

6 2003

**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



*God Jul.
Godt Nyttår
ønsker vi alle
våre lesere*

**MG-ølet nå
på polet!**

Side 3

**Mot rekord-
deltagelse**

Side 4

**Fra totalvrak
til «perle»**

Side 20

Norsk MG Klubb

Aronsvei 48,
3029 Drammen.
Tlf. 32 82 23 20
E-mail: er-kahr@nmgk.no
Bankgiro: 7074.14.03364

Adresseliste 2003:

Leder:

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

Nestleder:

Roy Røge,
Dalsvei 40f,
0775 Oslo.
Tlf. 22 14 83 77

Sekretær:

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

Kasserer:

Peter Skarsjø,
Postboks 6532,
4087 Stavanger.
Tlf. 55 20 33 73 / 51 65 86 76
E-mail: peter.skarsjo@portalen.no

Styremedlem:

Harry Skjelbred,
3340 Amot.
Tlf. 32 78 40 72
E-mail: h-skjelb@frisurf.no

Webmaster:

Joar Westrum,
Olav Magnusonsveg 12 c,
7562 Hundhamaren.
Tlf. 73 97 68 71
E-mail: webmaster@nmgk.no

Redaktør:

Jan Bødtker,
Hordnesveien 277,
5244 Fana.
Tlf. 55 91 51 31
E-mail: jeboedtk@online.no

**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



• Når undertegnede skal skrive den siste lederen i årets utgave av MG magasinet, er det kanskje på sin plass å se litt tilbake, dvele litt med det som har skjedd, konkludere og så rette blikket fremover mot nye utfordringer ...

Det er ikke til å legge skjul på at det har vært en del meningsforskjeller både i styret og blant deler av medlemmene. Det er på mange måter et sunnhetstegn, men det kan også være det motsatte - alt fra hvilket ståsted man har.

Kimen til en del av meningsforskjellene tror jeg bunner i en enkelt ting - og det er at noen av oss har lyst å ta et ekstra tak for å utvikle klubben noen hakk videre. Det er unikt i norsk sammenheng at et nær sagt utgått engelsk sportsbilmerke skal samle så mange medlemmer som det vi gjør.

• Fra mitt ståsted forplikter det. Medlemmene må få noe igjen for sin kontingent, og da blir vi nødt til å legge våre plakter sammen for at medlemmene fortsatt skal finne det hensiktsmessig å være medlem. Sist høst måtte kassereren stryke ikke mindre enn 80 medlemmer for manglende kontingentinnbetaling! Selv om vi må tåle en viss avskalling, er dette et for høyt tall til at vi uten videre kan akseptere det.

Styret bør kanskje sette av en person som får i oppdrag å kontakte dem som ikke fant det hensiktsmessig å fortsette i klubben.

• Selv om NMKG har 8-10 sentre rundt i vårt langstrakte land, er det bare skikkelig aktivitet i et par av dem. Det kan se ut som om mange er medlemmer for å kunne delta i Sportscar Rallyet. Jeg tror at tiden er inne til at sentrene må bli mer aktive i lokalmiljøet. Det skjer ved flere felleskjøringer, møtevirksomhet i vinterhalvåret, og fremfor alt skaffe et tilholdsted hvor medlemmene kan samles til mekking på våre "kjæledegger". Denne form for aktivitet skaper et godt sosialt miljø, som er og blir

grobunnen for MG-virksomheten i årene fremover.

• Bergen senter har nettopp overtatt en gammel lagerhall, hvor det er installert en løftebukk, og hvor det er muligheter til vinterlagring for en del biler, samt at medlemmene kan få utført nødvendig vedlikehold. At egne lokaler gir samhold og entusiasme, opplevde vi da vi lanserte tanken om at ti medlemmer spyttet 2.000 kr. hver i kassen i oppstartingskapital. Ingen mukket og alle betalte inn beløpet.

Selv om de fleste medlemmene i NMKG er bilentusiaster i voksen alder, går det an å se litt til hvordan man både i motorsykkel- og AMCAR-miljøet har løst det å være i eget hus.

• Ellers er styret i kontakt med Vesta forsikring vedrørende veteranforsikring for medlemmenes biler.

Foreløpig har de vår forespørsel til vurdering. Vi skal komme tilbake så snart det skjer noe konkret. Hvis Vesta ikke finner å kunne tilby oss forsikring, vil styret ta kontakt med andre selskaper. Et alternativ til LMK-forsikringen håper vi medlemmene vil sette pris på.

• Påmeldingsfristen for neste års Sportscar Rally er gått ut, og ikke mindre enn 125 biler er påmeldt. Les mer om arrangementet på side 4.

• Til slutt vil jeg takke alle dem som har kommet med bidrag til bladet i tekst og bilder. Uten denne bistanden ville bladet blitt tynt og lite innholdsrikt.

En riktig GOD JUL og et GODT NYTT MG ÅR ønskes dere alle!

Jan B.

«Old Speckled Hen» på polet



Jan Bødtker

Selv om alkohol og bilkjøring ikke hører sammen, er det en kjensgjerning at den avskiltede MG-fabrikken i Abingdon var nær knyttet til et eget ølmerke, som fremdeles lever i beste velgående.

"Old Speckled Hen" er en søt, mørk øltype (5,2 volumprosent) som er oppkalt etter en gammel og spraglete kjøredøning som tuslet rundt på fabrikkområdet i gamle dager. Tidligere måtte man til utlandet for å få tak i MG-ølet, men nå har vårt norske Vinmonopol fått ølet i sine hyller, skjønt det er ikke alle polutsalg som ennå har fått øyene opp for vår drikk.

33 kroner koster en halvliter, og etter at Tor Sørensen gjorde oss oppmerksom på at "Old Speckled Hen" var å få kjøpt på polet, måtte jeg selvfølgelig besøke et polutsalg i Bergen. 30 flasker var beholdningen i reolen. Nå skulle jeg bare ha noen få flasker for å gjøre min første smaksprøve av vårt eget øl.

"Old Speckled Hen" falt i smak, selv om det kanskje er litt søtt i forhold til det som er normalt for de fleste norske struper? Men godt var det, og lett gikk det ned. Det blir nok ikke siste gang jeg forsøker MG-



«Old Speckled Hen» er nå å finne i Vinmonopolets vareliste.

ølet. 33 kr. for en halvliter er i alle fall en god del rimeligere enn det man må betale for en halvliter på hvilken som helst norsk ølpub.

"Old Speckled Hen" - ølet altså - ble produsert første gang i 1979 av Morland Brewing i Abingdon i forbindelse med MG-fabrikkens 50-års jubileum. I dag blir det hverken produsert biler eller

øl i Abingdon. Morland-bryggeriet ble oppkjøpt av en konkurrent og lagt ned for å gjenoppstå i Bury i Suffolk. Morland Brewing-navnet ble imidlertid beholdt på flaskeetiketten. At det er Greene King som nå produserer ølet vårt, står det ingenting på flasken.

"Old Sepckled Hen" er blitt en stor suksess i England. Kanskje blir det også en slager blant våre mange MG-eiere her til lands?

Det er liv på Hov



Ingrid Saxhaug Barrett

Det er fortsatt liv i Øvre Østlandet Senter hvis det er noen som skulle tvile på det. På sitt møte i oktober hadde man som tema den fremtidige aktiviteten i senteret. Foreløpig er aktiviteten litt laber, men man håper på bedre tider.

Det som nå er bestemt er at man den første torsdag i hver måned møtes på Randsfjorden Gjestegård kl. 19.00. Dette møtet blir først og fremst av sosial karakter, der praten går og hvor vi tar med saker og ting av interesse for andre medlemmer. Forfriskninger kan selvsagt kjøpes.

På disse torsdagsmøtene vil det bli bestemt om vi skal finne på andre aktiviteter i løpet av den neste måneden. Informasjon om disse aktivitetene vil det først og fremst bli medlemmenes egen sak å finne ut av. Men undertegnede vil sende ut noe informasjon via e-post eller SMS. Aktivitetene kan være alt fra kjøreturer, garasjebesøk, museumsbesøk og grillparties, eller julebord. Det er for tiden 14 MG-medlemmer som har tilhold på Hov.

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

Neste års Sportscar Rally:

Mot rekorddeltagelse og spektakulære opplevelser ...



Jan Bødtker

Fra MG magasinet nr. 5 lå i postkassen hos medlemmene, gikk det ikke mer enn 14 dager før 125 biler var påmeldt til neste års Norwegian Sportscar Rally. Interessen er det sannelig ikke mye å utsette på.

-At vi skulle få så mange påmeldinger på så kort tid både overrasker og gleder oss som stiller med løpet, forteller Knut Horgen i den kommentar.

-Selv om påmeldingsfristen for lengst er gått ut, er det fortsatt muligheter til å melde seg på. Ettersom overnattingskapasiteten er bedre enn i fjor, tåler vi deltagelse fra 145 biler. Av erfaring viser det seg at noen biler faller fra de siste ukene før løpet starter i midten av juni måned, legger Horgen til.

Neste års Sportscar Rally har kanskje den mest spektakulære løypen som benyttes i rallyet, med nedkjøringen til Geirangerfjorden fra nesten 1.000 meters høyde på Strynefjellet, til den storslåtte oppstigningen i Trollstigen, som sine høydepunkter. Dette er turen fremfor noen når det gjelder å oppleve det mest ekstreme vi har i den norske fjellheimen. Dette er turen du ikke bør gå glipp av!

Får vi brukbart vær med ikke for kaldt og fuktig vær, vil de fleste få en naturopplevelse de sent vil glemme. Med så store høydeforskjeller er det mer enn noen gang av største viktighet at alle bileiere tar en skikkelig gjennomgang av doningen FØR man legger ut på neste års Sportscar Rally. Brems og kjølesystem er to spesielt viktige punkter som må være i toppstand. Trollstigen er en opplevelse i seg selv å forsere med sine endeløse hårnålsvinger og store stigning.

Ny vei etter stort ras.

Som de fleste kanskje husker gikk det et stort ras i Trollstigen i april måned i år. Mange tusen kubikkmeter stein ødela den nederste delen av veien, men med stor arbeidsinnsats fra Vegkontorets folk klarte man å åpne veien etter planen i månedsskiftet mai / juni. Raset er det største som har tatt veien siden åpningen for 67 år siden!

Ikke mindre enn 130.000 kjøretøyer benytter den spektakulære fjellovergangen hver sesong. Veien er som kjent stengt i vinter-



Et omfattende sikringsarbeid er gjennomført i Trollstigen etter raset i april måned. Når alle de innpå 145 veteranbilene skal pese seg opp stigningene neste år, skal alt være klappet og klart.

Foto: Kjell Herskedal

halvåret, og før den blir åpnet et par uker før Sportscar Rallyet skal passere, lørdag 12. juni, vil det bli foretatt en ny befaring av veien.

Vegkontoret i Møre og Romsdal mener at Trollstigveien er tryggere å ferdes på etter det omfattende sikringsarbeidet som er utført sist sommer og høst.

Det er kanskje en liten trøst for dem som

måtte være litt engstelig for å kjøre veteranbil gjennom en av de vildeste og flotteste fjellovergangerne vi har i Norge.

Som nevnt er det fortsatt muligheter til å melde seg på Norwegian Sportscar Rally 2004. Det letteste er å ta kontakt med "Turgeneral" Knut Horgen på telefon 90 93 01 80 /

32 81 18 90 eller fax 32 83 22 88.

Mens rosene blomstrer i Baroniet ...



Mens snøen laver ned og gradestokken får oss til å tenke på alt annet enn Norwegian Sportscar Rally og MG-kjøring, er det godt å vite at solen har snudd og at vi går mot lysere tider igjen. Før vi vet ord av det kan vi så smått begynne å ta et forsiktig blikk inn i garasjen, lette litt på presenningen og se at "kjæledeggen" fortsatt har det bra. Under siste Sportscar Rally var vi på besøk i Rosendal, men dessverre var vi en måned for tidlig ute til å få oppleve den praktfulle rosehagen foran hovedhuset i Baroniet. Derfor kan det være på sin plass å vise et bilde fra Baroniet fra midten av juli. Kanskje vi kunne arrangere Sportscar Rallyet i juli?

JB

*På solfylte
sommerdager
er det en
nyttelse å kjøre
åpen bil.
MGTF er av
de bedre
cabrioletene
på markedet.*



MGTF - holder liv i engelsk sportsbilproduksjon



Jan Bødtker

Selv om vi ikke har konkrete tall å vise til, er det vårt klare inntrykk at det aldri har vært så mange åpne biler på norske veier som denne sommeren.

Forklaringen er nok sammensatt, men vi tror at mange satser på en cabriolet som bil nr. 2 i stedet for en vanlig personbil med fast tak. I tillegg er cabrioletene blitt lettere tilgjengelig, og kanskje det viktigste - prisene er mer overkommelig enn tidligere.

Å kjøre cabriolet på fine sommerdager er en ren og skjær nytelse! De som ikke har for-

søkt å la håret flagre og vinden suse rundt ørene, bør unne seg en liten prøvetur.

Det er ennå ikke for sent.

I de senere år har stadig flere bilfabrikker kommet med cabriolet-utgaver av sine kjente modeller. Volkswagen, Audi, BMW, Mercedes for å nevne de mest kjente merkene har satset på fire- og femsetere. De "ekte" cabrioletene er derimot bare for to, og av dem er det ikke så mange av på markedet. Valget står ofte mellom engelske MGTF, Toyota MR2, Mazda MX 5, BMW Z3 og Audi TT.

Da undertegnede har en forkjærlighet for åpne, engelske biler var det ikke mer enn naturlig at vi stakk innom den nye Rover- og MG-forhandleren i Bergen, Reco Vest i

Fyllingsdalen for å låne den siste nye MGTF-modellen.

Iført t-skjorte og kortbukse i 28 graders varme ble det akkurat den opplevelsen vi hadde forestilt oss. En dagstur til Baroniet i Rosendal ble prikken over i'en. (Samme sted som årets NSCR var innom).

Lang tradisjon

MG har som kjent lange tradisjoner med å produsere åpne sportsbiler. MGF ble lansert høsten 1995, og den ble produsert helt frem til i fjor da en ny generasjon overtok. Da omdøpte man bilen til MGTF etter kanskje den flotteste MG'en som er produsert - MGTF fra 1954-55.

Forskjellen fra den gamle F til den nye TF er ikke så stor. Bortsett fra noen endringer



frem til i fjor da en ny generasjon overtok. Da omdøpte man bilen til MGTF etter kanskje den flotteste MG'en som er produsert - MGTF fra 1954-55.

Forskjellen fra den gamle F til den nye TF er ikke så stor. Bortsett fra noen endringer i den ytre design, er forbedringene kommet i et helt nytt fjæringssystem, høyere ytelser på de to motorene og nye innebygde front-lykter.

Mange engelske biler har opp gjennom årene vært utstyrt med hydragass-fjærer. I den nye TF har man gått over til konvensjonelle spiralfjærer mens bakakselen er en avansert multilink-konstruksjon. Dette gir bedre kjøreegenskaper og bedre styrerespons.

TF leveres i Norge med to motoralternativer - 1.6 liter (116hk) og 1.8 liter (136hk).



Instrumenteringen er enkel og grei selv om det er vel mye plast på dashbord og dører.



Kalesjen er kanskje TF'ens svakeste punkt. Elektrisk opp/ned-mekanisme må komme.

Vi prøvekjørte 1.8-literen, og det er den motoren man bør satse på, ettersom dreiemomentet er vesenlig bedre enn på den minste motoren.

Dette merker man først og fremst ved raskere akselerasjon og mer seighet på girene. En åpen sportsbil som MGTF er ikke noen spesiell rommelig bil. Man sitter i gode seter, men det er relativt små justeringsmuligheter for en person på rundt 1.80 m.

Midtstilt motor

Mens man på tidligere MG'er hadde motoren foran (MGA og MGB), er den nå plassert bak setene. Det er ofte et vanskelig valg, ettersom mange biler med denne motorplassering blir for lett foran når farten øker. Vektfordelingen i TF'en er 40/60, men dette til tross merker man lite til dette under normal kjøring.

Det mest negative med TF'en er at kalesjen

er av den gamle, manuelle typen. Her må MG-fabrikken skjerpe seg. Neste generasjon sportsbil må få elektrisk kalesje, som automatisk forsvinner ned i karosseriet. Mercedes SLK har en glimrende løsning, som MG bør se nærmere på, selv om det vil fordyre bilen noe.

Med motoren "midtskips" har man innredet et handig bagasjerom bak. Men ettersom det ligger vegg i vegg med motoren, må man varmeisolere det langt bedre. Her kan man ikke sette fra seg noen liter H-melk når man dra på hytten. Melken blir snart til surmelk i varmen.

Kjøreegenskapene er gode. Bilen har et lavt tyngdepunkt og av den grunn ligger den fjellstøtt på veien. Kjør krappe svinger med denne bilen, og du vil garantert kose deg bak rattet. Selv om du kjører åpen bil er det svært lite dekkstøy du hører. Continental Premium Contact passer ut-



Med stilig design, gode kjøreegenskaper og 3 års nybilgaranti burde man ha like gode forutsetninger for å lykkes som mange av konkurrentene.

merket på denne bilen. På litt ujevn asfalt kan bilen av og til bli litt urolig. Det vender man seg fort til.

Konkurransedyktige priser

Prismessig kan den rimeligste TF'en konkurrere med hvem som helst. Er man fornøyd med 116 hk koster den rimeligste 280.000 kr. På grunn av de håpløse norske bilavgiftene må du punge ut med ikke mindre enn 35.000 kr. ekstra hvis du vil ha 136 hk i motorrommet! Da har du virkelig et vanskelig valg hvis du ikke har "bøtter" av penger.

TF'en kan som sin forgjenger også leveres med Stepspeed-girkasse med giring på rattet, akkurat som Formel 1-gutta har. Vi har tidligere prøvet denne utgaven: artig til å begynne med, men du går snart lei all giringen.

Hvis importøren Britisk Bilimport AS har tro på et liv etter døden for engelske biler, burde det innen kort tid rulle flere MG og Rover rundt på norske veier.



Reservehjulet er plassert foran. Litt bagasje er det også plass til foran.

TEKNISKE DATA:

Motor: 1.796 ccm, firesylindret midtstilt motor med 16 ventiler og elektronisk innsprøyting. 136 hk (100 kW) v/6.750 o/min. Maks. dreiemoment 165 Nm v/5.000 o/min.

Girkasse: Fem-trinns manuell girkasse med drift på bakhjulene.

Oppheng: Uavhengige med doble bærearmer foran og Multilink bakaksel.

Bremser: Ventilerte skiver foran og vanlige skiver bak. ABS er standard.

Lengde - bredde - høyde: 3.93 - 1.63 - 1.26 m.

Dekk: Foran: 205/50R x 15" Bak: 185/55R x 15"

Totalvekt: 1.320 kg. Egenvekt: 1.105 kg.

Forbruk: Bykjøring 1.12 l/mil, landvei 0.6 l/mil, blandet 0.79 l/mil.

Toppfart: 205 km/t.

Akselerasjon: 0-100 km/t: 8.8 sek.

Garantier: 3 års nybilgaranti.

Pris: Kr. 314.900,-.

Tillegg for frakt og årsavgift.

Ny MG Midget på trappene?



Peter Skarsjå

Det britiske motortidsskriftet "Auto Express" kan fortelle at MG Rover er i ferd med å utvikle en helt ny MG Midget. Bilen er betydelig mindre enn MGTF og skal konkurrere med blant annet Ford StreetKa og Smart Roadster. Det begynner å bli en del konkurranse i dette segmentet med nykommere som Volkswagen Polo Spyder og Seat Tango.

Den nye MG Midget vil i gammel MG tradisjon gi mye kjøreglede til en lav pris. Midget ventes å koste rundt GBP 10.000 når den lanseres i 2005.

For å holde prisen så lav som mulig, har man vært nødt til å spare på luksusen - blant annet vil bilen bare ha en meget enkel kalesje. Det sies at bilen til å begynne med bare vil bli levert med en 1.6 liters motor med om lag 100 hk.

Det kan også være at den leveres med en 1.4 liter på noe over 90 hk.

Det kan se ut til at MG Rover her satser på det gamle MG-konseptet hvor kjøreglede og kjøreegenskaper prioriteres fremfor den rå ytelser - akkurat som i 1961, da den forrige Midget ble introdusert. Produseres i India.

Midget vil imidlertid være en internasjonal bil i ordets rette forstand.



Den ser unektelig innbydende ut, den nye MG Midget, som etter sigende skal lanseres i 2005.

Den er basert på den indiske konseptbilen TATA Aria, som er designet av IDEA

Institute i Italia. MG Rovers del av prosjektet innebærer noe arbeid på chassis, og de blir trolig ansvarlig for å holde motorene innenfor de tillatte utslippsgrensene, TATA vil stå for selve produksjonen i India.

Det er ikke kjent hvilke kilder "Auto Express" bygger sin artikkel på. Spennende blir det i alle fall å se om det dukker opp en ny Midget 25 år etter produksjonen av den forrige Midget ble stoppet.

Som en liten historikk vedrørende den "gamle" MG Midget, kan vi nevne at den ble produsert i et antall av 226.526 eksemplarer i årene fra 1961 til

1979. Midget ble produsert i fem utgaver, fra Mark I til Mark IV og

en Mark IV med 1500 ccm motor, som også var den siste modellen.

En typisk situasjon



Agder senter hadde en liten, men hyggelig tur i høst med innslag av blant annet Ove R. Møller i sin MG Magnette A fra 1955. Bildet er av den klassiske typen - mens da-

mene nyter kaffen i det fri, har mannfolkene hodene i motorrommet. Er det noen som kjenner seg igjen? Bildet er forøvrig tatt utenfor Nes Jernverk i Aust Agder.

Piggavgift i Oslo fra neste år

Selv om det ikke er så aktuelt for de fleste MG-eiere med tilhold i Oslo, så er det vedtatt ny piggdekk-avgift i hovedstaden fra november 2004. Bruken av piggdekk økte i Oslo, og det er grunnen til at politikerne vil ha mer penger i kassen til styrket vintervedlikehold.

Sesongavgiften på 1.500 kr. vil anslagsvis gi Oslo kommune 23 mill. kr. ekstra i kassen.

Panteordningen som forrige gang ble tatt i bruk da det var piggdekk-avgift, vil ikke bli gjennomført igjen.

Som kjent gav kommunen en økonomisk støtte til dem som skiftet fra pigg- til piggfrie vinterdekk.

Sommeren jeg kjørte MG igjen ...

Vi har vært sammen i snart ett år nå. Begynner å bli ordentlig kjent og finne ut av det med hverandre. Noe småteri har det vært. Litt tenningskrangling og noen små lekkasjer. Det er sånt som kan komme med alderen. Ellers et ukomplisert og veldig hyg-

gelig forhold, som absolutt kan utvikle seg til noe. Så da vi skulle ta 4 ukers ferie for første gang i vårt liv, på hytta ved Lillehammer med innlagt en ukes tur til Nord-Trøndelag, var det ikke noen tvil: MGB'en skulle være med!



Tore Lie



Slik skulle alle kvelder være. Hjemtur langs Gudbrandsdalslågen etter kaffestopp hos kjente på Tretten

En todelt 9-fots fluestang får akkurat plass bak setene på MGB'en når du har kalesjen nede. Det tror jeg det er en mening med. På vei mot Åstaelven i godt driv på grusveien med fluefiskekyndige junior i

passasjeretset kjennes det helt riktig å ta med MG'en på fisketur. Har kjørt denne veien massevis av ganger, men den får likevel en annen dimensjon nå. Lukten av myr og fjell. Den høye himmelen. Gleden

når du får MG'en til å danse utenom de verste dumpene i grusveien. Nærkontakten med bilteknikk fra 60-tallet når du treffer den dype som du ikke så tidnok... Dette har jeg gjort før. For ubegripelig



På Kongsvold er over 20 gamle hus innredet til komfortabel overnatting. Her parkerte vi rett utenfor rommet vårt, innredet i en stall fra 1800-tallet. Flagget er satt opp til ære for MGen!

lenge siden. "Mye fin grus-kjøring med MG", står det i hytteboka - datert sommeren 1971. Den var også grønn, og hadde også sorte seter og eikehjul, akkurat som MGB'en vår. Noen mennesker utvikler seg utrolig lite gjennom livet.

Min første MG var en TA fra 1938. Kjøpt som restaureringsobjekt i 1964 for 2.500 kroner. Resten av sparepengene gikk raskt med. Så måtte jeg låne av broren min. Han var mer nøktern av natur.

TA'en hadde bladfjærer, myk ramme og stive aksler både foran og bak. Det merket du på grusveien. Jeg tror det var vi som fant opp vaskebrettet. At bilen plutselig kastet seg en halv meter til siden i svingene ble liksom aldri en vane, selv om det skjedde hele tiden.

Etter noen dager demret det noe jeg hadde lest i en bok om chassisdesign. Om fjærfrekvenser og egensvingninger. Trikset var å kjøre litt fortere. Ganske fort, egentlig. Akkurat såpass at svingningene i veien stemte med egensvingningen på fjærene. Eller om det kanskje var fjæringen som ga opp så bilen bare fløt over. Det satt i alle fall bedre. Vet ikke helt hvor fort det gikk. Det var mindre trafikk i 1971.

Speedometeret på TA'en kom og gikk litt ettersom. Like greit, det.

På fjellveiene innviet mini hjemmerestaurerte TA oss i den dypere mening bak

begrepet "Scuttle Shake". Du tror kanskje det er det du har hvis det vibrerer litt i dashbordet på dårlig vei. Men det er feil. "Scuttle Shake" er når du ikke lenger ser instrumentene dine, bare fargen på dem, og klamme hender leter etter rattet, som du VET var der for et øyeblikk siden.

Ellers var TA'en antagelig den eneste sportsbilen som ble brukt til dorgefiske på land det året. Siden bilen var så smal, måtte vi sette slukstengene rett opp bak setene, klare til bruk. En dag da vi kom frem til fiskevannet oppdaget vi at den ene snella hadde omtrent alt snøret ute. Litt urolige sveivet vi inn, men det var ingenting på. Ikke sluken heller. Vet ikke hvor det ble av den. Men det sto aldri noe i lokalavisen om noen fotgjenger som plutselig hadde funnet den.

"Fått noe? Det står et par nedi kulpen der, bak steinene. Dem skulle du prøve deg på. Få se hvilken flue du har - nå er'n litt kresen..."

Vi har aldri sett hverandre før, men praten går som om vi var gamle kjente. For vi har begge symbolet i hånden. Fluestanga. Du er fluefisker, Vi er venner. Omtrent sånn som det er når du treffer andre med bil av den riktige sorten. Men hva er den riktige sorten? Vi hadde fluestang. Ville praten gått like bra om vi hadde slukstang?

Eller markstang? Altså Triumph, for å si det sånn? Eller Morgan? Eller - Mercedes?

Hva er en "ekte" MG?

En gang i fjern fortid, da jeg var med i starten på Norsk MG Register, var det et kjært tema å diskutere hva som var en "ekte" MG. Konsensus gikk etter hvert i retning av at de egentlig, virkelig, helt ordentlig ekte MG'ene, det var de fra 1936 eller før. Med overliggende kamaksel. Og så var det de nesten helt ordentlig ekte, altså TA og oppover til TD og TF. Gikk jo absolutt an. Men da var det slutt. Jaja - og så blandet det seg en MGA inn, fordi fyren som eide den faktisk var ganske hyggelig. Og bilen var kanskje egentlig ikke så helt gæærn...

I tilbakeblikk virker diskusjonen litt umoden, for å si det forsiktig. Vi var i tyveårene, hadde ungdommens hang til ytterligheter og var ukjent med større pengesummer. En MGB var omtrent like oppnåelig som en Ferrari. Det satte nok sitt preg på oppfatningene. Dessuten var en del av oss klare på at disse bilene med

selvbærende karosseri, de ville jo likevel uten videre ruste i filler uten at noen ville bry seg om å gidde å redde dem. (Det er ikke SÅ enkelt å være profet, heller!) Men vi skjønnte jo også at det ikke var bilene som var det viktigste. Det var eierne. Folk som hadde noe felles...

Derfor er det litt rart å høre at det i 2003 er folk i klubben som får beskjed om at MGF - ja, jo, det er jo egentlig ikke en ordentlig MG det, da.

Ikke det? Jean Cook, datteren til selveste Cecil Kimber, MGs grunnlegger, skriver i forordet til "MG by McCoomb": "I was taught that life without growth becomes death-in-life. If the M.G. enthusiasts that abound here and abroad ignore the future, their passionate interest will become an obsession with the dead, and the real M.G., the evolving M.G., will be no more."

Så derfor, mine med-MGB-MGA-Midget-hva-har-du-eiere: La oss bade i vidunderlig nostalgi, men også nyte at det faktisk skjer noe nytt der ute. Og la oss heller ikke glemme at det faktisk er menneskene som er det viktigste.

På vei til hytta møtte vi to Morgan'er. Ivrig vinking begge veier. I Østerdalen så vi en mørk grønn Mazda MX 5. Han smilte og vinket til oss. Vi vinket tilbake. Det gjør vi rett som det er til MX 5-er. Tror vi har noe felles. Og så møtte vi jo noen åpne Mercedes'er, en Porsche og noen

BMW'er. De vinket ikke til oss. Ikke vi til dem heller. Det er ikke sikkert at det bare er bilenes skyld.

Der jeg bor treffer jeg av og til på en med helt ny Morgan Aero 8. Jeg ville ikke kjenne ham igjen på gaten. Men vil hilse alltid entusiastisk på hverandre når vi møtes i bilene våre. Selv når jeg kjører Midget'en. Og selv om bilen hans koster en million mer enn mine to tilsammen...

på tunet en solrik ettermiddag. En mann kommer ut på trappen, smiler og forsvinner inn igjen. Et øyeblikk etter kommer han ut med et norsk flagg, som han setter i holderen på veggen. Vi kikker over skulderen etter hedersgjestene. Det er oss. "Når MG'en kommer, heiser vi flagget", sier mannen - som viser seg å være vert på stedet.

Forklaringen kommer snart til syne bak en av bygningene. Det er ikke mulig å ta feil - den rumpa tilhører en Jaguar Mk. II. En nydelig, hvit 3,8 liter med eikehjul.

Vi stopper for å ta bilder og nyte utsikten. En trivelig gammel trønder tar turen ens ærend fra utsiktstoppen bortenfor og over veien for å skryte av bilen vår og slå av en prat. Trivelig! Kjenner du noen som trenger sosial trening, så be dem kjøpe seg en MG!

Ved 10-tiden morgenen etter er vi ute av hotellet og klare for å se Røros. Øret oppfatter en kjent lyd, og javisst - der triller det forbi en kliss maken! Nei, ikke helt. Litt nyere, kanskje - tror ikke den hadde pull



Gamlekjæresten. Min første MG, en TA fra 1938, traff jeg igjen på Biri-markedet.

Kongsvold Skysstasjon på Dovre.

En stund etter at du har passert Dovre på vei sørfra, kommer du til en gammel skyssstasjon som heter Kongsvold. Mer enn 20 gamle hus ligger i en klynge, de eldste går helt tilbake til 1700-tallet. I disse bygningene er det innredet rom av ulik størrelse, men alle med en moderne og komfortabel innredning. Stedet er en severdighet i seg selv, og har bl. a. en sjelden botanisk fjellhage. Et strålende utgangspunkt for en skikkelig fottur, eller en moskus-safari som går kl. 10.00 hver dag. Dessuten finner du her et utmerket kjøkken som byr på spesialiteter som røkt reinsdyrtunge, moskuspaté, gravet moskus, elg og hjort, kvannsorbet - og et hyggelig utvalg passende viner. Vi har bestilt rom, og svinger MGB'en inn

Senere på kvelden, etter gode kvantiteter elgstek og rødvin, viser det seg at verten, Knut J. Nyhus, også har en Triumph TR 6. Dessverre virker det som noe skjedde med girkassen i dag. Han hadde egentlig tenkt å kjøpe en MGB, men så fikk han denne Triumph'en ganske rimelig...

Ved avreise morgenen etter blir MG'en og vi fotografert og innlemmet i vertens samling. Skal noen over Dovre er en sving innom, eller helst en overnatting på Kongsvold hermed sterkt anbefalt!

Trivelig Trøndelags-tur.

Etter et trivelig opphold i Trøndelag, og sommerens hitil eneste 6 mil med kalesjen slått opp, går turen sydover mot Røros. Et varselkilt for rein i veien er ramme alvor.

handles. Søren at ikke vi fikk stoppet dem...

Vi går videre gatelangs. Men i Røros er det bare to gater. Det tar ikke mange minuttene før vi finner dem, i ferd med å dekke til cockpiten.

Hei! Else og Sverre fra Otta. Anne Kristin og Tore fra Oslo. Så artig! Sa det da vi kjørte forbi hotellet, at der sto det en til! Litt prat om bilen. Den fra 69 har bedre girkasse, men dashbordet på 64 er stiligere. Ti minutter senere sitter vi på nærmeste serveringssted med kaffe og wienerbrød. Vi betaler. Nei, nei, det er vi som spanderer! Ny bilinspeksjon. Utveksling av navn, adresser og mobilnummer. Det er jo ikke langt fra Otta til hytta på Sjusjøen, er det



På Røros traff vi Else og Sverre fra Otta. Legg merke til kalasjen. «Du trenger ikke bruke bøyene for en liten skur - kalesjen står av seg selv når du kommer i fart», sa Sverre. Noe å prøve?

kanskje vi gjør?

Det er to oppfatninger av dette med å ha MG. Det er de som sier at MG, det er ikke noe å ha, for det har jo alle. Og så er det de som jeg er enig med - det er moro å ha MG, for det er det så mange andre som også har...

Møte med gamlekjæresten.

Ansikt til ansikt med gamlekjæresten, for første gang på 30 år. Midt på Biri Travbane, blant hundrevis av gammelbiler. Hva sier du da? Selvfølgelig, det eneste naturlige: "Er dette chassisnummer 2444?" Eieren ser litt forfjamset ut. "Hvordan det?" "Fordi da er det den bilen jeg hadde fra jeg var 16 år til jeg var 23." Eieren må finne vognkortet og se etter. Spørsmålet er egentlig helt overflødig. Jeg VET jo at dette er 2444. Kjente den igjen øyeblikkelig på de uoriginale støttemperne foran. Kjøpt hos Gran-Henriksen i Rådhusgaten før jeg hadde førerkort. Tror det er galleri der nå.

Litt av et sammentreff. Her har jeg akkurat stilt opp den "nye" MGB'en på indre bane, og så står denne bilen bare noen meter bortenfor. Min første MG. Har ikke sett den siden jeg solgte den for å finansiere vår første bolig. Det kjennes litt rart. Men ikke

på den måten jeg hadde ventet. Har vært borti det før. Du treffer plutselig igjen en som du hadde vulkanske følelser for en gang i tenårene. Visst er det hyggelig. Men du skjønner ikke helt hva i all verden som kunne mobilisere SÅ mye adrenalin den gangen.

Kanskje forholdet mellom oss var for komplisert. Motoren var ute ti ganger på de årene vi tilbrakte sammen. Rammen var litt skjev og ganske myk, etter at et par engelskmenn krasjet bilen på tur i Norge en gang på femti-tallet, og satte den igjen. Den var jo ikke verd noe likevel... Og så var det styringen. En amerikaner skrev en gang om MG TC, som er omtrent identisk med TA'en: "No TC ever went down a straight road in a straight line." Nemlig.

Tre dager tidligere hadde vi dundret gjennom Østerdalen med MGB'en. 60 MPH, 3500 RPM, og det geniale kombinasjonsinstrumentet oljetrykk/vanntemperatur i idealstillingen "fem over syv". Like støtt som Østerdalsbanen, men mye morsommere. All mekanisk lyd forlengst druknet i vindsus - hvem trenger overdrive? 225 mil på under to uker.

105 mil på fire dager i NSCR, 120 mil på en ukes tur til Nord-Trøndelag, Opplagt og avslappet etter hver kjøredag. Det er

forskjell på 1938 og 1964. Likevel er MGB'en en nostalgisk, enkel og trivelig gammelbil som jeg kan overhale hver eneste bit av selv, i min egen kjeller! Etter en liten prat med den "nye" eieren av TA'en - som faktisk har hatt bilen i ti år - er det andre ting som trekker mer. Der står det sannelig en Renault Floride. Sjelden å se. Franskmennene ble sure da de fikk se nesa på MGBen i 62. De mente Don Hayter hadde rippet den fra Floriden. Selv sier han med et lite smil at "Vel - det er vel ikke noe man overser..." Hva han nå mener med det.

Visst er TA'en

morsom. Deilig å se på. Vi hadde mange fine opplevelser sammen, i en viktig fase av livet. Men ville jeg ta den tilbake nå, og bytte med MGBen? Aldri i livet! Jeg har funnet en yngre, som passer meg bedre nå. Er man feit femti-åring, så er man!

En kald og død ting.

En bil er en kald og død ting. Mer eller mindre. Kanskje litt mindre når du etter 20 gode mil er tilbake på hytta, og står og pakker MG'en inn i "soveposen" for natten. Panseret har den gode lunken - sånn omtrent kroppstemperatur. Det lukter godt av varm bil. Det er nesten så du får lyst til å...

Tidligere i år var det en interessant debatt på yndlings MG-nettstedet mitt. Spørsmålet var i hvilken grad det er vanlig å snakke til MG'en sin. Alle var enige om at det er noe tull. Men, viste det seg, noe nokså vanlig tull.

En amerikaner oppsummerte debatten slik: "Det er helt greit og naturlig at du snakker til MG'en din. Men du skal være litt oppmerksom hvis den begynner å svare." Best å passe seg. Det er lytt på fjellet...

Endelig er MGA'en kjøreklar !



Vidar Natvig

Jeg kjøpte i april 2002 en MGA 1600 mod. 1960. Det var vel nærmest et chassis med råtten ramme og ett tilsvarende karosseri, motor og gearkasse. Bilen var importert fra Texas og var strippet for alle små deler.

Karosseriet ble omgående demontert fra rammen og rustsveist. Rammen, som hadde de vanlige rustskadene under dørene,

MG-salget skremmer ingen ...

Salget av nye MG ligger på et meget behagelig nivå. 20 nye MG'er er registrert ved utgangen av oktober måned, og av disse er 12 MG ZT, som vi skrev om i forrige nummer av MG magasinet. En god start for en god bil!

Av de andre nye MG'ene, som ble solgt og registrert, var det 7 MGTF og en overligger av MGF.

Det som kanskje interesserer oss mest, er hvordan brukimporten av de gamle, fordums modeller har utviklet seg. Ved utgangen av oktober var det kommet 60 såkalte "andre" MG'er til landet. Det vil si i det alt vesentlige MGB.

Videre er det så langt i år brukimportert ytterligere 19 MGF og 2 MGTF (den nye modellen).

Totalt er Kongeriket blitt 101 MG'er rikere - to måneder før vi setter sluttstrek for i år. Tallene er hentet fra Opplysningsrådet for Veitrafikken.



Vidar Natvigs MGA 1600 fra 1960 er endelig klar for de trønderske veier etter renovering.

ble også rustsveist og lakket. Styring og oppheng ble overhalet og med alt nytt av slidedeler. Heldigvis var støtdemperne tilstede og i ganske god forfatning.

Lakkingen ble bortsatt og bilen fikk sin originalfarge, Iris Blue. Interiøret har sorte skinnstoler og har ellers sorte innredningsdetaljer og kalesje. Alt av instrumenter mv. er kjøpt i restaurert stand. Jeg har fått tak i alt av deler delvis ved kjøp direkte fra England, men også mye er kommet fra norsk forhandler. Det er klart at det blir forholdsvis dyrt når stort sett alt skal kjøpes i smått. Men moro har det vært.

Nå er bilen registrert og jeg er daglig ute på småturer med den.

Registreringsnummer ble V-148. Jeg var ute etter å få nummeret ved siden av det min MG "M" har, men det var dessverre opptatt. Apropos min MG "M", så er det riktig slik som det sto i artikkel i MG Magasinet nr. 3 for i år, at bilen har chassisnummer 257. MG-fabrikken startet nemlig nummereringen med 251, som var sentralbordet til fabrikken i Avon. Min bil er nr. 7 derfra, og av de små sportsbilene som MG bygde bare 10 eksemplarer av i 1928, og som først kom i serieproduksjon i 1929.

Følgende personer er NMKG's registerførere:

Før 1936:

Olav Sommerin, Bergveien, 2100 Skarnes. Tlf. 62961815. E-mail: solvsom@online.no

1936-1955:

Dagfinn H. Jørgensen, Cappelensgt. 6, 3016 Drammen. Tlf. 32893288.

E-mail: dagfinn.joergensen@dhjoergensen.no

MGA, ZA, ZB, MK III, MK IV, Magnette:

Are Christiansen, Voieåsen 41 a, 4623 Kristiansand. Tlf. 38086730.

E-mail: aruf@frisurf.no

MGB, MGC, GT, V8:

Truls Sundt, Ole Brinchs vei 3, 5232 Paradis. Tlf. 55125970. E-mail: sundt@online.no

Moderne Midget:

Per Anders Sigstun, Rastaveien 27, 1476 Rasta. Tlf. 67905264.

E-mail: peranders@persigtun.no

MGF, MGTF (den nye TF):

Leif-Gunnar Pettersen, Fergemannens vei 8, 1540 Vestby. Tlf. 64 95 33 85

el. 48 00 00 65. Mail: leif-gunnar.pettersen@gjensidigenor.no

«MG-svinger» i Follo



Leif Gunnar Pettersen

Å kjøre MG på svingete- og kuperte veier er noe de fleste MG'ere fryder seg over. I mitt nærområde finnes det mange slike "MG-svinger", som andre også bør få vite om. De fra Oslo Senter som var med på turer i Follo for noen år siden, vil sikkert kjenne seg igjen.

Personlig kjører jeg ofte en liten omvei for å få med meg disse "perlene".

Det er selvsagt flere flotte svinger i Follo, men ikke alle blir like fine på bilder.

Når så mange fine "MG-svinger" finnes i et så lite området, hva finnes da ikke i resten av landet?



Veien mellom Vestby kirke og Drøbak.



Veien mellom Vestby og Kroer kirke.



Veien mellom Ås og Kroer kirke.

Mer om MGA og bremsene



Tor Sørensen

Jeg leste i MG magasinet nr. 3 og observerte til min overraskelse et innlegg om at MGA har et problem som MGB ikke har, nemlig at hovedbremsesylinderen har felles reservoar med slavesylinderen, og at hvis MGA får lekkasje på slavesylinderen så mister man bremseeffekten.

Jeg har en del peiling på MGA'en min, og for å fjerne eventuell tvil tok jeg kontakt med Bjørn Rygh, som er den rette til å spørre i slike saker. Han kunne berolige meg med at det ikke er tilfelle, bilen ville aldri blitt typegodkjent verken i Norge eller andre steder selv på den tiden bilen ble produsert.

På vedlagte bilde ser man at hovedbremsesylinderen har en 17mm skillevegg i midten, som gir tilstrekkelig væske for å sikre bremseeffekt ved en eventuell lekkasje i slavesylinder.

Man skal uansett være nøye med å holde hovedbremsesylinderen i god stand til enhver tid.

Skilleveggen i hovedbremsesylinderen gjør at man har tilstrekkelig bremsevæske selv med lekkasje i slavesylinderen (clutch).



Referat fra styremøte

11. oktober ble det avviklet styremøte i NMKG på Billingstad. Referat fra møtet er som følger:

Til stede:

Tove Rygh Johansen	leder
Roy Råge	nestleder
Peter Skarsjø	kasserer
Jan Bødtker	styremedlem
Harry Skjelbred	styremedlem
Erik Kathrud	sekretær

1. Valgkomite og revisor.

Styret har valgt Tor Sørensen til ny formann i valgkomiteen.

Han utpeker selv to medlemmer til i komiteen.

Herman Godlund fortsetter som revisor

2. Søknad om støtte fra Bergen og Oslo senter

Bergen senter gis et driftstilskudd på 10.000 kr.

Oslo senter gis et driftstilskudd på 15.000 kr

3. Forslag fra kasserer om styrekalender

Styret støtter at det innføres en styrekalender som regulerer styrets hovedarbeidsoppgaver. Kasserer justerer sitt forslag i henhold til innspill fra styret. Den ferdige kalenderen offentliggjøres i MG-magasinet.

4. Revisjon av statuttene

Harry Skjelbred gjør en gjennomgang av nåværende statutter og finner i hvilken grad de er forankret i styrevedtak. Hovedmålet for arbeidet er imidlertid at man til styremøte nr. 4 har utarbeidet et forslag til nye statutter, som styret legger fram til godkjenning på årsmøtet i 2004.

5. Hva skal vi gjøre med regalia til klubben?

Styret tar kontakt med Per Anders Sigtun og får en dialog om utvalget av regalia.

6. Når skal vi trykke ny matrikkel?

Styret ble enig om at man skal ha en todelt matrikkel: En med basis på navn og en med bilnummer. Matrikkelen legges ut i MG-magasinet nr. 1 i 2004.

7. Instruks til registerførere.

Det er enighet i styret om at det utarbeides en instruks for registerførere. Truls Sund blir bedt om utarbeide et forslag om hvilke data som bør registreres og tanker om instruks. Med basis i dette utarbeider sekretær et forslag til styret.

8. Hva gjør vi med registeret som er mistet (1936-1955)?

Styret ønsker å rekonstruere registeret ved at alle bileiere som i følge matrikkel har biler 1936-1955 blir tilskrevet og bedt om å gi informasjon til registerfører. Sekretær tar kontakt med registerfører om dette.

9. Planlegging av årsmøtet.

Styret reagerte på prisen på serveringen under årsmøtet. Senterleder i Drammen vil bli bedt om å undersøke dette og eventuelt finne alternative lokaler for neste årsmøte som vil bli 28.08.04.

10. Alternativer til LMK-forsikringen.

Ved neste årsmøte i LMK må klubben være fullt representert. Styret vil ta kontakt med andre forsikringsselskaper og Jan Bødtker starter med å ta kontakt med Vesta i Bergen. Det kan også bli aktuelt at sekretær skriver brev til andre selskaper i tillegg.

11. Eventuelt

Følgende forhold ble tatt opp:

- innmeldingsskjemaene, innhold og behandlingsrutiner
- bredbånd til redaktør
- intern kommunikasjon i styret
- tettere oppfølging av medlemmer som ikke har betalt kontingent

Erik Kathrud, sekretær

«EU-kontroller» med bismak ...

Mange bileiere har uttrykt en viss skepsis til hvordan enkelte verksteder, trafikkstasjoner og NAF-teststasjoner har utført "EU-kontrollene" på.

Nå viser det seg at skepsisen har vært begrunnet. Nå er fem verksteder i Oslo-området fratatt retten til å utføre "EU-kontroller". NAFs teststasjon på Lysanger mistet retten til å utføre "EU-kontroller" for en periode av seks måneder. NAFs direktør legger seg flat og aksepterer avgjørelsen uten videre.

Også vegvesenet svikter som "EU-kontrollør", slår avisen "Firda" i Førde fast. Først ble det avdekket 3 feil av merkeverkstedet Auto Forum i Førde. Bileieren satte bilen inn til ny kontroll ved den lokale tra-

fikkstasjonen, hvor den slapp gjennom uten anmerkninger. Deretter ble vegkontoret trukket inn som "overkontrollør" og resultatet ble at Auto Forums merknader var korrekte og gjaldt åpenbare feil. Bileieren mener at saken er direkte pinlig for vegvesenet.

Kan noe av det dårlige resultatet ved trafikkstasjonen i Førde ligge i at den er en av de fem stasjonene som bare bruker 30 minutter på hver kontroll?

Hele 48% av vegvesenets stasjoner avsetter 40 minutter til kontroll og 44% bruker mer enn 40 minutter.

For oss som har nyere biler enn 1960, må hvert annet år inn til kontroll, så her gjelder det å følge godt med.

JB

Gavetips fra DinMG

MG Verktøy Rull.

Utrolig praktisk. Denne kan du fylle opp med det nødvendige favoritt-verktøy du skulle ha bruk for på veien. Kun 89.-



MG Verkstedoverhal.

Romske dresser for garasjebruk - eller et lite service stopp langs veien. Brodert MG-logo på lommen. Kun 200.-

MG Fritidsjakke.

Vannett/ vindtett og godt foret m/hette. Lett og behagelig samt utrolig stilig! Leveres i fargene grågrønn/olivengrønn. Kr. 695.-



Lær flyvejakke.

Designet så nær opptil originalen som mulig. Avslutninger i saueskinn. 2 innvendige lommer, og matchene MG logo brodert på jakken. Topp kvalitetskinn. Alle jakker lages på bestilling. Leveringstid ca. 30 dager. Julepris: 5.500.-



Hatt-, hansker- og skjerf-sett.

Sett bestående av hatt, skjerf og hansker. Laget i fuske-pels. Kun 489.-



Årets vakreste julepresang?

En garantert suksess! MG B rd i skala 1:18. Julepris Kun 898.-



Modellen som vist på bildet er utrolig detaljert og vil nok gjøre nye stort og vakkert på den ekte entusiastens. Leveres i Classic Blue.

Dette er kun et lite utvalg i vår julekolleksjon. Be om vår julebrosjyre eller besøk våre nettsider!



GODORIDGE

www.dinmg.no - kvalitet og kunnskap

Storcamveien 52, 3475 Sætre • Ordretelefon: 32 79 88 48

DinMG.no

Din MG-entusiast online

«Eit ferdaminne»



Geir Jørgensen

Det har alltid vært en drøm å kunne reise i natur-skjønne omgivelser i en åpen, klassisk toseter, av god gammel årgang. Nå så endelig denne drømmen ut til å kunne realiseres. Kari og Svein Øydneskleiv hadde for omtrent et år siden anskaffet en MGB 1969-mo-

dell. Denne fantastiske farkost i "British racing green" inspirerte imidlertid så sterkt, at også min kone og jeg bare måtte kjøpe en klassiker. Valget falt da på en orient red MGA fra 1959.

Tilbake til drømmen. Gjennom hele vinteren har vi snakket om, og planlagt en helgetur uten både unger og tak. I tillegg til at vi planla reiseruten i detalj, var planen at vi skulle ha fint vær. Alle forhold falt på plass i løpet av siste uke før avreise. Det vil si alle forhold med unntak av været. Denne fredagen var plaget av kraftige og ubehagelige regnbyger. Nettopp slikt vær som våre biler ikke var designet for. En trøst var det at varselet for lørdagen så noe bedre ut. Vi bestemte oss derfor for å reise uansett.

Etter endt arbeidstid fredag, la vi derfor ut fra Kristiansand og oppover mot Vennesla. Himmelen så veldig mørk ut, og



Lunsjen ble fortært ved en gammel seter på Haukeli.

da vi kom til Skråstad, kom de første dråpene. Før Kvarstein var vi ofre for et skybrudd av de sjeldne. Jeg må innrømme at det streift meg mer enn en gang der jeg stod og monterte kalesjen, at dette er egentlig for dumt. Selv om kalesjen er tett, er ikke resten av bilen det. Vann har en ubehagelig tendens til å arbeide seg inn i kuppeen, for så å dryppe ned på akkurat slike kroppsdeleer man ønsker å holde tørre. Jeg var forberedt på dette da jeg igjen kunne åle meg inn i bilen med taket oppe og slidevinduene på plass.

Det er klart at kjøreturen ikke blir den samme

opplevelsen under slike forhold. Tankene gikk til den tette, tørre Golfen som stod hjemme i garasjen. Et kjøretøy utstyrt med oppvarmede framseter og et effektivt friskluftsanlegg som på et blunk ville kunne fjernet den duggen som i MG'en ble mer og mer utsatt for.

Kraftige sommer-regnbyger har imidlertid den fordelen at de opphører omtrent like fort som de kommer. Når vi passerte Grovane hadde vi blå himmel, og dette holdt seg helt til vi kom hjem søndag ettermiddag.

Ved Oggevatn ble nisteskrinene hentet fram, og mens vi satt i solen, var tankene og praten langt unna både kalesjer og sli-



Det er slik man ønsker å ha det. Utsikt over to MG'er og Dalen i Telemark



Jentene gjør noen innkjøp mens gutta gjør ... ingenting

devinduer. Jeg skammet meg også en smule over å ha tenkt på Golf'en der hjemme. Hvem ønsker vel å puste i medbrakt luft, når man kan sitte i en åpen toseter og kjenne alle naturens dufter...

Målet for denne dagen var Fyresdal. Der var det på forhånd gjort avtale om å få disponere en ferieileilighet. Idet solen gikk ned, ankom vi vårt reisemål, og kunne diske opp med medbrakt mat og drikke fra kysten. Ferske "reger" og hjemmelaget vin; jo vi hadde det riktig bra.

Sol fra skyfri himmel.

Morgenen etter strålte sola fra en totalt skyfri himmel. Det var vindstille, og etter frokost i det fri, dro vi videre nordover. Vi stoppet i Dalen for å ta Broder Åges visjon i nærmere øyesyn. På en dag som dette var det fullt mulig å tenke seg hvordan det må ha fortonet seg her for 100 år siden. Imponerende bygning, men framfor alt imponerende natur.

Etter et lite stopp for å sjekke bensinen og fylle olje (MGA'en har en lei oljelekasje som blir arbeid for vinteren), dro vi opp til Åmot. Her ønsket husstruene å gjøre noen innkjøp. Mye av turen og gleden med å kjøre slike biler, er alle de trivelige menneskene man kommer i kontakt med. For en MG er virkelig en kontaktskaper. Jeg aner ikke hvor mange som kom bort for å kommentere bilene og for å ta en titt. Det var alt fra fruer som på diskret avstand betraktet i taushet, til den ivrige familiefar som henter hele slekta, og energisk gestikulerende forklarer at akkurat en slik ønsker han seg

til bursdagen. Der kom den aldrende herremann som kunne fortelle at han i sin ungdom kjørte en liknende bil, og at han aldri har kunnet tilgi seg selv for at han solgte den. Enkelte veteranbilentusiaster kom også, noen av disse ønsket mest å fortelle om sin egen bil som sto hjemme på stallen, men felles for dem alle var at synet av to klassiske engelske sportsbiler fikk fart på snakketøyet, og fikk ellers så sjenerte og



Igjen på veg opp i høyden. Røldal i bakgrunnen.

forsiktede nordmenn til å åpne munnen og snakke med fremmede mennesker.

Turen over Haukeli gikk helt uten problemer. Hele turen gikk faktisk uten tekniske problemer av noe slag. Vi var imidlertid forberedt, og hadde ofret noe av den beskjedne og dyrebare bagasjeplassen til tomme-verktoy og annet kritisk dele-materiell.

Saudasfjorden neste mål.

I Røldal hadde vi et kort stopp for å se på stavkirken, før turen igjen gikk opp i fjellet for å komme ned til Sauda. Dette er virkelig et stykke vei som kan anbefales. Best nytes den i åpen bil under en blå himmel. Her ble vi møtt av 3-4 meter høye brøytefender på hver side av en smal og veldig svingete veg.



I fjellet lå det ennå mye snø tidlig i juni. En merkelig følelse å kjøre slik «inne i» snøen; i åpen bil

Hårnålssvingene slynget seg sakte opp mot toppen. Å kjøre "inne i" snøen på denne måten var en merkelig opplevelse. Stillheten kan beste sammenliknes med følelsen man hadde som barn når man satt inn i snøhulen med stearinlys og Marie-kjeks.

Nedstigningen

på andre siden og helt ned til Saudafjorden var også spektakulær, dog på en annen måte. Her kjørte vi bokstavelig talt fra vinter, via vår, til full sommer. Turen ut langs fjorden og med tre ferger førte oss til Sandnes, som var målet for denne dags-etappen. Trette etter en lang tur, og solbrente etter en hel dag i det fri, var det ubeskrivelig å kunne sette seg ned i restauranten på et av Sandnes finere traktørsteder, og bestille middag fra menyen. "Gamlaværket" var på forhånd sett ut til dette formål. Dette kan anbefales for andre som måtte være på de trakter, og stemningen og atmosfæren passer utmerket etter en tur i gammel bil.

Søndagen opprant, og vi kunne bare konstatere at også dette ble en dag med det samme utmerkede været vi hadde hatt etter at vi forlot Vennesla. Denne dagen var det Jærstrendene og vegen videre via Jøssingfjorden som var lagt opp. Her traff vi en Jaguar E-type på veg i motsatt retning. De obligatoriske hilser ble gjennomført, før vi snirklet oss videre til Flekkefjord og etter hvert hjem til Kristiansand.

Alt hadde klaffet denne helga. Biler og utstyr hadde oppført seg som ønsket, naturen og været hadde vært storslått, og vi var blitt noen gode minner rikere. Totalt hadde vi tilbakelagt 85 mil på alt fra smale fjellveger til Jærens rette strekk. En slik tur varer lenge, veldig lenge, og når man tenker på den regnbygen som nesten fikk oss til å snu på Kvarstein, får man et annet perspektiv på tingene. Dersom vi skal måle alt opp mot bekvemmelighet, ville vi antakelig aldri få opplevd det vi gjorde denne helga.



Et stopp midt i nedstigningen mot Dalen i Telemark. Det er minst to måter å lyte livet på.

LMK-møte i Kristiansand



Einar Hvile

9. september i år ble en merkedag for bilklubbene i Agder. LMK hadde innkalt Veteranbilklubben i Agder, pluss andre bilklubber til orienteringsmøte. Fire mann fra storbyen Oslo hadde for første gang revet seg løs fra sine skrivebord og dratt ut i provinsen for å orientere "fotfolket" om hva de egentlig driver med.

De som kom var formannen i LMK, Kjetil Fuhr, daglig leder Tom T Græger, forsikringskomité leder

C.H. Størmer og Ola Heggseth fra If forsikring.

Fra det lokale veteran- og bilmiljøet kom det vel 30 personer.

Jeg skal i det følgende prøve å gi noen smakebiter av orienteringen og de spørsmål og svar som ble gitt.

LMK er en paraply-organisasjon for veteran- og merkebilklubbene i Norge.

Klubben ble stiftet i 1975 og har i dag 101 tilsluttede motorsykkel- og bilklubber med til sammen 38.000 medlemmer. 8500 biler er forsikret gjennom LMK. Klubben har den største og beste oversikt over Norges samling av motorhistoriske kjøretøy, og er tilsluttet den Internasjonale Bilkubben med kontakter i EU. Dette er en av de viktigste arbeidsområdene for LMK. Bl.a. for å arbeide mot forslag som går på at alle kjøretøy over en viss alder skal skrotes. Klubbens intensjoner er å arbeide for at bevaringsverdige kjøretøy blir holdt i hevd, slik at de også i fremtiden kan ferdes på våre veier.

Alle veteran- og bilklubber med mer enn

25 medlemmer med et styre og revisor kan søke om tilslutning.

Ønsker man LMK-forsikring av en eller annen type for sitt kjøretøy, kan man etter ett års medlemskap i en bil eller motorsykkel klubb søke gjennom sin klubb. Det er i dag ingen restriksjoner på kjørestrekning med veterankjøretøy. Men kjøretøyet kan ikke benyttes i ervervsmessig forhold. Dog må det å kjøre til jobben en solskinsdag i sin åpne sportsbil, anses å som tillatt.

Kriterier for søknad finnes i LMKs brosjyrer. Behandlingstiden for søknader er ca. en uke etter LMK har mottatt søknaden.

Vær oppmerksom på at søknaden skal sendes gjennom din bilklubb, og at den kan bli forsinket der.

LMK er nøye med følgende punkter:

Dekk og felger, hovedstrømsbryter monteres på jordkabel (ikke under motorpanser), brannslukningsapparat, at det ikke er foretatt vesentlige endringer og at kjøretøyet er vedlikeholdt opp til en standard hvor det ser ut til at noen er glad i kjøretøyet.

Med søknaden sendes en rekke bilder som er tatt med et ikke manipulerbart kamera. Det ble presisert at det var viktig at vi holdt bilene i god forfatning, for det er ikke tvil om at de er ikke så gode som moderne biler, selv om de sirkulere i samme trafikkbilde. Det er nok av de som gjerne ser at disse våre kjære gamle biler, bare skal være å se på museer fordi de er forurensette og trafikk farlige.

Derfor - Pass godt på gammelbilen din!

LMK kan i dag tilby en rekke forskjellige forsikringer for veteran- og hobbykjøretøy-er.

SENTERE:

Østfold Senter:

Senterleder: Egil Hagen,
Glennveien 56, 1781 Halden.
Tlf. 69 18 73 35 / 69 17 51 77

Oslo Senter:

Oslo Senter:
Senterleder: Roy Råge,
Dalsvei 40 f, 0775 Oslo.
Tlf. 22 14 83 77

Drammen Senter:

Senterleder: Ståle Fjæstad,
Glea 6,
3031 Drammen.
Tlf. 32 88 55 41

Grenland Senter:

Senterleder: Tom Risvold,
Amundrødvei 24, 3295 Helgeroa.
Tlf. 33 18 86 30

Agder Senter:

Senterleder: Einar Hvile,
Johan Øydegardsvei 4,
4632 Kristiansand.
Tlf. 38 10 86 80

Stavanger Senter:

Ingen aktivitet for tiden.

Bergen Senter:

Senterleder: Truls Sundt,
Ole Brinchs vei 3, 5232 Paradis.
Tlf. 55 91 15 07 / 55 12 59 70
E-mail: sundt@online.no

Øvre Østlandet Senter:

Kontaktpersoner: Ingrid & John Barrett
Lausgardvegen 180, 2860 Hov
Tlf. 61 12 33 71 / 97 12 82 65

Ålesund Senter:

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

Nord Senter:

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

Midt-Norge Senter:

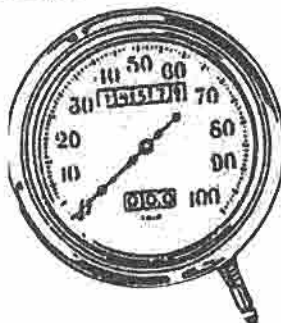
Senterleder: Geir Blaasmo,
Ø. Marienlyst 17,
7019 Trondheim.
Tlf. 73 94 28 18
E-mail: blaasmo@c2i.net

Forsikringskontakt:

Trond Jonassen, Solberg Terrasse 1,
3058 Solbergmoen.
Tlf. 32 87 05 89 / 32 84 44 29

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!

Nye medlemmer pr. 23/11-03

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

927 Maalen, Jan Erik	5235 Rådal
928 Greter, Jan	1391 Vollen
929 Freberg, Ragnar	3208 Sandefjord
930 Hiis, Ernst G.	4011 Stavanger
931 Rudrud, Eiliv	2634 Fåvang
932 Anthonsen, Roger	4056 Tananger
933 Aadalen, Odd M.	3747 Skien
934 Hove, Leiv M.	5239 Rådal
935 Wølsted, Jostein	4485 Fedå
936 Gikling, Oddvar H.	6612 Grøa
937 Mjelva, Knut	6300 Åndalsnes
938 Wangen, Tor	3053 Steinberg
939 Wiig, Brynjar	7012 Trondheim
940 Kjellehold, Liv	3931 Porsgrunn
941 Onsum, Kjersti E.	1725 Sarpsborg
942 Kulild, Martin W.	5113 Tertnes
943 Vegard, Nils	1639 Fredrikstad
944 Lind, Erling	0286 Oslo
945 Dirdal, Inger	1450 Nesoddtangen
946 Vachaud, Pierre-Eric	9392 Stonglandseidet

Mange blader i retur !

Fremdeles mottar vi et relativt stort antall blader i retur fra medlemmer som har flyttet og som ikke har sendt oss den nye adressen. Det medfører mye ekstraarbeid å spore opp den nye adressen, og i tillegg er det dyrt å ettersende blader som A-post. Hvis du som medlem ønsker å motta MG magasinet, MÅ du gi oss den nye adressen din ved flytting. I fremtiden vil vi ikke sende ut blader som er kommet i retur med mindre vi får tilsendt ny adresse. Etersom bladportoen begynner å bli relativt høy, ser vi oss nødt til å kreve inn 30 kr. for hver forsendelse. Det enkleste er fremdeles å sende oss adresseforandring når du skifter tilholdssted - og det er i tillegg rimeligst og du mottar bladet uten forsinkelser ! Denne gang trenger vi litt hjelp fra medlemmene med hensyn til å gi nedenforstående medlemmer et lite "spark" på leggen,

slik at disse sender oss sin nye adresse.

Medlemmene det gjelder er:

Ivar Halvorsen.

Frankedalsveien 100 b,
3274 Larvik.

Roy Terje Solheim,
Grasholmstuppen 1- 46,
4085 Hundvåg.

Trond Ellefsen,
Røsselgata 15,
3140 Borgheim.

Tom Engen,
Solheimsveien 57,
1473 Lørenskog.

Thore Andreassen,
Silkestråveien 14,
3261 Larvik.

Bjarne V. Christiansen,
Sigurdsgate 13,
3256 Larvik.

Lars Petter Bratlie,
2210 Granli.

Øistein Gregersen,
Hestehagan 7 c,

KJØP og SALG

På vår internettside 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:

MGB Roadster 1978-modell.

Knall gul. Karosseri restaurert i England for 4 år siden. Nytt: cab., seter (ikke bare trekk), tepper, matter, dørtrekk, tre-ratt, eksosanlegg, Minilite alu-felger, nye piggdekk på org. felger, radio/cd, sportsluftfilter, tankmåler etc. etc. Henv. Svendsen, Mosjøen. Tlf. 75 17 84 07.

Er MGB Roadster din drømmebil?

En helst strøken og glimrende MGB 1970, svensk solgt, med originaldokumenter og bare to eiere de siste 18 år. Bilen er utstyrt med: overdrive, krom ekefelger med nesten nye dekk, tonneau trekk, lillebelte, nye setetrekk med hodestøtter og overhali motor. Henv. Gert Ekberg, Kungsbacka, Sverige. Tlf. 0046-30017534

MGB MK1 1963-modell.

Bilen er reg. med H-skilte og venstre styrt. Bilen er påkostet en del, bl. annet nytt interiør, stoler, ratt, forgassere, bensintank, eksosanlegg, overhalt bremses etc. En del bøker og orig. drivers manual, medfølger. Bilen er i god stand. Selges hbo. kr. 89.500,- Henv. Roger, Sauland. Tlf. 35 02 31 34, el. mail: roger-p@online.no

MGB MK 1 1964 modell.

Norges fineste? Vurderes solgt. Restaurert i perioden 2000-03. Garantert rustfri. Hele bilen har vært nede på bart metall, rustsveiset og bygd på nytt med mengder av nye deler. Kan nevne nytt interiør, skinnseter, krom ekefelger, etc. Pris kr. 165.000,- Bilder av bilen på www.autodb.no Henv. Per Arne, Geithus. Tlf. 32 78 10 02 el. mail: per.arne@akh.no

Blokk og topp til MGB.

Selger en 1800 ccm blokk og topp til MGB, billig. Må renoveres. Perfekt hvis du har motor som har skåret seg. Vannpumpe, fordeler og forgassere følger ikke med! Må hentes i Bergen! Henv. Erling Johnsen. Tlf. 55 20 30 69 / 950 59 597 el. mail: erling.johnsen@broadpark.no

MG TF 1250 ccm 1954 modell.

Strøken bil, Old English White, med røde skinnseter, høyre-ratt og ekefelger. Bilen er i original stand. Reg. nr. A 1350. Høy prisklasse. Henv. Tlf. 61 17 47 35 el. mail: svidereg@online.no (Gjøvik).

Kjøpes:

MGB koffertlokk.

Ønsker å kjøpe koffertlokk til MGB. Henv. Tlf. 918 98 222.

Stabilisatorstag:

Til min MGB GT-73 modell ønskes tykkere stab. stag foran, pluss ett bak. Noen som har noe brukt liggende? Vennligst ta kontakt. Henv. Bjørn Harald. Tlf. 905 77 955 el. mail: bbbrenna@yahoo.no

Fra totalvrak til perle ...

4. juni 1999 i lett dusk-regn nord for London med kalesjen oppe på vei til Silverstone for å feire MG's 75 års jubileum, så det plutselig PANG! To ganger rundt og ut på er jorde med en tung varebil etter oss. Bensin-tanken lekk, bilen nesten knust, politi og sykebil "Bæ-bu-bæ-bu", med partneren i sjokk og full av blod etter kutt i ansiktet. Politiet ordnet med hotell, fikk bilen til lagerplass og tok vare på personlige eiendeler. Hentet oss dagen etter på og tok

oss til lagerplassen og tilbake igjen. Fantastisk service av Nord Herts Divisjon ved Hitchin Police Station.

Bob West hentet vraket og tok det til sitt verksted i Yorkshire. Her begynner et nytt liv for min 1960-modell MGA, som jeg hadde strippet og bygget opp igjen etter California-import.

Trevor Sibley i Fredrikstad, profesjonell biloppretter og medlem i NMKG, kjøper vraket, som sto med norske skilter hos Bob West. Når han tar bilen til Norge, må han

betale moms og engangsavgift fordi bilen var eiet av Bob i England, på tross av at den hadde norske skilter og vognkort. Surt!

Dette er to år tilbake, men i sommer sier en forsiktig stemme i telefonen: -Jeg kommer til deg i dag fra Fredrikstad med MG'en, den er ferdig restaurert.

Noen timer senere høres den velkjente lyden av en gammel MG, og inn på tunet i Telemark triller en kirsebærrød skjønnhet med de gamle skiltene og en smilende



HERTFORDSHIRE
CONSTABULARY



Svenn Solberg



Trevor bak rattet. Det er noe av den vakreste restaurering jeg har sett, og Trevor må ha brukt utrolig av tid og penger for å få bilen tilbake i en slik perfekt stand.

Etter den obligatoriske restaureringspraten og fotografering, sier han forsiktig at han har tenkt å selge bilen fordi han har flere andre prosjekter på gang. Så kjære leser av NMKG's medlemsblad (tidligere kalt huMbuG) - hvis du er på utkikk etter en perfekt restaurert MGA - ta kontakt med Trevor - hvis ikke bilen allerede er solgt!