greg meg at de gjerne ville delta på rallyet. Han hadde nettopp fått bygget en MGB GT i England som var rigget for historisk rally.

Margie og Greg hentet bilen i Sør-England, kjørte til Newcastle, ferge til Stavanger og tre dager i Norge før de ankom Fagernes og starten på årets NSCR.

De hadde allerede opplevd Stalheim, Flåm, Aurlandsfjellet og mer til, men ankomsten til Fagernes var et høydepunkt med en flott samling biler på plenen foran hotellet.

Norwegian Sports Car Rally imponerte stort, alt fra natur til hotell. Dette var opplevelser for livet! Margie og Greg var kjempefornøyd. Honnør til Knut Horgen og hans mannskap for en flott tur!

Greg var slett ikke ukjent med gamle biler. Med 17 biler på "stallen", hovedsakelig Bentley og Rolls Royce, var hans utvalg i gammelbiler

større enn hos de fleste av oss.

Ble bilen i Norge?

Bilen til Greg vakte oppsikt. Ikke få samlet seg rundt bilen for å se og prate bil med ham.

Ubekreftede meldinger går ut på at bilen også fikk norske kjøpsinteresser i løpet av turen. Om bilen i dag fortsatt befinner seg

i Norge hos ny norsk eier, vites ikke i skrivende stund, men det skal vi finne ut av.



Claus Quist-Hanssen, Greg og Margie Millard og Steinar Braaten i spøkefull prat lørdag kveld.



Mange kjente og beundrende hoder under panseret på Gregs rallyriggede MGB GT.

Tekst: Steinar Braaten
Foto: Halgeir Eilertsen

Øvre Østlandet senter

Tekst: Roar Halvorsrud Foto: Svein Skogstad



AUGUST:

2. - kl 18.00, møte: Randsfjord Gjestegård.

Cruise på Randsfjorden

3. - 4. Biri-marked

5. Helgøya rundt

11. Lillehammerløpet

17. - 19. kl 09:00 MG Sportscar Weekend

Start fra Bjørnen kafé på Odnes

30. - 2/9 2007 Landstreiff Norsk MG-klubb

Nye medlemmer

1349 Jan Bjune
Olstrødsvingen 126 B
3150 TOLVSRØD

1350 Birger Berntsen
Lundheimsvn. 18
4460 MOI

1351 Arnfinn Lauritsen
Seljesvingen 13 A
8370 LEKNES

1352 Inge Johnny Løland
Sndeveien 27
4056 TANANGER

1353 Christian Walby
Flaenveien 2
0953 OSLO

1354 Tom Harald Birkeland
Fossbråten
Øvre Hagavei
2150 ÅRNES

1355 Christian Berset
Sarsgara 58
0564 OSLO

1356 Jonas Viken
Viken østre
7633 FROSTA

NMGK registerførere:

Før 1936
Olav Sommerin,
Bergveien, 2100 Skarnes
Tlf. 62961815
E-mail: mmm@nmgk.no

1936-1955
Dagfinn H. Jørgensen,
Caplensgt.6,
3016 Drammen. Tlf.
32893288
E-mail: treregister@nmgk.no

MGA, ZA, ZB, MK III, MK IV, Magnette:
Are Christensen,
Voiåsen 41 a, 4623
Kr.sand.
Tlf. 38086730
E-mail: mga@nmgk.no

MGB, MGC, GT, V8
Truls Sundt,
Ole Brinchs vei 3, 5232
Paradis,
Tlf. 55911507
E-mail: mgb@nmgk.no

Moderne Midget:
Per Anders Sigtun,
Rastaveien 27, 1476 Rasta
Tlf. 67905264
E-mail: midget@nmgk.no

Statoil-kort 5 NYE MEDLEMMER PÅ EKEBERG



MG-klubben har mottatt skjema for søknad om Statoilkort. Kortet gir 30 øre rabatt pr. liter første år, deretter rabatt knyttet til forbruket. NMKG får 3 øre pr. liter kjøpt med kortet.

Statoilkortet kan brukes på over 1500 Statoil-stasjoner i Norge, Sverige og Danmark.

Informasjon om skjemaet fåes hos kontaktperson og kasserer i klubben, Claus Quist-Hansen. Han nås på tlf 32 08 99 26 og/eller e-mail: kasserer@nmkg.no

Norsk Veteranvognklubb sitt årlige vårmarked på Ekeberg opprant med fint vær og skaffet nye medlemmer.

Tekst og foto: Erik Bryhni Frostad



Her selges alt fra spiker, leker, sykler, klistremerker, staver, kopper og kar, såkalt antikk, faktisk antikk, felger og dekk, blader og bøker, massevis med deler til gamle biler. Alt du trenger og alt du ikke har bruk for.

Og er du som en av oss, en veteranbilentusiast, kan du besøke veteranbilklubber med utstilte gamle biler, motorsykler eller lastebiler. Som sagt, det er

en opplevelse å surre rundt i menskemylderet, og ikke minst, et besøk i i ny og ne til de mange pølsebodene spredt utover hele området.

Også interessen for våre MG-biler er stor, med mange og hyggelige besøk på vår stand, og ikke minst, fem nye medlemmer inn i klubben.

Den 15. september er vi tilbake på Ekebergsletta til ny dyst!

MG-KALENDER 2008

Klubbens medlemmer inviteres til å delta i FOTOKONKURRANSEN

Send inn dine digitale foto innen 1. november 2007 til:

leder@nmkg.no

Kalenderen er gratis for medlemmene og distribueres sammen med desemberutgaven av MG-magasinet



Krav til kvalitet:

Bilde må kunne trykkes i A4-format med oppløsning 300 dpi

Format:

Sendes i JPG-format



Et reisebrev fra sør

Det var regn i luften og lite fristende og ta ut den lille grønne, som sto der nypolert og klar i garasjen.

Søndag 18 juni var dagen vi i NMGK Stavanger senter var på vår første tur i gjenoppstartet senter. Våknet tidlig og var klar for en å kjøre tur. Men som ofte her vest kan man ikke stole på vestlandsværet. Kl 1100 ringte telefonen. Douglas var på tråden. Vi var vel begge enige at det ikke så lovende ut. Så han tok jobben med og kjøre til oppmøteplass for eventuelt og informere om utsettelse av tur.

Det kriblet så mye i undertegnede sin kjørelyst at jeg ikke kunne holde meg. Det bar av sted til oppmøteplassen med annen bil. Jeg hørte nesten at den lille grønne peip.

Vel fremme var det selvfølgelig et vakkert syn som møtte meg. En hvit MGB. Det var Bodil og David klar for tur. Etter hvert dukket Per også med en hvit MGB. Praten gikk jo litt rundt det med å kjøre i litt dårlig vær. Men alle var jo enige at gode klær er tingen og at litt duskregn ikke betyr så mye. Da ble konklusjonen til Douglas og undertegnede følgende: Vi dro hjem og hentet bilene.



En time senere la vi ut på vår første tur. Værgudene måtte ha hørt oss. Det sluttet og regne. Vi kjørte ut fra Forus over til Soma i et behagelig tempo. Hørte fuglesangen og kjente lukten av vårlig natur. Er det rart vi liker dette!?

Turen gikk videre som planlagt, etter kjøreoppsett med en kaffestopp på Karlsbu kafé oppe ved Bue. Der var det mange som hadde tatt turen for Søndagsmiddag, noe som noen av oss også benyttet seg av. Bilene sto fint parkert sammen og det var mange som beskuet

våre doninger. (Så noen drømmer i enkelte blikk...)

Etter endt kaffestopp gikk turen over Knutdaheia - Sikveland ned til Limavannet hvor vi stoppet for innkjøp av dagens dessert - jordbær. Her tok vi avskjed med hverandre og alle syntes dette hadde vært en fin tur. Jeg tror jaggu noen snakket om neste tur! Så dro hjem til hvert vårt. Hundre meter fra garasjen begynte det og regne. Flaks skal man ha, og det hadde vært en herlig dag. Ser frem til flere slike.



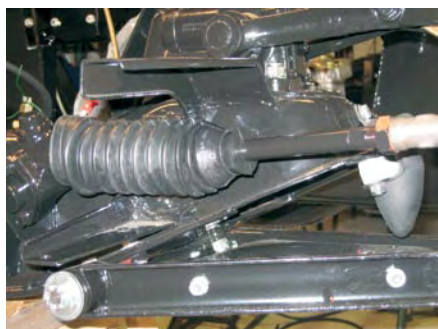
Tekst og foto: Per Emil Søreng

Hilsen Are

Tek.tips til MGA

Er du ute etter noen gode gummi mansjetter til styresnekka? De reproduuerte holder ikke særlig lenge før de sprekker. Da vil jeg anbefale masjetter fra VW passat (Ca 1990 mod) De passer rett på og er i god kvalitet.

Noen er jo opptatt av det originale, men de du får fra MG-forhandler er nok laget i Taiwan... Så da så?



Mansjetter fra VW Passat er like gode...

Har også et tek. tips til MGB...

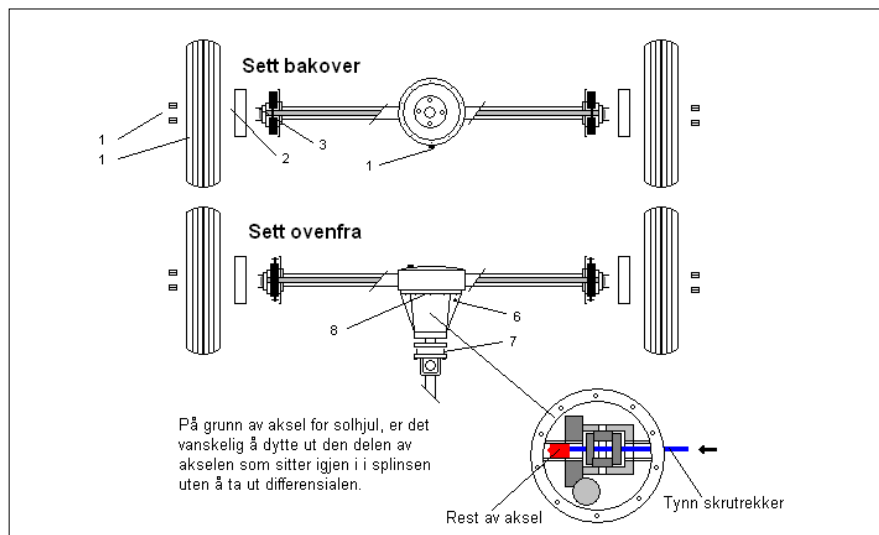
Irriterer du deg over klirrende låse klemmer til kalesjen når du kjører og taket er nede? Her er et enkelt knep til å unngå dette. Montér en skive under den ene skruen som fester klemma. Den må være akkurat så stor at klemma må presses ned. Og vips så er klirringa vekk..



Klemma presses ned og klirringa er vekk

Bytte brukket bakaksel på MG Midget 1978

Av Einar Hville



1. Jekk op bilen bak. Ta av hjulene. Sett bukker under karosseri. Sikre at bilen ikke kan falle ned. Tapp oljen av differensialhuset.

2. Ta ut to låseskrue i bremsetrommel og dra ut bremsetrommel.

3. Ta ut en låseskrue i bakaksel og dra ut bakaksel.

4. Gjør pkt. 2 og 3 på den andre siden.

5. Aksel for solhjul gjør det vanskelig å komme til med en lang, tynn, stil stang for å dytte ut den delen av bakakslene som sitter igjen inne i differensialen. En kraftig magnet virket heller ikke da bakakselen hadde kilt seg litt på splinsen.

6. Demontér feste for bremserør og brekk vaier på differensialen.

7. Ta av fire muttere på universalledd og skyv bakaksel fremover, løft den opp og bygg under slik at du får plass til å dra differensialen femover.

8. Ta av 10 muttere rundt differensialhuset og dra differensialen fremover.

9. Nå er det mulig med en tynn skrutrekker å skyve den ut av den brukne delen på siden av aksel for solhjul.

10. Vask og gjør grundig rent for eventuelle sponrester. Vær særlig nøye med anleggsflater for pakninger.

11. Sett inn differensial (husk ny pakning), montér bakaksel, fest bremserør og vaier oppheng for brekket.

12. Sett inn bakaksler (husk ny pakning), fest med festeskrue.

13. Sett på bremsetrommel med to festeskruer.

14. Sett på hjul.

15. Fyll på riktig olje.

16. Jekk ned og kjør trøstig i vei.

Hilsen en som har gjort det.

REGALIER

Praktisk vindjakke til MG-sesongen!

MG-klubbens jakke er perfekt for bruk i åpen bil, den har høy krave som dekker halsen godt, og er vindtett.

Jakken tåler en regnskur, har fin passform, dype lommer. Egen lomme til mobiltelefon, innerlomme og to stikkklommer med glidelås. Kommer levert med klubb-logo brodert på venstre bryst, og på glidelåser. For kjøligere vær er den perfekt med en tynn ullgenser under.

Jakken er lett, og sammenpakket tar den nesten ingen plass. Kommer i marineblå og leveres i oppbevaringspose med klubblogo.

Pris kr 460,-



Gavesett + pins

Gavesett kr 250,-
Pins kr 50,-



GRILLMERKE



La MGen få et tøft merke i fronten! Lett å montere, sitter godt og gir bilen et eksklusivt preg. Solid merke i metall. Begrenset antall.

Pris kr 450,-

MG-SPECIALISTEN



TILBUD TIL OG MED 31. JUNI

Treratt m/boss, kr. 1.990,00

6 Volt batteri, kr. 450,00 tørrladet

Krom grill, støtfager foran og bak, alt samlet for kr. 3.300,00

BØHLER AS

PB 9 - 1482 NITTEDAL - TLF 67 07 09 50
FAX 67 07 09 51 - WWW.KBOHLER.AS

Refleksvest i bilen er påbudt



Påbud fra 1. mars: Nå må du ha en refleksvest lett tilgjengelig fra føreraset i bilen. Ved uforutsett stans i trafikken skal du ta på deg refleksvesten før du går ut av bilen. Vesten har klubblogo både foran og bak.

Pris kr 150,-

Caps

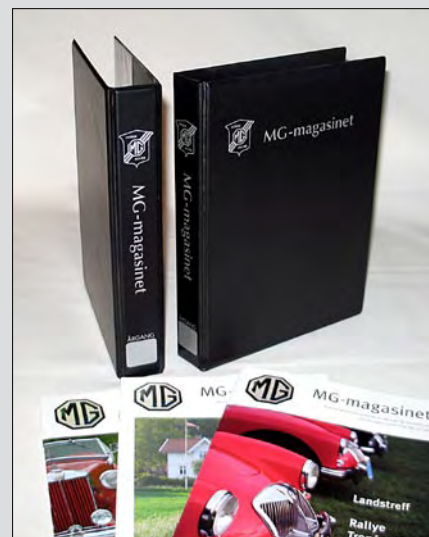
Marineblå caps med utrolig god passform, sitter godt. 100% bomullstwill med børstet overflate. Klubblogo i front. Passer selvsagt særdeles godt med klubbens jakke!

Pris kr 110,-

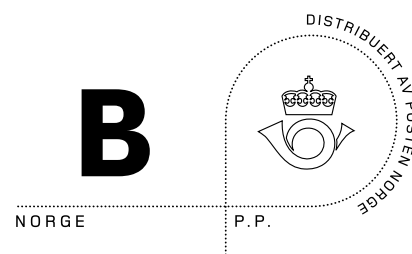
Permer

Få orden på nye og gamle MG-magasiner! Permen er i sort med tekst og klubblogo i sølv. Hver perm leveres med festklips til magsinene og det er plass til 12 nummer (2 årganger).

Pris kr 100
pr stk + porto



Returadresse:
Norsk MG klubb
Geilolie 60
3580 Geilo



LITT BAKPÅ

Fornuftig pakking

Tekst: Steinar Braaten Foto: Kari Evjenth Braaten

Hva gjør en når man har kjøpt seg ny støtfanger til bilen på ferietur i England? Nettopp; for å spare plass pakker man selvfølgelig inn støtfangeren i bobleplast og binder den fast til bilens originale støtfanger. Dermed slipper man lange uhåndterlige gjenstander i en, tross alt, liten MGB.

Her er Mai-Brit og Geir Blaasmo på vei ut fra Sports Car Supplies i Newcastle.



Fiin gammel post



Er du en notorisk samler? Har du en liten bunke slike postkort liggende i en skuff og tar dem frem i ny og ne for å minnes gamle tider? Redaksjonen vil gjerne få tilsendt flere av diss gamle postkortene. De er dekorative, og forteller noe om tiden de stammer fra. Ikke bare ser vi bilmodellene slik de fremsto,

men kortets utforming er med på å sette hele uttrykket i sammenheng. Vi setter dem på trykk!

Delebestilling

Av Truls Sundt

Det er viktig å vite hvilket marked bilen din opprinnelig var tenkt til. De viktigste feilkilder når man får feile deler er: Katalogen fra Moss UK tar for seg biler fra det Britiske markedet mao. Biler med rattet på høyre side.

Bilen kan ha byttet identitet. Ch. nummer er ikke korrekt. Det er brukt importerte roadstere i Norge som går med GT understells nummer.

På grunn av 30 års regelen er det biler som er registrert med feil årstall.

Det er satt inn deler fra andre biler, og fra andre markeder

Hei.

Vedlegger noen bilder fra Vårmonstringen på Øvrevoll 13.5.2007, Noen bilder fra "MG standen". Til både blad og Web om de er av interesse. (Kjenner ikke biler eller folk, men den hvite på bildet er undertegnede bil)

Mvh Ole Jørgen Gjems, Kirkenær



JUBILEUM

3 LMK-tilsluttede klubber feirer i år 25-årsjubileum.

- * Klubb Alfa Romeo Norge
- * Nordfjord Motorhistorisk Klubb
- * Nord-Trøndelag Motorhistorisk Forening

Klubbene har fått overrakt LKM's plakett som en påskjønnelse for 25 års virke for det motorhistorisk arbeidet i Norge.