

Norsk MG Klubb

Bilklubb for engelske sportsbiler av merket MG - Morris Garages



Norsk MG Klubb ble opprinnelig startet som Norsk MG Register i september 1970. Den gang var det bilen som var medlem og ikke eieren. Naturlig nok var det førkrigsmodellene som den gang var veteranbiler. En 1970 modell MGB var jo en splitter ny bil!

I 1979 ble Norsk MG Register omorganisert og byttet navn til det vi i dag kjenner som Norsk MG Klubb. Etter som årene har gått har biler som var nye da Norsk MG Register ble startet blitt veteranbiler og i dag har klubben 900 aktive medlemmer som eier ca. 1100 biler.

For å gi medlemmer anledning til å komme sammen lokalt, har Norsk MG Klubb opprettet sentre der det er geografisk hensiktsmessig og hvor det finnes et visst antall MG'er. Klubben har aktive sentre i Oslo, Follo, Østfold, Drammen, Agder, Stavanger, Bergen, Øvre-Østlandet og Midt-Norge (Trøndelag). I tillegg har vi kontaktpersoner på steder sentre ikke er etablert. Disse sentrene organiserer lokale aktiviteter.



Om klubben

Klubben er en aktiv klubb med mange tilbud til våre medlemmer. Terminlistene inneholder innemøter i vinterhalvåret, korte som lange turer med våre kjære biler, turer til utlandet og spesielt populært er da England som er bilenes opprinnelseland, julebord, tekniske kvelder med mer.

Norsk MG Klubb er en klubb for alle med interesse for MG. Sosialt har vi det hyggelig sammen og det viser seg også når enkelte medlemmer fra tid til annen kjøper annen type bil enn MG men fortsetter å delta på klubbens arrangementer. Vi har registre som holder oversikt på de fleste MG biler i Norge.

Mange av våre medlemmer har høy teknisk kompetanse på de ulike bilmodeller og er en viktig ressurs for de medlemmer som trenger råd og veiledning.

De to største arrangementene våre er **Norwegian Sportscar Rally** som i år kjøres for 15.ende gang med opp til 150 deltagere hvert år og **Landstreffet** som ble avholdt for første gang i 2006.

I 2009 arrangerer Norsk MG Klubb det store Europeiske treffet for alle MG Car Club sine europeiske tilsluttede klubber. Her kommer deltagere fra hele Europa.

Norwegian Sportscar Rally

Norwegian Sportscar Rally har vært klubbens absolutte høydepunkt av arrangement i mange år. Løpet arrangeres tidlig i juni hvert år og går over tre dager. 2007 er femtende året løpet kjøres og allerede to uker etter påmeldingsfristen nå i november er 150 biler påmeldt!!



Bilene på vei over Panoramaveien mot Valdres



Lunsj ved et flott vann (Valdresflya) på vei mot Geiranger, over Valdresflya, her storkoser vi oss, og med bilene på stranden ved vannet kan det neppe bli bedre.

Norwegian Sportscar Rally

Løpet i 2007 starter 14. juni og avsluttes søndag 17. juni.

Vi starter på Fagernes og kjører over Tyin, Årdalstangen, Songdal og til Alexsandra hotell i Loen. Herfra går det turer ut til Briksdalsbreen og Hotell Union Øye i Norangsdalen.

Søndag kjører vi hjemover over Stryn, Grotli, Lom over Valdresflya til Fagernes.



Utstillingshallen på Storefjell Høyfjellshotell der løpet startet i 2004. Her fikk vi inn alle bilene, nærmere 140 i antall

Landstreff

Landstreffet arrangeres også over tre dager tidlig i september sammen med klubbens årsmøte. Her vises bilder fra årets Landstreff som var det første i klubbens snart førtiårige historie. Dette blir en årvisst tradisjon.

Arrangementet starter en torsdag med avslutning søndag. Lørdag holder vi årsmøte.



En liten fotopause mens vi kjørte "HallingRally"



MG entusiaster er glade mennesker! Her legger klubbens kasserer, Claus-Quist Hanssen ut på "Hallingdalsløpet"

Vi hadde arrangementet på Torpomoen, Ål kommune i Hallingdal. MG'er av mange slags møtte opp og folket stortrivedes. Klubbens eget "HallingRally" ble kjørt fredag, vi hadde tekniske kurs, MG deleforhandlere stilte ut, bruksalg av både biler og deler.

Det ble også arrangert veteranbilløp av Hallingdal Veterantvogn klubb sammen med vårt Landstreff og mange biler med entusiastiske førere/codrivere la ut på billøp.

Medlemsblad

MG-magasinet er vårt medlemsblad og kommer ut med fyldige nummer 6 ganger i året og blir sendt til alle registrerte medlemmer. MG-magasinet er sammen med våre nettsider klubbens viktigste kontakt med medlemmene. I bladet kan du finne reiseskildringer fra inn- og utland, lokale artikler og tekniske opplysninger, kjøp og salg av biler og deler.



Norsk MG Klubb får nå i januar helt nye nettsider.
www.nmgk.no

Klubb: Norsk MG Klubb
Sted: Norge
Fylke: Alle
Etablert: 1970
Antall medl.: 900

Hjemmeside: www.nmgk.no
Mail: info@nmgk.no

Adresse: Øvre-Ålsvægen 23 3570 Ål
Leder: Steinar Braaten

Kilde: Norsk MG Klubb / MG magasinet



Flere virkelig gamle MG'er fant veien til treffet.



En staselig MG TD



Vakker MGA i fint driv innover mot Hemsedal.



Den mest moderne og nesten splitter ny MG TF var også representert.



I Hemsedal spiste vi ordentlig MG-lunsj! på Hemsedal kafe, Jens har til og med anskaffet eget "MG-lunsj" seil for anledningen.

Historien bak Klubben



I september 1970 ble Norsk MG Register stiftet. Det var trønderen Bård Nielsen og John Erik Skjefstad fra Oslo som møtte hverandre for første gang i Grefsenveien i Oslo. Møtet ble så hyggelig at de to herrer bestemte seg for denne dagen skulle være stiftelsesdag for Norsk MG Register. Den nøyaktige dato i september er det ingen som husker eksakt, men hva gjør vel det ?

Det ble arrangert stevner, avholdt møter og man førte register over bilene. Den gang var det bilen som var medlem og ikke eieren. Dessuten var det et register bare for biler eldre enn 1955. Grunnen til det var at man ville forsøke å ta vare på flest mulig av de eldste MG'ene. I begynnelsen på 70-tallet var både MGA og MGB moderne biler og trengte ikke så mye oppmerksomhet.

I 1979 ble klubben omorganisert og fikk navnet Norsk MG Klubb. Den er et senter under MG Car Club i England.

Tilbakeblikk

Fra MG register til klubb

- Det var enklere, men også gode forhold da vi holdt på, sier Halvor Asland, som ble den første formann i Norsk MG klubb.

- Vi var jo et to-spenn som dro klubben fremover. Han sitter på plattform ute i Nordsjøen og er ikke nær et eneste stykke asfalt. Men biler har han mange av. Han ramser opp tre MGB'er, tre MGA'er og tre MGZ'er. Han korrigerer. Han har DELER nok til tre MGA' er... og MGZ'ene har betegnelsene ZA, ZB og ZB varitone. Jeg har Halvor Asland på tråden, når jeg nå har satt i gang tilbakeblikk i klubbens historie.

Asland forteller at han var ferdig med studiene i Trondheim sommeren 1978, samme året som han kjøpte seg en MGA i forholdsvis dårlig stand. Han fikk nyss om et register for MG-eiere, og her ble han aller nådigst fortalt at han ikke kunne være medlem, for bilen hans var for ny. (På den tiden var bilen medlem, ikke eieren). Men han kunne få være assosiert medlem og fikk bli med på kjøreturer. Asland ler når han tenker tilbake på et 30- talls motstridige medlemmer med pre '55 sportsbiler og pre '53 saloons (uten forkleinelse). I juni 1979 ble det holdt møte for MG-registeret på Lunke Gård i Gudbrandsdalen. Her maste han seg til

Det ble skrevet statutter som anga at eier av alle MG'er kunne være medlem, og at alle med interesse for merket MG kunne bli medlem, selv om de ikke var eier av en MG.

Norsk MG Klubb har som formål å fremme interessen for, samt bevare biler av merket MG, arrangere turer og sammenkomster med foredrag, videofremvisning og sosialt samvær, og ikke minst skape et miljø for teknisk samarbeide mellom medlemmene.

Klubben og sentrenes aktiviteter er selvfølgelig fokusert til våre biler, og interessen smitter som regel over på resten av familien og blir til en felles hobby. Derfor tar mange av våre aktiviteter sikte på å aktivisere hele familien. For eieren er det prat og diskusjoner med likesinnede om tekniske spørsmål, pleie av bilen, kjøring og historikk, som teller aller mest.

En stor del av klubben og medlemmenes aktiviteter er forbundet med restaurering og vedlikehold av bilene.

Som medlem nyter man godt av andre medlemmers erfaring og kunnskaper på disse områdene, og det er mye MG-ekspertise blant medlemmene rundt om i landet. Klubben har opprettet registre for de forskjellige modellene, slik at du lett kan komme i kontakt med eiere av samme type bil som du selv har. Noe som kan være til god hjelp når problemer oppstår.

For den øvrige familie kan det være konkurranser og sosialt samvær. På denne måte blir et klubbarrangement en utbytterik opplevelse for alle. Et medlemskap er ofte starten på vennskap og en ny dimensjon på en spennende hobby.

Klubben utgir også en matrikkel som viser hvem som eier hvilken bil i klubben. Denne er virkelig morsom å ha med seg når du er ute og kjører og treffer likesinnede.

KEEP DRIVING MG



Det gamle Norsk MG register som det så ut i 1978, da Halvor Asland kjøpte sin første MGA i litt sliten forfatning, og omlag ett år før han ble formann i Norsk MG klubb.

mekanikk, som nå kjører en rød '67 MGB GT. Han studerte maskin og teknikk, og selv om jobben etter hvert tok over for MG-engasjement og han måtte flytte til utlandet en periode, har han ikke sluttet med å undre seg over de gamle ingeniørene som skapte MG. – Det er morsomt å prøve å finne ut hva de har tenkt. Av og til må de ha vært i bakrus...

Førkrigs-modellene

(The Pre-War models)

Sekseren: MG Magna F type



Vi befinner oss på begynnelsen av 30-tallet. MG var i vinden. Det var nemlig svært viktig å holde markedsstrykket oppe, og etter D type var det klart for en nydelig klassiker fra MG.

Nemlig MG med sekser, kalt Magna F1. Egentlig en modifisert D Type med en sekssylindret maskin på hele 1271cc. Ikke akkurat fiskebollebokser av noen stempler og på ingen måte avskrekkende motorvolum, sett med amerikanske øyne. Slik var imidlertid en rekke engelske seksere bygget på den tiden. Fine kultiverte maskiner. Snille i matfatet og med hyggelige og disiplinerte ytelser. Skattemessig var lite motorvolum en fordel da som nå.

MG gjorde et stort nummer av denne "nye" motoren som slett ikke var ny, men en velprøvet Wolseley Hornet motor plus-

TEKST: BJØRN EVENSEN

FOTO: WWW.CONCEPTCARZ.COM



set på to sylindere til. Hele saken ble godt skjult med diverse unyttige metallplater og selvfølgelig påstemplet en MG logo. Med skråstilt radiatorkappe, den klassiske du vet, langt panser og tettsittende sykkel-skjermer tok den seg særdeles godt ut. Men akk 37 hester var i minste laget. En silkemyk gange fikk en i alle fall. Har du sett viftreim i klinket utførelse. Korte remser av et stoff kalt balata var klinket sammen. Magna-modellen hadde en slik. Stillbare støtdempere var også standard. 250 engelske lapper lagt på bordet og bilen var solgt. Hadde en noen pund til overs, ca 40, kjøpte en kanskje en lukket, men mindre pen framtoning kalt Salonette. En 2 dørs fireseter som manglet sidevinduer ved baksetene. Til gjengjeld et gedigent soltak også kalt kirkevindu. Fire store ovale glassruter var innfelt i selve soltaket.

Særdeles sporty

Magna-modellene ble bygget for å fylle gapet mellom M Type og 18/80 modellen.

Nå var tiden moden for en litt rå to-seter MG. F2 Magna så dagens lys. En særdeles sporty modell med den "nye" sekssylindra motoren og nå med hele 47 sprelske hester. Endret tenning, større forgassere og høyere komp gjorde susen. For å gjøre inntrykk av "råskinn" komplett,

ble det montert utenpåliggende fleksible eksosrør. Instrumentpanelet var i matt børstet aluminium påmontert hele 9 forskjellige instrumenter surrealistisk fordelt over hele panelet.

Sammen med diverse brytere og knapper var det hele både forvirrende, men imponerende.

Fire trinns usynkronisert girkasse med rette tenner var nok svært sportslig.

Dette var den ultimate sportsbil fra MG akkurat da. Svært få har dessverre overlevd. En helt original F2 i "kjøkkenblå" farge finnes i England. Dette var en gave på 18 års dagen i 1932 til en mystisk prins Bira. Sikkert en grei bursdagsgave den gangen.

Gadd vite om et aldri så lite harem fulgte med i samme pakke.

F3 kom også på dette tidspunkt. Dette var en modell ganske så lik F1, men med samme sekser som F2.

I dag er vi vant med store produksjonsserier. Hva da med disse produksjonstallene fra MG: D Type 250 stk, F1, 114 stk, F2 40 stk og F3 94 stk.

Du bør kunne alfabetet. Det blir mange bokstaver å holde styr på også i artikler som kommer. Neste gang kan du nemlig lese om L og K modellene hvis du orker mer forvirring.



Ulykkelig entusiast kjøpte bil på gjennomrustet ramme

Ikke alle medlemmer av MG-klubben er lykkelige eiere av bil. Jan Erik Eliassen i Fredrikstad har hatt maks uflaks.

Eliassen kjøpte bil av en kar i Larvik våren 2005. Bilen var et objekt som skulle arbeides videre med. Men den ble lovet å være klar til lakkering, og ifølge Eliassen presiserte selger at bilen var gått over av fagmann, med hensyn til å avdekke og fjerne all rust. Bilen ble solgt som forevist, og papiret som ble underskrevet inneholdt ingen andre opplysninger. Eliassen betalte oppunder 20.000 kroner for bilen slik den var, og begynte å glede seg til å få den omlakkert. Han hadde regnet med å ha ferdig bil til 17. mai 2006.

Etter en periode på veien, følte Eliassen seg usikker på bilen. – Det hørtes ut som om jeg satte meg inn i en blikk-boks, sier han og beskriver at det var en "bukle-lyd" i gulvet. Her var det sveisa på en stålplate, og noen mente at den kunne være feil satt på.

Eliassen demonterte selv bilen før den skulle leveres til lakkeringsverksted. I den sammenheng tok han kontakt med Tor

Gunnar Kaugerud for å få tatt vekk plata på gulvet. Intensjonen var å sette på en original plate her.

Kjøp med overraskelsesmoment

Det var ved å fjerne denne platen at Kaugerud oppdaget katta i sekken. – Det var montert på nytt gulv utenpå det gamle. Det gamle gulvet lå på innersiden. Det var altså satt inn en slett bunnplate her uten å



Bilrestauratør Tor Gunnar Kaugerud fant mye rust mellom sveisede plater.

fjerne den gamle, noe som fører til at stivheten i gulvet forsvinner. Plata var sveisa et stykke oppover torpedoveggen, uten å skjære vekk den gamle rusta, sier Kaugerud som kaller kjøpet et Kinderegg, et kjøp med sterkt overraskelsesmoment. – Det var et pent innpakka rottent egg, sier han. – Det som ville skjedd om man ikke hadde skåret vekk plata på gulvet og sett det som var under, er at rusten ville begynt å tære på det nye stålet. Kaugerud

§32. Reklamasjon.1

(1) Kjøperen taper sin rett til å gjøre en mangel gjeldende dersom han ikke innen rimelig tid etter at han oppdaget eller burde ha oppdaget den, gir selgeren melding som angir hva slags mangel det gjelder.
(2) Reklamerer kjøperen ikke innen to år etter den dag da han overtok tingen, kan han ikke seinere gjøre mangelen gjeldende. Dette gjelder ikke dersom selgeren ved garanti eller annen avtale har påtatt seg ansvar for mangler i lengre tid.

§19. Ting solgt «som den er».

1. Auksjonssalg.

(1) Selv om tingen er solgt «som den er» eller med liknende alminnelig forbehold, foreligger mangel når
(a) tingen ikke svarer til opplysninger som selgeren har gitt om tingen, dens egenskaper eller bruk og som kan antas å ha innvirket på kjøpet,
(b) selgeren ved kjøpet har forsømt å gi opplysning om vesentlige forhold ved tingen eller dens bruk som han måtte kjenne til og som kjøperen hadde grunn til å rekne med å få, såframt unnlatelsen kan antas å ha innvirket på kjøpet, eller
(c) tingen er i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å rekne med etter kjøpesummens størrelse og forholdene ellers.
(2) Selges brukte ting på auksjon gjelder reglene i første ledd tilsvarende så langt de passer.

avdekket videre at det var smurt på Tectyl i tjukke lag i forsøk på å stoppe rustutviklingen.

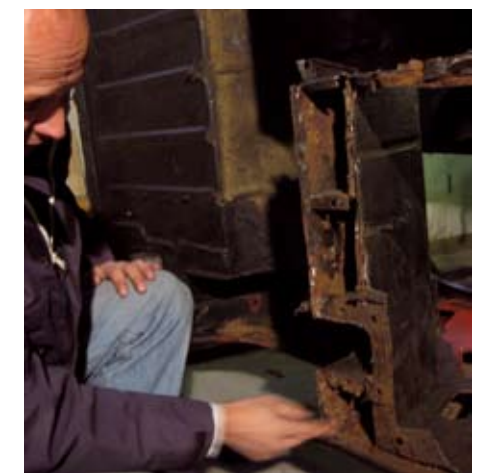
Jan Erik Eliassen har trodd at han ikke har noen reklamasjonsrett på kjøpet. Men det at han føler seg grundig lurt, kan ha vært en hemske for å slå tilbake på kjøper. – Jeg har ikke kontaktet kjøper etter at jeg avdekket rustproblemet fordi jeg ikke tror jeg vil komme noen vei, sier han og har istedet jobbet en stund med å legge kjøpet bak seg. Kaugerud antar at han vil måtte bruke rundt 100 timer på å få

ramma på bilen i en slik stand at den kan benyttes.

Må ikke være bilkyndig for å kjøpe

Kaugerud, som har mange års erfaring med restaurering av MG, bistår kjøpere når de skal se på bil. Men om man ikke benytter bilkyndige ved kjøp av bil, mener han likevel at man ikke skal forvente av seg selv å være så bilsakkyndig for å kjøpe et objekt. – Nok av de jeg møter kjøper bil for å pusle litt med den sjøl, sier han. Rent generelt vil en NAF-test avdekke om en bil har noe rust. Stripper man bilen, vil sannsynligheten for at det finnes mer rust være tilstede. Kaugerud har foreløpig ikke truffet noen som har NAF-testet en MG.

– Dette handler om å ha gjort et kjøp i god tro, sier Kaugerud.



Vær obs Dersom noen sier at det er bytta gulv i en bil. Be om å få se bilder og dokumentasjon på den jobben som er utført.

Forbrukeradvokaten

– Hvis en sakkyndig her mener at det er gjort forsøk på å skjule rustproblemer, så vil dette kunne være en opplysningsmangel. Er dette mangler som gjør at det er et vesentlig kontraktsbrudd, så kan kjøper f.eks. ha krav på å heve kjøpet, sier forbrukeradvokat Ola Fæhn. .Han mener at mange vinner frem i saker hvor det er omsatt gamle biler. Juridisk handler det generelt om hvilke forventninger kjøper kan ha ut fra det blotte øye, og man må stille spørsmål ved slike kjøp om hva som kan forventes av tidens korrosjon. Kjøpsloven gjelder for kjøp og salg mellom to privatpersoner.



Mye oppdages ikke i kontroller

Det er ikke lett å oppdage innpakkede skader og slitasjer

– Hva bør man være spesielt oppmerksom på ved kjøp av eldre bil?

– Det hjelper lite å kjøpe gjennom firma for å sikre seg ved kjøp av eldre bil, sier Bjørn Rygh. Han har lang erfaring med MG, og har sett mange forskjellige kjøp som ikke har vært vellykkede opp gjennom årene.

– EU-godkjent er det samme som å si at bilen er i stand etter kriteriene. Det er ting som ikke oppdages under EU-kontroll. Har bilen for eksempel eikehjul og de sitter på hub's (vingemutter) og splines, kan man bli overrasket. Er ikke disse vedlikeholdt, og er felgene og hub'ene slitt, særlig bak, er det ikke slik at man kan kjøpe ny felg og sette den på en slitt hub. Med slike feil på alle fire hjul har man fort en ekstrakostnad på opp til 15.000 kroner i deler og arbeid i tillegg. – Er det andre ting som er kritisk?

– Slikt som forstilling, tekniske bremseskal ikke kunne slippe gjennom en EU-kontroll. Jeg har fått biler her som har vært gjennom kontroll hvor de ikke har oppdaget feil og mangler. Jeg har ikke utført arbeid på dette, men gjort kunden oppmerksom på det jeg har oppdaget. Man må ikke stole på at det ikke fins skjulte mangler ved EU-kontroll. Ved Statens trafikkstasjon ser de etter rustne bremseslanger, sprukne bremseslanger, at batteriet er festet. De sjekker også om det er slark i kingbolter og føringer i forstilling, og kjører støtdempertest og bremsstester. Når det og lysjustering, sjekk av blinklys og vindusviskere er ok, da går bilen gjennom. De oppdager ikke om motoren er slitt, og frem til ca. 1972 var det ikke krav til CO-utslipp. Rygh mener at det ikke er lett å se innpakkede skader og slitasjer. Han refererer

til at en bil han selv var med å vurdere i Sverige, og som ble kjøpt, var innpakket i rust.

– Da var vi flere bilkyndige menn og så på bilen. Det var ikke før vi hadde den på verkstedet og sto og husket på døråpningen på bilen, at vi skjønnte at noe var galt fatt. Det ga etter for huskingen, hvilket viste tegn på at det var svikt i hele understellet. Rygh mener at en liten magnet i lomma kan bidra til å avdekke store rustskader. Der magneten ikke fester kan det være tegn på rust. – Biler som er tatt inn fra USA kan ofte være flikket mye på, så her skal man være oppmerksom, sier han.

TEKST OG FOTO:

ANNICKEN DEDEKAM RÅGE