
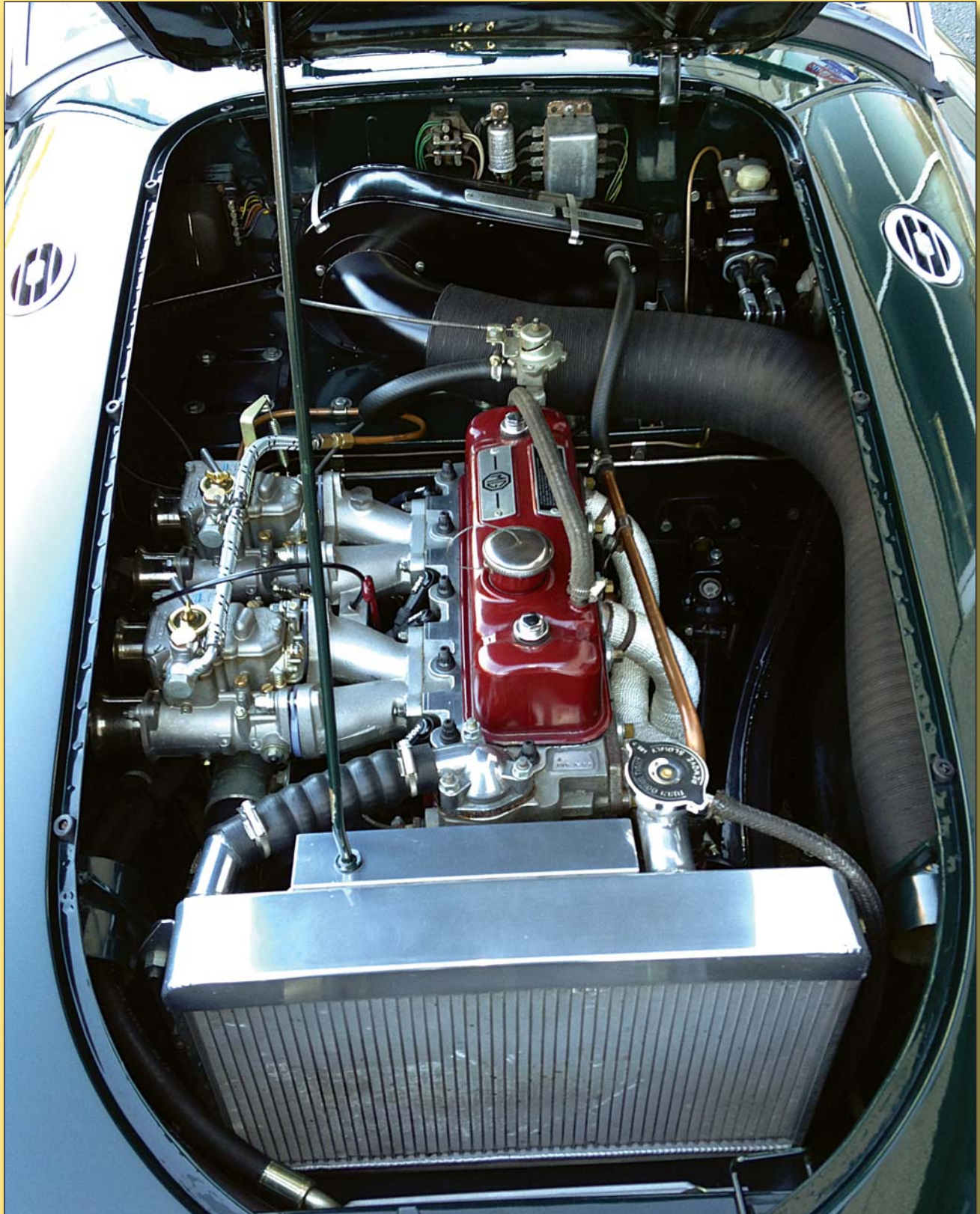




# MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY  MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB

NR. 1 MARS 2017





## Happy MG driving!

Nok en gang starter vi på et nytt år i klubben. Vi skriver 2017, vinteren går mot slutten og det er på tide å samle trådene i de mange verkstedene. Våren er rett rundt hjørnet og bilene skal nok en gang gjøres klare til en ny kjøresesong. Jeg må innrømme at mine egne ambisjoner nok var større enn gjennomføringsevnen, denne vinteren. Det ser ut til at jeg skal kjøre en sesong til uten overdrive i GTen, så for min del består klargjøringen hovedsakelig av småting som smøring og oljeskift, samt en skikkelig polering. Og igjen ligger det an til en flott sesong med mange spennende aktiviteter, både lokalt i de enkelte sentrene og i klubben sentralt.

Som nasjonal merkeklubb har vi nå tre store arrangementer: Norsk MG Rally går som vanlig den andre helgen i juni. I år begynner vi langt til fjells i Telemark og kjører vestover til det rogalendingene kaller "nordfylket".



Peter Skarsjø  
Leder NMGK

Med base i Haugesund utforsker vi øylandet syd på Vestlandet og får med oss steder som vi ellers sjelden besøker. Det andre arrangementet av nasjonalt format blir MGA-dagen som går av stabelen i Stavern den andre helgen i august. MGA-dagen er et treff som har vokst seg stadig større med årene. Dette er et must for klubbens mange MGA-entusiaster, enten de faktisk har en slik perle, eller bare elsker de vakre formene og vil kose seg i entusiastmiljøet som blomstrer rundt modellen.

Helgen etter MGA-dagen samles vi til Norsk MG Treff, som igjen avholdes på Lista i

Farsund. De som har vært med der tidligere vet hvor flott dette området er for spennende MG-kjøring. Vi gleder oss og håper mange vil finne veien også i år. Følg med på nettsiden når påmeldingen starter og bestill tidlig så du er sikker på å få plass. I fjor ble det fullbooket på bare 4 dager, så det gjelder å følge med.

I tillegg til alt dette vil de lokale sentrene stå for mange flotte arrangementer. Rogaland og Vestfold senter drar til Danmark igjen. Bergen arrangerer den tradisjonsrike Sogne-turen på tampen av sesongen. Overalt der det finnes MG-sentre vil det skje spennende ting, og jeg håper dere benytter anledningen til mange og gode opplevelser med de flotte bilene deres.

Like sikkert som våren, står også klubbens årsmøte igjen for døren. I år er det Buskerud senter som er vertskap og møtet holdes på Sanden Hotel, Hokksund. Jeg vet at vertskapet planlegger et sosialt program i tillegg til selve årsmøtet, og jeg håper riktig mange vil være med på dette. Når det gjelder selve årsmøtet og de sakene som tas opp der må jeg selvfølgelig minne om muligheten for elektronisk forhåndsstemming på nettsiden (eller på gamlemåten, pr brev). Sakspapirene blir naturligvis offentliggjort på nettsidene, i henhold til klubbens vedtekter.

Til slutt et hjertesukk mens jeg ønsker dere alle sammen en flott vårsesong: La for all del ikke bilene støve ned i garasjen. De tåler en regnskur eller tre. Det beste vi kan gjøre for bilene våre er å sørge for at de blir brukt. Det har bilene godt av, og det har vi selv godt av.

**Happy MG driving!**

## NORSK MG KLUBB

Besøksadresse:  
Motorhistorisk senter  
Skotseveien 594, 3330 Burud

Post:  
Norsk MG Klubb  
c/o Peter Skarsjø  
Nesttunvegen 8 A  
5232 Paradis

E-post: [post@nmgk.no](mailto:post@nmgk.no)  
Web: [www.nmgk.no](http://www.nmgk.no)  
Bank: 1503.23.86668 (nytt)  
Org.nr: 979841159

## LEDER

Peter Skarsjø  
Mobil: 990 03 315  
[nmgkleder@nmgk.no](mailto:nmgkleder@nmgk.no)

## NESTLEDER

Halvor Asland  
Mobil: 915 91 720  
[nmgknestleder@nmgk.no](mailto:nmgknestleder@nmgk.no)

## KASSERER

Anita Wiksaas  
Mobil: 922 98 999  
[nmgkkasserer@nmgk.no](mailto:nmgkkasserer@nmgk.no)

## SEKRETÆR

Øyvind W Wiksaas  
Mobil: 916 52 410  
[nmgksekretaer@nmgk.no](mailto:nmgksekretaer@nmgk.no)

## STYREMEDLEM 1

Truls Sundt  
Tlf: 55 91 15 07 Mobil: 907 77 615  
[nmgkstyremedlem1@nmgk.no](mailto:nmgkstyremedlem1@nmgk.no)

## STYREMEDLEM 2

Per Johan Krogdahl  
Mobil: 952 43 525  
[nmgkstyremedlem2@nmgk.no](mailto:nmgkstyremedlem2@nmgk.no)

## VARAMANN 1

Erik A. Bogaard  
Mobil: 908 93 153  
[nmgkvaramann1@nmgk.no](mailto:nmgkvaramann1@nmgk.no)

## VARAMANN 2

Petter Nessimo  
Mobil: 928 98 041  
[nmgkvaramann2@nmgk.no](mailto:nmgkvaramann2@nmgk.no)

## INTERNASJONAL KONTAKT

Ola Thygesen  
Mobil: 924 04 540  
[nmgkinternationalcontact@nmgk.no](mailto:nmgkinternationalcontact@nmgk.no)

## FORSIKRINGSKONTAKT LMK

Helge Syversen  
Mobil: 901 72 614  
[nmgkforsikringskontakt@nmgk.no](mailto:nmgkforsikringskontakt@nmgk.no)

## MATERIALFORVALTER

Leif Storm-Olsen Mobil: 924 18 705

## REVISOR

Egil Pedersen, Steintrøa 10, 3550 Gol

## WEBMASTER/WEBREDAKTØR

Truls Sundt  
Tlf: 55 91 15 07 Mobil: 907 77 615  
[nmgkwebmaster@nmgk.no](mailto:nmgkwebmaster@nmgk.no)



## Årsmøte 2017

### Norsk MG Klubb

Norwegian Centre of the MG Car Club, England

Medlem av Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

I samsvar med vedtektene §6, har styret innkalt klubbens medlemmer til ordinært Årsmøte: **Lørdag 22. april 2017 kl. 13.00 - 15.00 på Sanden Hotell, Storgata 1, 3300 Hokksund** Sanden Hotell ligger i Hokksund, en liten by mellom Drammen og Kongsberg. **Senterleder-/tillitsmannsmøte kl. 15.30 - ca. kl. 17.00** Vertskap: **Buskerud senter**

### VELKOMMEN til Buskerud!

Som vertskap for årsmøte i Norsk MG Klubb, ønsker vi alle medlemmer velkommen til Hokksund. Sett av hele dagen til bil-prat, opplevelser og sosialt samvær med likesinnede.

For alle som besøker oss den 22. april vil vi etter Årsmøtet invitere til besøk på Norsk Motorhistorisk Senter på Burud, hvor Buskerud har sitt møtested. Det tilbys transport i veteranbuss, omvisning på senteret, museet, brannstasjon, verkstedet, garasjer og møterom.

Benytt muligheten for å bli utover kvelden, og gjerne natten. Vi har avtalt

med hotellet en grei pris for middag for de som vil bli igjen, og være sosiale med styret og andre medlemmer. Overnatting kan sikkert også la seg ordne. Legg opp til en MG-helg! Følg med på [www.nmgk.no](http://www.nmgk.no) for påmelding eller ta kontakt med meg.

Vi sees - hilsen:

Øivind Westby,  
senterleder Buskerud

Mobil: 930 92 769  
Epost: [nmgkbuskerud@nmgk.no](mailto:nmgkbuskerud@nmgk.no)

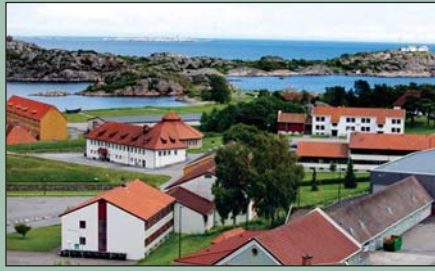




# I magasinet kan du lese mer om bl.a. dette:



side 4-7 MG-entusiasten



side 12 MGA-Dagen i stavern



side 16-21 Hva skjer i sentrene?



side 8 MG Design



side 13 Usikker LMK-forsikring?



side 25 Ladies Corner



side 10-11 MG F/TF Registeret



side 14-15 Teknikk - råd - tips...



side 27 Ny i klubben



**REDAKTØR  
ANNONSEANSVARLIG**

Sigurd Sandtveit  
Hvitsteinveien 254  
3243 Kodal/Sandefjord  
Mobil: 90 50 70 93  
sigurd@asker-reklame.no

## MG Magasinet 2010-2016







*Rune Kallestad*

*Rune er senterleder i Molde, medlem nummer 483 fra 1999 og gift med Solbjørg Kallestad som er familiemedlem. Rune: MGA 1956 Brooklands Green Solbjørg: MGB 1965 Tartan Red Her er hans historie:*

*Det hele startet i 1995 da jeg var på et treff på Åndalsnes, det regnet kraftig og jeg kjørte motorsykel. Min gode venn Øyvind Sagli kom da kjørende med en MGA som han hadde restaurert, og lurte på om jeg ville prøvekjøre. Jeg hadde fullt MC-utstyr på meg, men Øyvind fikk meg inn i bilen, og det angret jeg ikke på for der inne under kalesjen var det varmt og tørt og bilen hadde gode kjøreegenskaper og gikk bra. Det ble en prøvetur mens regnet sprutet ned, og bestemmelsen var tatt. En slik bil skulle jeg ha.*

*Det ble da sparing av penger og i mai 1997 reiste jeg over til USA, nærmere bestemt Houston i Texas for å besøke familie der borte og se om jeg fant en MGA med behov for restaurering. Jeg og mitt eldste søskenbarn leste annonser i Hemmings og kjørte rundt og lette. Tilslutt dukket det opp en bil ved et bakgårdsfirma som hovedsaklig drev med gamle motorsyklar. Det var en 1956 modell 1500 Roadster. Jeg kikket grundig over bilen, det var svært lite rust, og magneten satt fast overalt på karosseriet, det vil si lite sparkel. Den var sliten, men relativt komplett og var en tidlig utgave, bil nr. 1425. Den kunne kjøres for egen maskin, men krevde full restaurering. Bilen ble fraktet til havnen for å pakkes i container og skipes til Norge. Etter ca. 5 uker i sjøen kom bilen hjem, avgifter ble betalt og en liten gjennomgang av bremsene måtte til før den ble registrert. En ny kalesje måtte også monteres, og når det var gjort ble den kjørt med fra sensommeren fram til oktober.*

*Mer om MGAen og restaureringen på side 6.*



MGA 1956 Brooklands Green. Bilen er tidlig utgave, nr. 1425 i rekken.. Importert fra USA i 1997 og totalrestaurert.

Jeg er etterhvert blitt en godt voksen kar på 44 år, jobber som bilmekaniker og har alltid vært interessert i mekanikk og ting som går med forbrenningsmotor, og vokste opp med en far som kjørte motorsykel, en Honda 500 1973. Jeg var ikke mer enn 5 år gammel da jeg ble plassert på bensintanken med ventildekslen på motoren som fothvilere. Så der har motorsykelinteressen blitt vekket. Jeg hadde også en bestefar som drev med overhaling av motorer og der har jeg nok fått min interesse for å bygge motorer.

Jeg begynte tidlig med moped, kjøpte en Suzuki X1 50 lenge før jeg hadde lov å kjøre. Den har jeg stående i påvente av restaurering. Etterhvert ble det motorsyklar, min første veteranrestaurering gjorde jeg på en Tempo Standard 150 ccm 1956 da jeg var 18 år, og den sykkelen har jeg enda. Det ble etterhvert også bilkjøring, da med Skoda 105 der det ble bygget en 1300 motor med forskjellig trimdeler i seg, så den gikk bedre enn folk trodde...Den bilen har jeg fremdeles.

Etter hvert kjøpte jeg enda en motorsykel, en Suzuki T500 1968 da jeg som liten gutt var veldig opptatt av de store totakterne, og da måtte det bli en



Heldigvis har jeg ei kone med interesse for gamle biler. Her er Solbjørgs MGB 1965 modell fotografert på Varden med utsikt over Molde.

sånn. Den har jeg også fremdeles i stallen av kjøretøy. Det var den sykkelen jeg kjørte i 1995 til treffet på Åndalsnes.

Så ble jeg MGA-eier 2 år senere, som 24 åring. Bilen ble restaurert over 9 måneder med "36 timer i døgnet", og har gitt meg og min kone mye glede. Det var faktisk kona som fant meg og ikke omvendt den gangen vi ble sammen. Hun er heldigvis interessert i kjøretøy og kjøpte etterhvert sin egen MGB da hun var misunnelig på meg som kjørte avgårde i åpen bil til jobb på fine sommerdager.



Alltid blid når man får cruise rundt i en MG. Hunden Rickie, som er av rasen Basenji er akkurat passe stor til å være med i en åpen 2 seter.





To av motorsyklene våre, Solbjørg's Suzuki T250R 1971 og min Suzuki T500 Cobra 1968. Jeg har vært totaktsentusiast siden jeg var en liten gutt så motorsykkelsamlingen består av flere totaktere.

Hun har også tatt lappen på motorsykkel og kjører en Suzuki T250R 1971, det er selvfølgelig en totakter...

Vi farter en del rundt på treff, og da gjerne med CombiCamp på slep, kona ville ha krok på sin MGB og vi dro på et par lengere turer med en Poletta av høy modell bak bilen, men fant fort ut at gleden med svingkjøring ble noe amputert med en så høy "vegg" bak oss, så vi byttet til CombiCamp 1975-modell, og med samme sporvidde går det som på skinner etter bilen.



Poletta 1990 - det fungerer, men mye luftmotstand.

MGBen er opprinnelig en svensk bil, så den hadde innskrevet hengervekt i vognkortet. Da jeg monterte hengerfeste på MGAen oppsøkte jeg trafikkstasjonen og de skrev inn hengervekt på den også, så slipper man å ta av CombiCamp'en når man blir stoppet i teknisk kontroll 40 mil hjemmefra...



CombiCamp-leir på Fredriksten festning i Halden. Klestørk etter en våt tur til Sverige.



Vi setter sammen Frode og Siv Gjosunds bil før vi skulle på tur i uke 30, bildet er tatt i uke 29, men vi rakk det!



MGB og Combicamp - går som på skinner.



Fra Lillebror og CombiCamp-leiren på Flåklypa Grand Prix, - påsetting av startnummer før løpet.



På tur over Slådalsveien med MBG og Combi-camp på vei til Flåklypa Grand Prix i Lom.

MG og MC har mye felles og ofte velger vi samme type veier. Her lufter jeg min T500 Cobra 1968 med Caféracer stil.



Forts. neste side>>>



Da var det tid for demontering av hele bilen, karosseri og ramme ble skilt fra hverandre og all gammel skit vasket bort. En god venn som hadde skikkelig sandblåsningsutstyr lot meg låne dette, så alt som var brunt ble blankt stål igjen. Både rammen og karosseriet ble blåst, og panser, dørsider, og bagasjelokk som er i aluminium ble også blåst forsiktig. Når dette var gjort ble rammen og karosseriet fraktet til naboen som er en dyktig karosserimann.

Der skiftet vi dørstokker, da de i USA hadde lagt nye dørstokker utenpå de gamle. Det kom da fram noe hønsenetting og sparkel på indre del, men det var faktisk den eneste plassen at bilen var "amerikanisert". Det ble skiftet aluminiumstrekk på høyre dør da den hadde hatt en skade og hadde en liten revne i front av døra. Bilen ble så lakkert i fargen Brooklands Green hos naboen, da den en gang på 70 tallet hadde vært lakkert mørk grønn i USA. Chassiplaten sa at bilen hadde vært rød fra fabrikk, men det er så mange røde MGA at jeg tenkte at her beholder vi litt av den amerikanske historien.

Etter 9 måneder med alt for mange arbeidstimer i døgnet var bilen endelig ferdig - alle detaljer var gjennomgått og pusset opp eller fornyet. Nytt elektrisk anlegg ble også montert da det gamle bar preg av tidens tann med sprø isolasjon og fillete tøyvev rundt ledningene. Motor, girkasse og bakaksel fikk nye pakninger og lakk, da de alle var godt fungerende komponenter som ikke trengte full renovering, kun kosmetisk. Nye Competition 72 eikers 5,5" felger var innkjøpt, og bilen fikk radialdekk i dimensjonen 185/65-15 da jeg ikke tok sjansen på å kjøpe så brede diagonaldekk i frykt av å få en bil som ikke var god å kjøre. I august 1998 rullet bilen på veien igjen og det var da godt å kunne reise hjem med pokal i bagasjerommet etter å ha skrudd hele natten for å være med på det første treffet etter restaurering.

Etter en stund fant jeg ut at jeg ville sette på lavere og stivere fjærer på bilen, jeg syntes den virket litt høy, spesielt fronten. Dette ga en enda bedre kjøreopplevelse og svingkjøring ble enda mer moro! Samtidig ble det montert Brooklandsruter som ble brukt på bilene da de kjørte løp med dem på 50 tallet. Den originale frontruten kan da taes bort, det blir mindre luftmotstand og kjøreopplevelsen stiger enda noen hakk.

Etter å ha kjørt med den originale gir-kassen med lavt førstegir noen år fant jeg ut at jeg nå ville sette inn en Close Ratio girkasse med langt førstegir og



MGAen avbildet der vi bor, på vei til Trondheim på Classic Car Show. Bilen ble selvfølgelig kjørt til Trondheim for egen maskin, grundig vasket, og kjørt inn i Trondheim Spektrum.



Interiørbilde av Competition Deluxe interiøret med tidsriktig Moto Lita ratt.

tettere mellom girene. Denne kassen var også en option, men mest brukt på Twincam utgavene. Det ble enda en ny kjøreopplevelse med ny girkasse, men det lange førstegiret gjorde at jeg begynte å lengte etter mer motoreffekt.

Det ble innkjøpt en Crossflow topp for å kunne sette på 2 doble forgassere. Dette er et topplokk laget i aluminium som ble utviklet av HRG Derrington på 50-tallet som en trimdel. Samtidig med topplokket kjøpte jeg en oppborret motor på 1950 ccm for å få mer volum. Men heldigvis er jeg bilmekaniker av yrke, og før jeg begynte å sette inn motoren oppdaget jeg at her er det noe som ikke stemmer. Motorens bunndel ble demontert og en lite fagmessig overhaling ble avslørt. Men en ny sesong var snart i gang, og for å få litt mer volum ble en 1622 ccm motor gravd fram fra mitt eget delelager. Denne fikk nyslipt

veivaksel, nytt register og stempel-fjærer, og tilslutt ble Crossflowtoppen satt på med 2 stk Weber 40 DCOE forgassere. Denne var tenkt som en midlertidig motor mens jeg skulle bygge min egen 1950 ccm motor, men den fungerte godt så den sto i bilen i 5 år.



1950 ccm med Crossflow topplokk og 2 doble Weber 45 DCOE. Her er det 160 hester å leke seg med, dette gjør bilen til den sportsvogna den skulle vært fra fabrikk den gang den var ny.



Da jeg kjøpte bilen var interiøret svart og i god stand, men etter som tiden gikk fikk jeg lyst til å sette inn et Competition Deluxe interiør. Dette betyr mer skålførmede seter med bedre sittekomfort, trekk på dashbordet i interiørets farge, og krommet list på kanten under dashbordet og krommet gitter rundt høyttaler og hornknapp. Det ble valgt farge Tan, da denne står fint til den mørke grønne lakken.

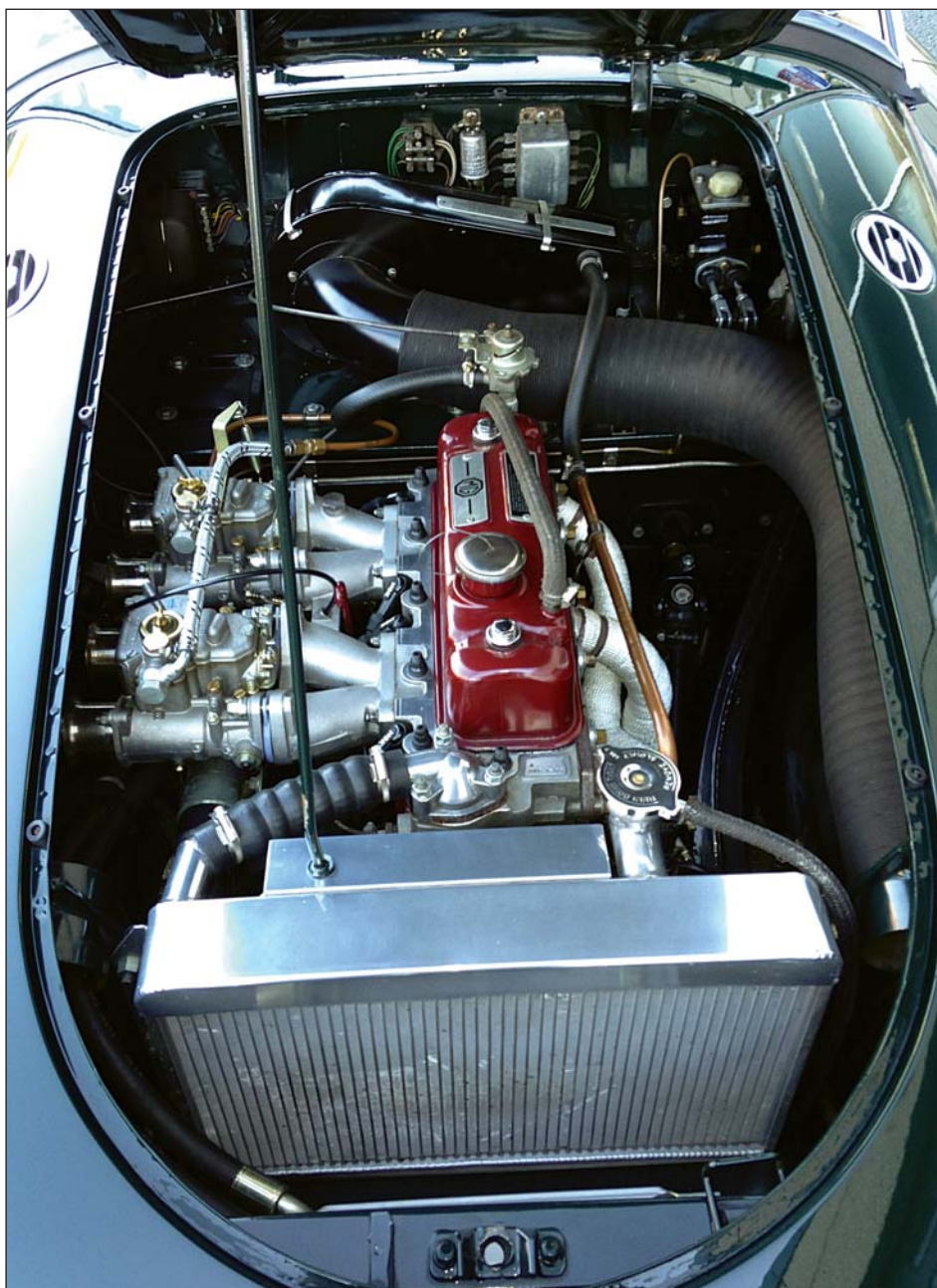
I mellomtiden hadde jeg fått tak i en 1800 ccm, 5 lagret blokk. Det ble innkjøpt smidde stempel fra Omega pistons, blokken ble borret og foringer innsatt for å være sikker på at ikke sylinderveggene skulle bli for tynne. Deretter ble en smidd veivaksel i EN40B materiale og H-profil staker i EN24V materiale kjøpt fra Farndon. Høyvolum oljepumpe, justerbart kamdrev, lettere løftere og støtstenger, aluminium bunnpanne, dynamisk balansert reimskive og ARP-bolter ble innkjøpt fra Cambridge Motorsport. Spesial Crossflow kamaksel ble innkjøpt fra Cameron Gilmour, den er på 320 grader, og gir motoren en fin effektkurve selv fra ganske lave turtall.

Det er også montert et originalt Special Tuning lettet svinghjul fra BMC, dette ble levert av MG-service Heathrow. Clutchplaten er 8,5" med organisk belegg, trykkplaten er av type AP-racing. Fordeleren kommer fra Aldon og er en spesiell fordele beregnet for å kjøre doble forgassere uten vakuumttak. Forgasserne er byttet til Weber 45 DCOE og jeg har selv bygd motoren da det å bygge motorer er noe av det jeg liker best å holde på med.

Det er montert rustfritt grenrør og grovere rustfritt eksosanlegg fra Maniflow for å hjelpe motoren å bli kvitt avgassen. Dette motoroppsettet gir ca 160 hk og bilen er blitt utrolig moro å kjøre med. Og etter som effekten er øket er det ingen problem å dra med seg en tilhenger, så da ble en dragkrok fra MG Owners Club innkjøpt og montert. Festet er godkjent av Trafikkstasjonen og bilen kan nå dra 915 kg. Jeg og min kone drar gjerne på turer og da har vi en CombiCamp hengende bak.

Bilen har rullet ca 55000 km på de årene jeg har hatt den, for mitt syn på biler er: De skal brukes og ikke bare stå til pynt!

Det siste som er blitt montert i bilen er en 5 girs T9 kasse, da den original-eclose ratio kassen ikke ble sterk nok med kraftigere motoren. Så den må nok på benken en tur for forsterkning av lagrene.



Motoren er på 160 hk og bilen er nå utrolig morsom å kjøre.



MGAen utstilt under Classic Car Show i Trondheim i 2016.







# MG-design 2005

Av Sigurd Sandtveit



Vi har presentert flere MG Conceptbiler i bladet, men etter MG Rover-konkursen i 2005 ble det ganske stille med nylanseringer. MGB Roadster ble kåret av Auto Express til den mest ønskede

nye bil i Storbritania. Ny TF er også etterspurt, men fabrikken i Kina svarer: Det finnes ingen planer for en ny MG sportsbil.



SAIC Motor Corporation Limited (tidligere Shanghai Automotive Industry Corporation) er et kinesisk statseid selskap med hovedkontor i Shanghai, Kina.

De produserer biler under en rekke merkenavn. Merkenavn som er eksklusive for SAIC er bl.a. Maxus, MG, Rover. Bilmerker produsert av SAICs joint venture-selskaper er Baojun, Buick, Chevrolet, Iveco, Skoda, Volkswagen, Wuling m.fl.

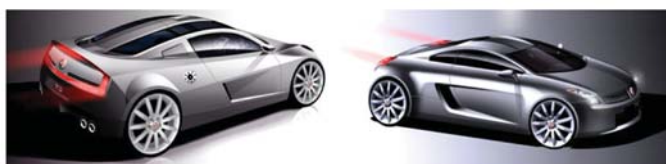
Kineserne satser nå på SUV-modellen, som selger bra.

## X120 PROSJEKTET

I 2005 planla fabrikken tre nye sportsmodeller basert på MG TF-plattformen. Noen hemmelige bilder og detaljer om det såkalte X120-prosjektet ble avslørt av Auto Express og Austin Rover Online, takket være Lee Mitchell, den viktigste designeren av disse bilene.

Den første modellen var en TF erstatning, som i forhold til sin forgjenger var rettet mot en mer kravstor kundegruppe - den samme som Porsche Boxster.

Bilen hadde en lengre akselavstand og motorvariantene var 1.6 og 1.8 liter.



Den tredje modellen var en coupé, den dyreste i prosjektet som med 2.5 liter V6-motor skulle konkurrere mot Audi TT.

Alle prosjektene ble frosset i april 2005, da MG gikk konkurs.

X120-prosjektet var begrenset til et budsjett på £ 50 millioner, og bare ni designere jobbet i Longbridge, "Product Development Centre."

(Kilde: Auto Express, Austin Rover Online via Autoblog.com)



Den andre modellen var en ny Midget, en sportsbil med kompakte dimensjoner og fet styling, som skulle konkurrere i samme markedssegmentet som Miata/MX-5 og Smart Roadster.



Når vi ser på noen av Conceptbilene blir vi lei oss. Tenk om disse hadde blitt produsert og kunne stadfestet MGs posisjon som en av verdens mest ettertraktede sporsbiler!



# MG Round the World

Artikkelen er forkortet

Kilde: MG Enthusiast • Forfatter David Knowles • Oversettelse Håkan Sigemark og Sigurd Sandtveit

Vi har tidligere skrevet at produksjonen ved Longbridge hadde stoppet, etter mer enn et århundre med bilproduksjon, og som det ser ut vil det kun bli tilbake et utviklings- og designcenter. Vi skal se på andre deler av MG-verden og i nye markeder. Vi starter med Australia, New Zealand, Thailand og Midtøsten.

## Australia

Det australske markedet har lenge hatt en spesiell plass i historien til MG. Foruten de åpenbare tradisjonelle familieband til "gamlelandet" har forskjellig MG-selskap, inkludert Nuffield produkter, BMC og Leyland Australia bygget modeller som MG TD og TF, MGA og MGB, hovedsakelig ved hjelp byggesett og deler eksportert fra Storbritannia og produsert med så mange lokale komponenter som mulig.

Sommer 2013 annonserte en nystiftet MG-importør starten av salget av MG6 kombi i mer eller mindre samme format som den britiske modellen, men importert fra Kina. Dette er et prosjekt som SAIC og nåværende eiere MG Australia ønsker å glemme fordi utfallet var en pinlig fiasko hvor hundrevis av MG6 ble importert, men kunne ikke selges fordi de ikke oppfylte viktige australske krav. Senere ble alle disse nye bilene solgt som bruktbiler til ca. halv pris og med 3 års fabrikkgaranti.

I oktober 2016 omorganiserte MG Motor Australia ([www.mgmotor.com.au](http://www.mgmotor.com.au)) og lanserte den velkjente MG3 og en oppdatert versjon av MG6 - i Australia lansert som MG6 Plus. Med høyeste utstyrsgrad var prisen £ 16 300. For dette fikk man 17" lettmetallfelger, skinnseter, xenon frontlykter med adaptive frontlyssystem, parkeringssensorer foran og ryggekamera, samt elektrisk justering for førersetet og passasjeret. MG6 leveres som standard med en halvautomatisk girkasse. Fargevalget er begrenset til oransje, hvit, sølv og svart, og interiøret er mørk grå på alle modeller. MG3 og MG6 Plus har seks års ubegrenset kilometergaranti og seks års veihjelp.

For å støtte lanseringen, kunngjorde MG Australia at en lokalt utviklet racingversjon av MG6, bygget på samme modell som Triple Eight bilen som kjørte i BTCC i Storbritannia, vil gjøre sin lokale motorsport debut på Hi-Tec Oil Bathurst seks-timersløpet 14. april 2017. Samarbeidet med James Brock og Brock Race Engineering gir høy prestisje. "Programmet MG Motorsport" vil være et viktig grunnlag for vår innsats i 2017 når vi søker å gjenopprette MG som merkevare i Australia og nå frem til en ny generasjon kunder - sa markedssjefen i MG Motor Australia.

## New Zealand

MG Motor New Zealand (som forvaltes av British Motor Distributors Ltd, med forhandlere i Auckland, Christchurch og Wellington, pluss åtte servicesteder) tilbyr MG3 og MG6 modeller. MG3 vil med utstyr som i Storbritannia koste ca. £ 9900.



MG har lange tradisjoner i Australia.

MG6 kommer som TL, godt spesifisert med skinnseter, bensinmotor og DCT - Dual Clutch Transmission - selges for rundt £ 22 900. MG New Zealand er på [www.mgmotor.co.nz](http://www.mgmotor.co.nz)

## MGs nye fabrikk i Thailand

I 2016 kom nyheten om at SAIC-CP (joint venture-selskap) besluttet å investere i et nytt MG produksjonsanlegg i Thailand. Hensikten var å bygge opp til 300 000 MG-modeller med høyereffekt for landene i regionen, blant annet Thailand. Aktuelle modeller for det første Thai Anlegget består av RHD MG3, MG3 Xross, MG5, MG6 og den nye MG GS-modellen. MG Thailands engelske nettside: [www.mgcars.com/en/Home](http://www.mgcars.com/en/Home)

## MG i Midtøsten

I 2015 åpnet SAIC Midtøsten hovedkontor i Dubai for å øke salget i regionen for merkene MG og Maxus. På slutten av 2016 meldte det lokale kontoret en regional omsetningsvekst på 30%. Med lansering av nye modeller forventes en salgsvekst på 100% i 2017!

Neste artikkel: MG i Europa, Afrika og Amerika.



MG selger i Midtøsten modellene MG350, MG5, MG6, og de to-liters versjon av MG GS, vanligvis med en seks år / 200 000 km garanti med gratis oljeskift for de første tre år eller 100 000 km.



Et bredt spekter av produkter som produseres av SAIC-gruppen, inkludert Rover, Maxus, GM og VW sammen med MG som er vårt hovedfokus.



Her skal det bygges ny stor fabrikk i Thailand.



£ 11 milliarder anlegget i Thailand vil være et knutepunkt for MG i Sørøst-Asia, og global eksport.



MG6 kan være historie i det britiske markedet, men modellen er fortsatt under bygging i Kina og Thailand og eksporteres til markeder som Australia og New Zealand. Som med den britiske BTCC, vil MG6 konkurrere i Australia, som starter i april.



MG3 fikk egentlig høy generell score i EuroNCAP-testen, men endte på 3 stjerner p.g.a. manglende "fartsgrenseovervåkingsystem" og endring av kjørefelt varsler.



MG3 utstråler et mer ungdommelig preg som gjør den til den mest genuine MG på markedet. Bilene har matchende farge på felgene.





# MG *F/TF* REGISTERET

Av registerfører Steinar Braaten



## 10-års jubileum som MGTf eier!

Nå i mars 2017 er det akkurat 10 år siden vi, familien Braaten, ble MGTf eiere. Selv om bilen ikke er en familiebil i vanlig forstand så er den absolutt en bil hele familien bruker, og har glede av. På korte som lange turer, i inn og i utland. Med manuelt gir var bilen fin til øvelseskjøring for våre tre ungdommer da de skulle ta førerkortet.



Nytten, gleden og entusiasmen med og rundt bilen er stor. Og det har vært et bekymringsfritt eierskap!

Da redaktøren etterspurte stoff fra registerførerne, falt løsningen rett i fanget på meg. 10 år som MGTf-eier sammenfattet i en artikkel håper jeg kan gi MGTf interesserte litt påfyll av kunnskap om praktisk eierskap av biltypen. Dette er ingen fasit, men rett og slett våre erfaringer med vår bil. Vi har hatt MGB i mange flere år enn TFen så dere vil se jeg sammenligner de to MGene i noen tilfeller. Skal man eie to forskjellige MGe er jammen MGTf og MGB to flotte representanter for MG-bilene. For oss har det vært en perfekt kombinasjon. Vi nyter begge biler til fulle og kommer nok aldri til å selge de.

MGTF er en oppgradert MGF. Mye av det vi har erfart med vår TF vil også gjelde for MGF. Noen forskjeller er det, en TF har f.eks. et 20% stivere karosseri, konvensjonell fjæring og mer moderne motorstyring.

## Feil/problemer

Som nevnt i innledningen har vårt eierskap vært bekymringsfritt. Og en bil's feil gjen-speiler ikke sjeldent den behandling den får av eieren. Ikke alltid, men ofte. Stell pent med bilen din så minimerer du problemer.

Elektriske feil har vi ikke hatt, bortsett fra at jeg måtte bytte den elektriske motoren til sentrallåsen av venstre dør. Det var strengt tatt ikke en elektrisk feil, men feil på et tannhjul ved den elektriske motoren. En jobb gjort i garasjen og til lav kostnad.

## Motor-toppakning

Ja, det har vært mange slike problemer med dyre toppakningsbytter som følge på K-serie motorer... Motorhavari er heller ikke ukjent om man ikke stopper ved første tegn til problemer. Men det skal sies at de aller fleste slike havarier skjedde med biler fra før 2004. I 2004, fra VIN nr: 622951 kom den såkalte PRT termostaten som bedret kjølesystemet og reduserte problemet. Helt borte er det ikke, men en betydelig bedring i forhold til tidligere biler.

Det kan skrives et helt MG-magasin om dette problemet. Så ønsker du et dypdykk ned i denne saken så legg i vei på f.eks. Internett. MGTfRegister sitt forum er en flott infokilde. [www.mgtfregister.org](http://www.mgtfregister.org) Men la deg ikke skremme! De fleste bilene har i dag fått ny toppakning, sjekk dette om du vil kjøpe deg en MGF eller TF. Det er multilayerpakningen som regnes som den beste. Har ditt kjøpsobjekt ikke



byttet toppakning til multilayer pakning ville jeg satt av penger til dette. Vår TF har ikke hatt toppakningshavari, men vi byttet til ny multilayer i 2016 for å slippe å havne i en situasjon med havarert toppakning (som "selvfølgelig" skjer på en

øde vei i Norge langt fra kompetent verksted...). Rough Luck Racing med våre gode venner Claire og Jon Norris gjorde jobben sist bilen var i England.

## Interiør.

Interiøret er et hyggelig bekjentskap. Både slitestyrke og komfort. Setene er gode, ingen problem å kjøre langt i en TF. God plass, biltypen tatt i betraktning. Varmeapparatet har god effekt, og gir masse varme ved åpen bilkjøring selv langt utover høsten. Riktig kledd er det fint å kjøre vintertid også.



## Eksteriør

Lakkkvaliteten på bilen er utrolig bra! Både styrke mot ytre påvirkninger og dybdegans. I 2007 kjøpte vi også en 2004 modell Rover 75, begge bilene i Starlight Silver. Og har ikke TFen vært bruksbil i mange år så har jammen Roveren vært det. De siste 5 årene eid av en av sønnene våre. Roveren har alltid stått ute. Lakken på Roveren er altså den samme som på TFen. Nyvasket, og gjerne nypolert, ser Roveren fortsatt ut til å komme nær sagt rett fra forhandleren den dagen den ble solgt som ny. Altså er jeg ikke bekymret for fremtidig lakktilstand på TFen. Kalesjen er lett å legge ned eller sette opp. Det tar bare sekunder. Har du kalesje med plast bakrute bør du være forsiktig så den legger seg pent ned, ellers kan den få skade, spesielt når det er kjølig ute.





### Rust

Rust finnes ikke. Rust har ikke bekymret meg så langt i alle fall. Selvsagt skal man ta vare på en slik bil, men den er fra fabrikk svært motstandsdyktig mot rustproblemer. De norske solgte TFene har blitt understellsbehandlet før levering. Igjen sammenlignet med Roveren, det finnes ikke rust på den heller. Dog, kost på deg en rustbehandling av bilen, det er alltid lurt. Og vær obs på eventuelle karosserireparasjoner i forbindelse med kvalitet og rustbeskyttelse.

### Kollisjonssikkerhet

MGTF kom godt ut av det i EuroNCAP test da den ble solgt ny. Jeg har sett bilder fra flere ulykker med disse bilene og er imponert over styrken og beskyttelsen selve kupeen gir fører og passasjer. Sammenlignet med de eldre MGer, som er livsfarlige i selv mindre kollisjoner, sitter du svært trygt i en F/TF. Frontruterammen er meget sterk og bygget som bilens veltebøyle. Selv om bilen ikke er en helt ny konstruksjon føler vi oss trygge i bilen. Moderne og meget gode kjøreegenskaper gir sitt viktige bidrag til sikkerhet og trygghet også. Se EuroNCAPs websiden her: [www.euroncap.com/en/results/mg/tf/15613](http://www.euroncap.com/en/results/mg/tf/15613)

### Praktisk bruk

Vinterkjøring er gøy med TF! Vi har ikke kjørt bilen mye på vinterføre da vi ikke vil ta den ut på saltede veier. Men her i Hallingdal har vi enda noen veier som ikke saltas så bilen er kjørt på skikkelig vinterføre noen turer de første årene vi hadde den. Med hardtopp på var det en behagelig og varm opplevelse. Ingen skal fryse i en TF! Bilen har midtmotor, så kjører du for hardt kan rumpa komme slengende fremover ganske så kjapt! Tar du hensyn til det går bilen som en drøm på vinterveier også. Utvalget vinterdekk i riktig dimensjon er imidlertid begrenset.

Hardtopp er ikke det ekstrautstyret du trenger mest. Tatt i betraktning at du sannsynligvis bare skal bruke bilen som entusiastbil fra tidlig vår til sen høst. Hardtoppen gjør bilen lun, demper støy utenfra, er lett å sette på og ta av. Kort sagt, en hardtopp er et fint tillegg utstyr. Ikke nødvendig å kjøpe ekstra, men følger hardtopp med din bil så ta vare på den!

### Bagasjeplass

Det er overraskende hvor mye du får med deg. En ferie for to er fullt overkommelig for de aller fleste. Som for alle MGer må man pakke med omhu. Du har bagasjerom bak, plass bak setene og også plass foran under panseret. Om du har en TF modell levert uten reservehjul, eller velger å ta ut det som er der og kun satse på punkterings-skum gir rommet foran god plass til en bag eller to.

En MG eier vil uansett være en kreativ person til å pakke sin bil! Som nevnt har vi også en MGB og vi får med oss like mye i begge bilene. En må bare pakke etter hver bils muligheter. Vær obs på at bagasjerommet ligger rett inntil motoren og at det ikke er rett sted å legge ting du vil holde kjølig.



### Service

Vi har gjort alle servicer selv, eller fått det utført på våre årlige turer til England. De fleste eiere vil fint kunne gjøre slikt som oljebytte osv. selv. Motorrommet kommer du til ved å fjerne topplaten bak setene. Noe omstendig, men fullt gjennomførbart for de aller fleste. Diagnose: alle moderne biler har databasert styring på en eller annen måte. T4-testbook er det originale diagnoseutstyret levert til de opprinnelige MG-forhandlerne. Noen få har dette fortsatt, noe av dette utstyret er overtatt av MG-entusiaster. Men det begynner å bli gammelt så det finnes nå nyere alternativer på markedet. Pscan, pscan.eu i England leverer diagnoseprogram du kan installere på din egen PC eller MAC. Det finnes også enklere feilkodelesere å få kjøpt, eks. hos Biltema. Bruk weben til å sjekke.

### Dekk

Bakdekkene slites dobbelt så fort som fordekk. Rett og slett fordi bilen har midtmotor som ligger tyngre på bakhjulene enn foran. Toyo og Falken er de to produsentene som anbefales både av MG Motors og svært mange entusiaster. Igjen, se teknisk forum til MGFRegister.

### Noen påkostninger vi har gjort på vår TF.

Daytona eksos, rustfritt fra Mike Satur. Testet til å være det beste trimmingseksos-anlegg for F og TF. Rustfritt stål gir også lang levetid, sportslig lyd og bedre pust for motoren. Bilstein støtdempere. Et "handling kit" satt sammen av VHS, Vehicle Handling Solution. Et firma drevet av ingeniører fra MG Rover i Longbridge, England. Etter vår mening det beste og viktigste en skal koste på seg om du vil oppgradere bilen din! Big brake kit. Fra VHS dette også. For bakhjulene. Større bremseskiver og mer bremsevirkning bak. Kjølører i rustfritt stål. Radiatoren er foran, motor bak. Altså må kjølevæsken transporteres. Og det gjøres i metallrør som kan ruste og derpå følgende lekkasjer. Mange bytter til rustfrie rør fra England. Det er lurt! Høytalere (om man har) bak setene er av den enkle sorten og bør byttes ut. Man kan med fordel også bytte de som sitter i dørene. Begge oppgaver ganske enkelt gjennomførbart for de fleste. Dab+ radio er også noe en bør ha i dag. Vi kjøpte en Pioneer radio med cd spiller, enkelt å bytte.

### Deletilgang

Det finnes norske deleleverandører, f.eks. MG Hagen som skaffer deler. Vil du bestille fra England er f.eks. Rimmer Bros i Lincoln meget flinke. Brukte deler kan du f.eks. få fra MGF&TFBitz eller Martin Smith. Alle finner du på Internett.

### Konklusjon

MG TF er en MG som gir deg entusiastglede i mengder! Sikre, gode kjøreegenskaper og en verdig modell i den store MG-familien. Kjøp bil mens det ennå finnes gode TF-eksemplarer. Norsk bil er enklest, men det finnes bra biler i utlandet også, f.eks. Tyskland

Dette får holde i denne omgang. Lurer du på mer så ring meg eller send en epost. Du finner mine kontaktdata i bladet under "registerførere".



For enkelte er TFen en helårsbil.







# MGA-SPALTEN



Her presenteres stoff, spesielt av interesse for MGA-entusiastene.

Hans Løvdahl, registerfører MGA  
Mobil: 909 50 969  
hans\_lovdahl@hotmail.com

## Oppfordring fra registerfører

Som registerfører for MGA forsøker jeg å holde rede på hvem som eier de cirka 250 MGAene som befinner seg i Norge. Det er ikke lett. Derfor er min oppfordring at man sender meg en mail eller SMS med opplysning om eierskifte (gjelder også dem som ikke er medlem i klubben) når en MGA skifter eier. Jeg ønsker følgende opplysninger: Reg.nr. eller VIN nr., gammel eiers navn og adresse, ny eiers navn og adresse. Ta gjerne med mailadresser også.

## Prosjekter

Dersom du restaurerer en MGA som ikke har fått norsk registreringsnummer, så vil jeg gjerne motta opplysninger om prosjektet. Særlig er jeg interessert i bilens karosserinr. (VIN nr.) og motornr. Samt motorstørrelse. Opplys også gjerne om eventuelle modifikasjoner i forhold til standardspec., fargekombinasjon og lignende.



Fra MGA-Dagen i 1999.

## MGA – Dagen 2017

STAVERN 12. - 13- AUGUST

Dette året ønsker vi velkommen til MGA – dager i tradisjonsrike Stavern; lørdag 12. og søndag 13. august. Vi følger i Tordenskiolds fotspor og “inntar” Fredriksvern marineverft lørdag formiddag. Der skal vi overnatte i Justissektorens Kurs- og Øvingssenter (JKØ) inne på festningsområdet. Bilene får stå trygt for natten på gårdsplassen.

Vi møtes utenfor kurssenteret lørdag kl. 11.00. Derfra kjører vi i følge til Nevlunghavn, hvor vi inntar lunsj. Etter en kort tur i Brunlanes-distriktet, samles vi igjen på gårdsplassen (JKØ) for å “mingle” rundt bilene.

Om kvelden lørdag 12. august spaserer vi til Hotel Wassilioff like ved, hvor vi disponerer eget lokale. Der inntar vi en tre retters middag mens vi hygger oss med diverse programinnslag.

Etter en bedre frokost søndag morgen, pakker vi i bilene og drar i samlet flokk til Unneberg Bil i Tønsberg. Vi avslutter utpå ettermiddagen.

Vi ønsker å se MGAer i alle utgaver fra nyrestaurerte biler til gamle “vrak”. Hvis bilen din er halvferdig: Sett den på en henger og ta den med.

Stavern ligger mindre enn 2 timer fra Oslo, med kort avstand til Larvik og ferjeforbindelse til Danmark. Vi håper derfor på internasjonal deltagelse også i år.

Velkommen til Stavern i august!

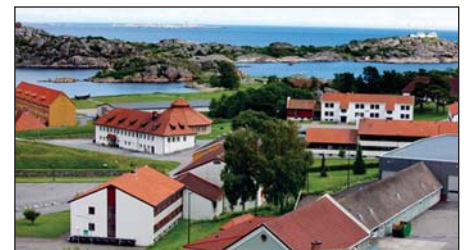
Halvor og Hans



Vi skal bo sikkert på Justissektorens Kurs- og Øvingssenter - JKØ



Kom gjerne å vis frem prosjektet ditt.



Stavern er årets MGA-sted.



Stedet for 3-retters middag lørdag kveld: Hotell Wassilioff





Av Sigurd Sandtveit



**LMK sende den 8.2.2017 ut informasjon til eierklubbene og ba om publisering i medlemsblad, på klubbens nettsider o.l. Informasjonen var**

**så mangelfull at den skapte flere spørsmål enn svar.** (redaktørens understrekinger)

(mailen)

Vedlagt følger et skriv knyttet til at LMK har sagt opp Samarbeidsavtalen med WaterCircles. Det er ønskelig at denne informasjonen meddeles videre til lokalavdelinger, forsikringskontakter, medlemsblad, hjemmesider slik at man unngår mest mulig spekulasjoner rundt dette. LMK vil holde klubbene løpende orientert.

(skrivet)

**LMK har sagt opp Samarbeidsavtalen med WaterCircles Norge AS.**

Styret i LMK vedtok 26.01.2017 å si opp Samarbeidsavtalen med WaterCircles Norge AS. Da det har vært sprikende informasjon og spekulasjoner rundt forsikringsordningen i senere tid, ser LMK derfor nødvendigheten av at våre eierklubber gjøres kjent med dette. Omstendighetene rundt oppsigelsen kan vi foreløpig ikke kommentere ytterligere. LMK-forsikringen vil bli videreført, og dette får ingen umiddelbare konsekvenser for dem som allerede har en LMK-forsikring. LMK vil komme med ytterligere informasjon når dette foreligger, og nytegning av LMK-forsikring vil derfor inntil videre fortsette som normalt.

Med vennlig hilsen

Stein Christian Husby  
Generalsekretær LMK

**Ble du klokere av dette - neppe. Formålet med å sende ut skrivet var: ...at man unngår mest mulig spekulasjoner rundt dette. Som redaktør ba jeg Husby om mer informasjon og fakta dersom jeg skulle lage en artikkel om saken. Den 10.2.2017 fikk jeg en mail hvor han skrev:**

Hei igjen!

Ja, dessverre er den informasjonen vi sendte ut mangelfull på en rekke områder. Dette er beklagelig, men dette skyldes at LMK ikke kan besvare disse spørsmålene fullt ut p.t. LMK har valgt å si opp Samarbeidsavtalen med WtC. Deler av denne saken vil bli en Landsmøtesak, og derfor kan ikke LMK prebehandle en rekke av disse spørsmålene. Vi har heller ikke en full klarhet i når samarbeidet opphører, og her vil LMK-klubbene bli løpende orientert.

Det vi imidlertid kan si er at samtlige har forsikring p.t. i WaterCircles og her vil alle bil inntil den enkelte forsikringstaker selv sier opp avtalen. Dette følger av forsikringsavtaleloven. If AB er forsikringsgiver ut 2017 og står for solvenskapitalen i selskapet. Inntil videre går alt som før med hensyn til nytegning og fornyelser. Vi anbefaler alle våre medlemmer om å ikke foreta seg noe før ytterligere informasjon kommer fra LMK.

Med vennlig hilsen

Stein Christian Husby  
Generalsekretær LMK

**WaterCircles kjenner seg ikke igjen i LMKs beskrivelse - de hadde ikke mottatt annen informasjon enn at LMK hadde besluttet 26.1.2017 i styremøte å si opp avtalen og kjente ikke til mailen og skrivet da jeg kontaktet WaterCircles: 1) for å avklare om dette ville få noen konsekvenser for medlemmenes forsikringer 2) for å få WaterCircles kommentarer til LMKs utspill.**

**LMK representerer ca. 140 klubber med over 50.000 medlemmer og mer enn 145.000 registrerte veterankjøretøy. Ikke sikkert at klubbene som egentlig eier LMK er enig i beslutningen om å si opp avtalen. Dette avklares først på Landsmøte 22.4.2017.**

**Jack Skallerud Bråthen, Adm. Dir WaterCircles Norge AS svarte meg 9.2.2017:**

Informasjonen som LMK har sendt ut til medlemmer og organisasjon er dessverre ikke koordinert med WaterCircles. Det synes vi er veldig beklagelig. I tillegg er teksten, sett med våre øyne, også villedende i forhold til de faktiske forhold. Teksten slik den står beskrevet her gir inntrykk av at det har vært sprikende informasjon og spekulasjoner rundt forsikringsordningen i senere tid, og at dette skyldes WaterCircles (siden det er LMK som sier opp). Dette stiller vi i WaterCircles oss uforstående til. Vi holder kontinuerlig dialog med våre kontaktpersoner i LMK og har i vårt fem-årig samarbeid hatt jevnlig møter hvor stort og smått har vært diskutert. Vi kan ikke se at vi på noen som helst måte har bidratt til "sprikende informasjon og spekulasjoner rundt forsikringsordningen i senere tid". Tvert i mot så jobber vi hver dag med å opprettholde Norges beste kundeservice for LMK-medlemmene, og alle andre kunder av oss. Når det gjelder innholdet med tanke på oppsigelse av ordningen så kan vi kun kommentere at vi har mottatt en oppsigelse fra LMK. Avtalen inkluderer imidlertid to parter, og et eventuelt brudd i samarbeidet, på tampen av en avtaleperiode, finner vi i lys av den dialogen vi har hatt med våre kontaktpersoner i LMK frem til nå, helt uforståelig.

Denne ukoordinerte informasjonen har ledet til en storm av fullstendig unødvendige telefoner. Av den grunn kan medlemmene nå oppleve at vi har lengre svartider enn normalt på telefonen (våre svar-tider har normalt ligget på ca. 10 sekunder). I den forbindelse ønsker vi å informere om at alle forsikringer løper som normalt, og trenger du en ny forsikring så er det bare å kontakte oss.

**Før bladet gikk i trykken sendte jeg mail til LMK og spurte: Har LMK mer informasjon å komme med i saken?**

**Her er svaret fra generalsekretæren 27.2.2017:**

Hei!

Situasjonen er dessverre slik at på innværende tidspunkt kan ikke LMK komme med mer informasjon om den aktuelle saken. Dette beror på hensyn knyttet til den videre prosessen rundt avvikling av samarbeidet mellom WaterCircles. Samtidig søker LMK en mulig ny samarbeidspartner for LMK-forsikringen.

Jeg vil også legge til grunn at WaterCircles er i stor grad bundet av de samme hensyn knyttet til uttalelser i sakens anledning.

### NÅR FORSIKRING BLIR INTERN TÅKEPOLITIKK



Tom T. Græger, tidligere generalsekretær i LMK, har skrevet en kommentar til saken på LMKs Facebook-side:

<https://www.facebook.com/LMK-Motorhistorisk-159171274291003/>

LMKs styre er valgt av min klubb for å forvalte grunnlaget for mitt forhold til LMK; at mine tre motorhistoriske kjøretøy blir tatt godt vare på. Ikke bare gjennom politisk lobby, men også med den gode LMK Forsikring.

Styret vedtok 26. jan. i år å si opp forsikringsavtalen med WaterCircles pga "sprikende informasjon og spekulasjoner", og "Omstendighetene rundt oppsigelsen kan vi foreløpig ikke kommentere ytterligere". (www.lmk.no). Vi forsikringstakere får beskjed om å fortsette som vanlig og forsikre stadig mer. I det samme selskap dere - og på vegne av klubben min og meg som eiere av LMK - sier opp avtalen med. Da jeg var ansatt som generalsekretær i LMK hadde vi tilsammen over 7000 kjøretøy med LMK Forsikring i tillegg til 2500 veterankjøretøysforsikringer. Vi var da 5000 personer som hadde valgt denne tryggheten, og vi er sikkert ikke færre i 2017. Både som ansatt og som menig forsikringstaker har jeg også vært svært fornøyd med WaterCircles som forsikringselskap.

Styrets tåkeprat kan jeg som medlem og LMK forsikringskunde ikke godta. Hvem/hvilke er det som "spriker og spekulerer"? Vi 5000 medlemmer og LMK-forsikringskunder skal selvfølgelig få vite hvorfor denne avtalen med WtC er sagt opp, og hvorfor jeg skal fortsette å tegne forsikringer i det samme selskapet som om ingenting er hendt. Så:

1. Hvorfor er avtalen sagt opp?
2. Hvem er det som "spriker og spekulerer", og som er så viktige at LMK-avtalen blir sagt opp?

Dette skal vi 5000 forsikringstakere vite nå, slik at våre klubber får forberedt seg til denne landsmøtesaken i god tid.

Hilsen fra medlem nr. 6764 i Norsk Tempoklubb,  
Tom T. Græger

Det henstilles derfor til at man avventer en videre publisasjon av saken utover de klare faktum at LMK har sagt opp Samarbeidsavtalen og at alle med LMK-forsikring vil få en underretning når ting er avklart. Ingen av de impliserte parter vil i praksis kunne delta i en "avklarende og åpen debatt" i kommende nummer av MG Magasinet.

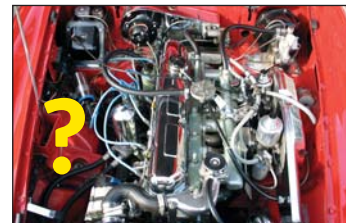
Med vennlig hilsen

Stein Christian Husby  
Generalsekretær LMK



# Teknikk & Råd & Tips & Erfaringer

I denne spalten gir vi medlemmene råd og tips om vedlikehold, reparasjoner og forbedringer av MGen. På klubbens nettsider [www.nmgk.no](http://www.nmgk.no) finner du "Teknisk forum". Der kan du også stille spørsmål og få svar fra klubbens mange eksperter og lese om hvordan andre har løst sine tekniske problemer og utfordringer.



## MGB SOM «PRO TOURING» PROSJEKT

Tekst Ivar Sagen • Foto Sigurd Sandtveit



Mitt første møte med MGB var på rådhusplassen i Bonn sommeren 1962. Kremhvitt med rødt interiør. Litt av en ønskedrøm den gang. Men drømmen forble en drøm helt til 1999. Da kjøpte jeg Roger Williams' bok "How to give your MGB V-8 power" og begynte å lete på nettet i England etter et passende objekt. Det fant jeg hos Gärt Ekberg i Kungsbacka. Der stod det en nyrestaurent MGB "at no cost limit" til salgs. Jeg fikk med en venn og kjørte dit for å se på bilen. Nytt Heritage karosseri, ny Gold Seal motor og ellers mye nytt. Bilen var en gave til en datter på 18 med ferskt førerkort. Hun kjørt 56 mil og leverte bilen tilbake fordi hun heller ville ha en moderne bil i stedet for slikt umoderne skrot! Jeg ga et "skambud" på bilen og reiste hjem uten forventning om å høre noe mer, men faren som var Am Car entusiast og hadde 3 Corvetter, syntes nok MGen var for puslete og slo til.

Da jeg hentet MGen, ble det jo en diskusjon med Ekberg om ombygging til Rover V8 som var mitt utgangspunkt. Ekberg foreslo å bruke Volvomotor. Den ville jo nærmest passe rett inn. Han tenkte nok på en B20 motor, men jeg så for meg en B23 med turbo og omtrent samme effekt som Rover motoren.

En komplett B23 ET med girkasse og elektronikk ble bestilt og demontering av motor med girkasse, forstilling og rustfritt eksosanlegg ble satt i gang med friskt mot. Dette ble solgt til Reidar Webster og dekket innkjøp av ny RV8 frontaksel hos Ekberg. Den bestilte Volvomotoren ankom og de neste to årene hadde jeg ikke fritidsproblemer, men nok av tekniske. Det var godt at jeg hadde stor garasje, et velutstyrt verkstedsrom og gode hjelpere.

En detaljert fremdriftsbeskrivelse av motorbyttet vil være uinteressant for de aller fleste, så derfor følger en kortversjon av arbeidet: I lengderetningen passet motor/girkasse nesten perfekt. Girspaken måtte bare justeres litt mot venstre pga at "hullet" i kardangtunellen ikke ligger i senterlinjen på MGen. Det store problemet var at i en Volvo er motoren montert med 15 graders rotasjon mot høyre og det var umulig i MG. Her må den monteres rettstående fordi motorrommet er så smalt. Det var enkelt å lage nye motorbraketter som passet på de originale festene i karosseriet og det måtte bankes ut litt plass til starteren. Det store problemet



var innsugsmanifolden som måtte heves 15 grader for å stå i riktig posisjon. Flyvåpenets verksted på Kjeller er vel kanskje Norges best utstyrte og daværende verksmester en god venn av meg. Han matet de nødvendige dataene inn i en CNC maskin og utkom et 15 graders aluminiums stykke med alle korrekte hull og kanaler som ble sveiset på innsugningsmanifolden.

Oljefilteret måtte flyttes på samme måte som ved V-8. Det medførte at dynamoen måtte flyttes til den andre siden og fikk liten justeringsbevegelse p.g.a. fordeleren. Senere viste det seg at CPUen (Central Processing Unit) - prosessoren var defekt og da det var vanskelig å få tak i en ny, kjøpte jeg en programmerbar CPU med elektronisk tenningsystem. Da ble jeg kvitt fordeleren og fikk bedre plass til dynamoen. Vann-temperaturføleren på MG er av kapillær-typen og min venn dreide en overgang slik at den passet i Volvo topplokket. Volvos oljekjøler ble benyttet men intercooleren var for stor og jeg fikk tak i en fra Ford Cosworth som passet. Jeg monterte radiatoren fra RV8 som passet rett inn. Clutchhus fra rettstående B20 passet rett på og ny mellomaksel fra KNN ble montert. Før motoren ble montert fikk den full overhaling med nye lagre, stempelringer, register, oljepumpe og registerrem. Dessuten ble topplokket også renoveret og kamaksel skiftet. Tilleggsinstrumenter for turbotrykk, oljetemperatur og voltmeter ble montert på radioens plass.

Så var det klart for prøvekjøring. Den avslørte etter hvert flere problemer:

- 1) Motoren ble for varm ved kjøring.
- 2) Pipelyd foran ved hard innbremsing.
- 3) 3,91 utvekslingen ble for "høy".

1). Ble løst ved at min venn på Kjeller tok med panseret og louvret det. 2). Pipelyden kom av at motoren beveget seg noen mm

fremover ved hard innbremsing og nedre reimhjul kom i kontakt med tannstangen. Denne ble flyttet frem 10 mm og rattstammen forlenget tilsvarende. 3). Bakakslingen ble byttet til RV8 aksel (3,07) med Quaife diff.sperre, kompositt monobladfjærer, gassdempere med tilhørende forsterkningsbraketter og stag. Dessuten ble det bygd om til skivebremser bak også og Dunlop eikefelger 6x15 med 195/55x15 dekk.

Ny prøvekjøring ble en gledelig opplevelse. Alt virket som det skulle og ombyggingen ble godkjent av biltilsynet uten anmerkninger.

PS. Etter godkjenningen har jeg skiftet til Hoyle bakaksel med uavhengig fjæring og ombygde Mazda skinnstoler for MG fra tyske MA Styling. Og nå er jeg så gammel at heretter skal MGen få fred og bare benyttes til koseturer.





# Tid for vårpuss

Av Sigurd Sandtveit



Her har vårpussen kanskje tatt litt overhånd, men fint er det!

Om du ikke fikk gjennomført det meste på høstklargjøringen er det nå på tide å planlegge hva som skal gjøres og sjekkes før bilen skal på veien for en ny herlig kjøresesong!

## BATTERI

Sjekk irring på batteripoler/kabelsko, ta batteriet ut av bil og skyll det med vann, bruk børste på polene. Kontroller vannnivå i battericellene. Ved bruk av et voltmeter kan en måle hvilespenningen - den bør ligge på 12,75 volt på 12 volts batteri og 6,75 volt på et 6 volts batteri. Topplad batteriet før du tar årets første tur.

## MOTOR

Om du ikke skiftet olje og oljefilter sist høst gjør det nå (oljeskift før vinterlagring anbefales). Kontroller oljenivået, se etter oljlekkasjer/svettning. Sjekk alle oljeslanger og bytt dersom det er antydning til sprekker. Kontroller kjølevann på radiatoren og vannslanger om det er blitt sprekkdannelse eller synlige lekkasjer, sjekk slangeklemmer og at vannpumpa er tett. kontrollér og stram viftereima om nødvendig (reservereim bør ligge i bagasjerommet). Der hvor det er montert elektrisk kjølevifte må en påse at denne starter da motoren kjøres driftsvarm første oppstart, her sitter det tempfølere som styrer start av vifte. Kontakter kan være irret eller at tempgiver ikke funker. Kontroll og rengjøring/skifte luftfilter. Bensinslanger sjekkes, at de er myke og uten sprekker eller lekkasjer. Er det forgasser med en svart propp (Zenith-forgasser) skal det her være forgasserolje i reservoaret, dette for at vi får en jevn bevegelse av overføring bensin og luft til motor. Olje til SU- og Zenithforgassere: Vanlig motorolje 15W/40 eller spesialolje Carb Damber Oil. Kontroller tennpluggene og stiftene i fordeleren.

## BREMSER

Kontroller at det er bremsvæske i reservoaret. Mangler det væske må en se etter lekkasjer. Ved normalt nivå trå pedalen med et trykk og hold trykket for da å kjenne om det er en pedal som holder sin høyde, ingen sig = ingen lekkasje. Er det to år eller mer siden bremsvæsken er skiftet: skift (gjelder ikke silikonebremsvæske). Det er tre fleksible bremseslanger på bilen, en til hvert forhjul og en til bakakselen. Kontroller at disse er hele uten sprekker og tørre.

## HJUL OG DEKK

Myndighetenes krav til minste tillatte mønsterdybde på sommerdekk er 1,5 mm. Sjekk dekkene for skader og riktig dekktrykk. Kontroller også reservehulet. Kontroll av hubber/felger med sentermutter: Jekk bilen opp. Få en medhjelper til å holde bremspedalen inne. Prøv å rotere hjulet frem og til baks. Dersom du kjenner en slakk da er det prismene i felg og hubb som begynner å bli slitt og du må vurdere om tiden er inne for å skifte de slitte delene. Gummi er ferskvare. Gamle dekk blir harde og mister mye av friksjonen - særlig på våt veibane. Maks 10 år på dekk.

## FORSTILLING

Før en kontroll av forstilling, jekk opp bilen, ta tak i hjulet oppe og nede og dra det mot deg, da vil en kjenne om det er slakk i hjuloppheget. Tar man tak i hjulet på tvers vil en kjenne slakk i styreledene, er det slakk kan en smøre opp bæredeler og endeledd for da å kjenne om alt er blitt stramt og fint, eventuelt sett inn nye deler.

## CLUTCH OG DRIVVERK

Sjekk at det er riktig væskemengde i reservoaret. Det bør være en viss dødgang på clutchpedalen, kan måles til 1,5 mm på utløserarm (arm som går inn i clutch-huset). NB! Clutch og bremsvæske er samme type væske. Kontroller olje på girkasse og differensialen. Oljene her bør også en gang iblant skiftes. Se instruksjonsboken. Der står også oljetypene.

## DIVERSE

- Kontroller at alle lys virker. Irring og dårlig kontakt er ikke uvanlig.
- Kontroller belger og ledd på rattstang og tannstang.
- Kontroller at det ikke finnes lekkasjer i støttemperne.

## Serviceintervaller

Vi har tidligere skrevet om klargjøring av MGen før vinterlagring og før kjøresesongen starter. Her er noen gode råd fra Truls Sundt om hvor ofte du bør bytte slidedeler og deler som har begrenset levetid - uansett antall kjørte kilometer.

### Utskifting bremsvæske-/rør

Bremsrør av stål skiftes når man kan se korrosjon på rørene utvendig eller på mistanke. Dersom bremsvæsken skiftes hvert andre år, får man ikke korrosjon innvendig. Test bremsen en gang imellom ved å trykke på bremspedalen ekstremt hardt. Da vil et svakt rør eller dårlige pakninger ryke. Kontroller bremsvæsken ukentlig. Da vil du oppdage lekkasjer.

### Utskifting av bremseslanger - clutchslanger

Bremseslanger bør byttes innen 10 år. Da gummi utvider seg over tid, og slangen er armert, krymper hullet innvendig, og tilslutt får man ikke retur av bremsvæsken fra caliper eller sylindere slik at bremsene kan henge.

### Slanger kjølesystem

Slanger bør skiftes innen 10 år dersom de er av gummi. Silikonslanger varer evig? Kjølevæske bør skiftes etter 3 år. Kjølevæsken inneholder tilsetninger som beskytter mot korrosjon og som brytes ned over tid. Egne "regler" for vannfri kjølevæske.

### Slanger til olje

Slanger til oljekjøler og til oljetrykksmåler bør skiftes innen 10 år.

### Slanger og rør til bensin

Bensinslanger varierer i kvalitet. De armerte originalslangene holder gjerne i 10 år. Tekstilomspunne slanger (typen som selges på bensinstasjoner og som ble levert på tyske biler) holdt gjerne ikke lenger enn 3 år. Sjekk også påfyll-



ingsslangen til tank. Rør til bensinpumpe fra tank er det røret som rustet først. Sjekk rørene for svetting av bensin.

### Bytte av bremseskiver - klosser - caliper og bremsesko

Bremseskiver skiftes dersom det bare er ca. 2 mm belegg igjen. Bremsesko skiftes når det er 2 mm belegg igjen på vulkete bånd. Dersom båndene er naglet skiftes skoene før de er nedslitt til naglene. Bremseskiver skiftes dersom det 25% rust i bremseflaten. Skiftes også når den er slitt ned 3 mm målt mot senter av slitasjeplaten. Caliper overhales/skiftes dersom stempler henger/lekker.



### Dekk

Dekk er ferskvare! Dekk som er eldre en fem år kan miste gripeevne ved våt vei og bør vurderes byttet.

### Batterier

Byttes når de ikke lenger holder lading. Godt vedlikeholdte batterier kan vare i over 10 år. Det er ikke uvanlig at et batteri som ikke vedlikeholdes varer i bare tre år. Vedlikeholdsfrie kvalitetsbatterier er dyrere, men holder gjerne i 15 år.

### Viftereimer

Riktig justerte viftereimer holder gjerne i 10 år. Dersom reimen er for slakk slurer den gjerne og blir varm, dette forringer levealderen. Skift gjerne på mistanke etter fem år. (husk å ha med ekstra reim)

### Belger på tannstang

Kontroller belger årlig for lekkasje, og skift når nødvendig.

## Oljetrykkslangen ryker!

Den er blank og ser solid ut, men "skinnen" kan bedra. Den blanke strømpa beskytter gummislangen som du ikke ser.

**Har du slange som er ti år eller mer - bytt den.** Ryker den forsvinner det fort mye olje, og i verste fall: MOTORHAVARI

## Hubber

Halvor Asland gir noen konkrete råd om kontroll og stell av hubber og eikehjul.

Langs navet/hubben og innvendig i eikehjulet, er det langsgående spor, kalt splines. Splinesenes funksjon er å overføre rotasjonskrefter ved akselerasjon eller bremsing.

1) Sjekk at hubbene er montert på riktig side. Normalt står det Right eller Left på knock-on mutteren.

2) Sørg for godt med fett på innerste konflater, på splines samt på gjengene på hubber og felgnav samt i knock-on mutteren. Det må være godt grep/friksjon mellom knock-on mutter og eikehjulet sine koniske flater, så her anbefaler jeg verken fett eller andre produkter.

3) Ikke dra knock-on mutteren på for hardt. 2-3 passelige slag er mer enn tilstrekkelig.

4) Ikke vask eikehjulet med høytrykksspyler. Vanninntregning vil føre til rust.

5) Rengjør både hubb og eikehjulsnav for fett og sett inn nytt fett - gjerne hvert år.

6) Er det begynt å bli et hørbart klikk når du starter å kjøre eller bremsen, er det et viktig varsel på at noe bør skiftes. Nye eikehjul og nye hubber gir ikke hørbare klikk.

Kjøper du nye hjul så sjekk nøye om hubbene er slitt. Ny hjul og gamle hubber er ingen god kombinasjon.



# Hva skjer i sentrene?

Oversikt over turer og møter finner du i kalenderen på: [www.nmgk.no](http://www.nmgk.no) > Aktivitetskalender

## BUSKERUD

Av Øivind Westby

### Buskerud senter med tidlig sesongstart

Første helg i januar er det passende å starte sesongen, mente noen. Og invitasjonen til MG-treff på Lampeland Hotel ble tatt vel imot, og hele 46 personer deltok. Det var ingen som kom i sin MG, men hva gjør vel det i januar? Det var likevel "Høyoktan" og Hestekrefter tilstede på festen.

Etter innsjekk og nyttårsønsker i salongen, var det klart for en tur ut i det fri. En kort busstur unna, og vi var med ett ute i naturen. Flott beliggende, oppe i skogen ligger Jørnsplass, kledd i et tynt snølag, og der ble vi ønsket velkommen med fakkellys og bål. Meget stemningsfullt. Muligheten for å bli servert godt drikke, ble benyttet, og vi lot oss villig lytte til vertens informasjon om husmannsplassen og historier derfra.

Foruten de gamle bygninger på stedet er også en Grillhytte tilgjengelig. Her var det rigget til for kos og fingermat med lokalt brygg.

Etter påfyll av fast føde og høyoktan, var det tid for tur tilbake til hotellet. Det er ikke hver dag vi kjører kanefart, men nå passet dette veldig godt. Fem flotte ekvipasjer fraktet oss i behagelig tempo tilbake til hotellet. Hva passer bedre for MG-entusiaster enn det å kjøre åpent!

Etter en liten vask og polish, møttes vi for å innta middag. God mat, fine taler, gode bordvitser og ros til initiativtakerne, skapte både latter og mye hygge.

Skal jeg legge responsen fra deltakerne til grunn, MÅ vi gjøre dette hvert år.



Fem flotte ekvipasjer fraktet oss tilbake fra grillhytta på Jørnsplass hvor vi fikk servert fingermat og lokalt brygg.





# MIDT-NORGE

Av Trygve Sandberg



Goodwood Motor Circuit er en racerbane like nord for Chichester i England. Banen er 3,862 km lang og ble innviet i september 1948. Goodwood var Storbritannias første permanente racerbane etter andre verdenskrig.

Undertegnede, Kjell Ivar Haltvik, Petter Nessimo, Per Johan Krogdahl, Per Åge Krogstad, Odd A Hiller, Einar Grimstad og Gunnar Utvik dro i september 2016 til Goodwood Revival. Dette er en tredagers gigantisk motorfestival med veteran. Man må ha tidsriktig antrekk for å delta og vi tok på oss kortbuksa, tweedjakken og sixpence. Kvinnfolka så ut som kvinnfolk og karfolka så ut som mannfolk! Chichester er en liten by på størrelse med Levanger. Den ligger et lite stykke inn i landet, mellom Brighton, hvor vi bodde på hotell hele weekenden, og Portsmouth på sørkysten av England.

Goodwood Revival er en årlig happening i september med flere racerbiløp, motorsykkellop, trøbilløp for barn, flyshow, musikk fra epoken 1948-1966, tivoli, utstillinger, veteranbilsalg, brukmarked, mat og øltelt, puber og mye mere. På en gedigen plen var det finbilverksted. Undertegnede brukte flere timer på finbilverkstedingen. Biler fra 1910 til ut på 60-tallet.

Goodwood er navnet på plassen der det hele foregår. Vi tok tog fra Brighton og ble hentet på stasjon av veteranbusser som gikk i skytteltrafikk hele dagen. Opprinnelig var dette en militær flyplass under andre verdenskrig. Da krigen var over fant lorden som eide området at han skulle bygge en racerbilbane rundt flystripa.

På fredagen var det løp med Austin A 35. Vinner ble Rowan Atkinson (Mr. Bean). I et av løpene var det ingen av bilene som kostet under 1 million engelske pund. Det vil si rundt 10 millioner norske kroner. Vi så også biler som var takstert til 20 millioner pund.

Det var flere gigantiske storskjermer over hele området slik at vi kunne følge racene og egne radiosendinger med oppdatert info. Mellom 40 og 50 tusen var innom festivalområdet daglig.

Etter Goodwood dro vi til Morgan Fabrikken med en totalproduksjon på ca 540 biler i året. Alt blir gjort på gammelmåten. Vi hadde leiebil som også tok oss til Haynes Internasjonale Motormuseum og til British Motormuseum i Gaydon. Der er det bare engelske biler. Blant annet en 1913 modell Morris som ble tegnet av Gunnar Poppe fra Skogn.

På heimturen, mellom Bristol og London overnattet vi på et slott. Hallmark Hotel the Welcombe, og det hadde 52 piper, sju hovedinn ganger, 12 peiser og 365 vinduer. Har du tid og anledning så anbefaler jeg en tur til Goodwood Revival.



## Aktivitetsskalendar 2017

Med forbehold om endringer:

- 31.1 Styremøte Trondheim
- 7.3 ev. 14.3 Garasjebesøk Classic Cars, Lånke, Geir Hagen
- april Garasjebesøk, Stjørdal, Arve N Hofstad
- mai Garasjebesøk, E Nordli, Trondheim
- 13.5 Vårmonstring, Torget Trondheim
- 8.-11.6 NMGR, Rauland-Haugesund
- 13.6 Grillaften, Vangen gaard Skogn
- 16.-18.6 Fjell vukku, Teveltunet Meråker
- 8.-9.7 Hårsøya, Selbu
- 5.-6.8 Bilpanorama utstilling, Trondheim
- 17.-20.8 Norsk MG Treff, Farsund
- aug Thamsløpet, Orkanger
- aug Kallsjøen rundt, Sverige
- Stokkøya, N-trøndelag
- Cars & Coffe
- 10.10 Styremøte, Levanger
- des Julebord, Stjørdal

DER DET IKKE ER OPPGITT DATO BLIR DET SENDT SMS/MAIL I FORVEIEN



# ROGALAND

Av Bjørn Erik Vesterås

Rogaland Senter har hatt stor aktivitet i MG garasjen i Sandnes som er klubbens samlingspunkt og flittig besøkt på tirsdag ettermiddag, mekkedager og ellers i uka.

Klubblokalet fikk ny løftebukk i november og L-11226 til Bjørn Erik Vesterås var den første som ble "prøveløftet". Dette var så "vellykket" at ved nærmere ettersyn måtte kanalene på førersiden skiftes. Dette ble gjort av Bryne Bil/Bil Extra i januar 2017. Løftebukken har vært til stor nytte i mekkearbeid for klubbens medlemmer. God drøs blir det også tid til i kaffekroken på garasjen. Det står nå fire biler fast på vinterlagring i garasjen.

Vi har planer om å invitere medlemmene i distriktet til vårsjekk i lokalet og med anledning til å benytte løftebukken. Klubben har fått to nye medlemmer med to MGBer - Arvid Johnsen og Bjørn Chr Grassdal. Velkommen!



Den 13. januar var det årsmøte som ble stødig ledet av senterets leder Erling Vølstad, som ble gjenvalgt for en ny periode. Etter årsmøte var det festlig samvær med

pizza og forfriskninger. Fra venstre Kåre Fossum, Leif M. Smedvig og Arvid Johnsen.

På mekkedagen den 14. mars har vi planlagt å gjennomføre LMK "kvalifisering" og gjennomgang og sjekk av bilene med Andreas Abelsnes fra Bryne Bil.

Våren nærmer seg på Jæren og medlemmene har planer om kjøreturer i distriktet på tirsdags ettermiddager. Siste tirsdagen fra og med mars blir langdag i garasjen med mekk-



MGBen til Bjørn Erik Vesterås var første "løftebil".



ing og klubbmøte. Nærmere info kommer.

Flere av medlemmene planlegger tur til Norsk MG Rally når det kommer til Hauge-sund i juni.

Klubbens egen tur går til Jylland i Danmark fra 11. til 15. juni 2017.

Ellers kan det nevnes at vi har åpnet en Facebookside med navnet Norsk MG Klubb Sandnes.

# MOLDE

Av Rune Kallestad Foto Ture Haugen

I november inviterte Øyvind Sagli til det årlige innendørsmøte i sitt restaureringsverksted. Vi pleier å slå oss sammen med Nordmøre og Romsdal Kjøretøyhistorisk Klubb sine arrangement da vi er så få medlemmer i Molde Senter. Det kom ca. 50 personer til innemøte og Øyvind hadde som vanlig mye interessant å vise fram.



Restaureringsverkstedet til Øyvind Sagli samlet 50 personer på innemøte i november.



# FOLLO

Av Tore Lie

*Hvordan skal vi holde MG-gløden oppe i den mørke og kalde tiden da våre kjære firehjulede venner er gått i hi? Jo, naturligvis ved å planlegge neste års sesong! Derfor var det tema på fjorårets siste ordinære medlemsmøte 17. november.*

Med langbord og utdelte halvårskalendere ble styrets innspill til turer gjenstand for en brukbar demokratisk behandling, og styret fikk retningslinjer for videre jobbing med terminlisten.

I tillegg fikk senterleder sjansen til å vise noen bilder fra tur i november til British Motor Museum i Gaydon og fra Classic Motor Show i Birmingham. Begge disse anbefales på det varmeste!

Follo senters julebord var tradisjonen tro lagt til andre fredag i desember. Selvsagt med klassisk julemat, MG-sanger og Tore Petters quiz, i tillegg til Kjerstis geografirebus. God stemning!

18. januar var det tid for årsmøte. Regnskapet og kortversjon av årsmeldingen ble gjennomgått. Fasit for aktiviteten i 2016 er 7 medlemsmøter pluss julebord, 5 dagsturer og 5 kveldsturer i Follo-regi, pluss god deltagelse på NMGKs arrangementer. Aktiviteten i 2017 legges opp til å bli noe høyere.

Så var det valg. Kasserer Liv Sæterstøen og senterleder Tore Lie ble gjenvalgt for to nye år. På årsmøtet ble også turplanleggingen fra novembermøtet fulgt opp. Litt tidligere enn vanlig kan vi derfor presentere den foreløpige terminlisten for 2017. Det kommer trolig noen flere onsdagsturer til. I tillegg kommer naturligvis Ekebergmarkedet og fellesarrangementene i NMGK-regi, der vi som alltid håper på god Follo-deltagelse.

## Aktivitetskalender 2017

*Med forbehold om endringer:*

### Mai

Mandag 1. Tur til Soli Brug med Buskerud senter.

Lørdag 13. Tur til Bygdøy Folkemuseum.

Lørdag 20. Smøretreff hos MG Hagen.

Lørdag 27. Tur til Larkollen med Ellen og Erling.

### Juni

Lørdag 17. Tur til Eventyrmuseet og Bjørneparken.

Onsdag 21. Kveldstur til Roald Amundsens hjem.

### Juli

Lørdag 1. Tur til Torsætra.

Onsdag 5. Tur til Nesodden.

### August

Lør. 5. – søn. 6. Overnattingstur i forbindelse med Helgøya rundt

Onsdag 9. Kveldstur hjem til Jette og Chris, med konkurranser.

Søndag 13. Tur med Østfold senter.

Søndag 27. Tur til Årnes.



Sommerminner - køen vi aldri blir lei av.



En gammel drøm ble virkelighet på British Motor Museum. Senterleder ved den første ren dyrkede MG sportsbil - "Old nummer one" fra 1924.



I mai skal vi besøke Norsk Folkemuseum på Bygdøy.



Tur til Torsætra - også i 2017.



Planlegging av turene i 2017.



I august blir det nye utfordringer hos Jette og Chris.



Bordkortnissene - populære gjester på julebordet.



Julebordet er alltid hyggelig.



# VESTFOLD

Av Sigurd Sandtveit

Nå gleder vi oss til våren og en ny kjørese-  
song med mange turer og nye opplevelser.  
Fra oktober til april har vi innemøter på  
Stokke Bygdetun første onsdag i måneden.  
Antall medlemmer i senteret vokser stadig  
og vi har passert 100 sentermedlemmer og  
er det senteret i MG-klubben med flest  
familiemedlemmer! Damebordet på inne-  
møtene må stadig utvides.



Vårt jule-  
bord er om-  
døpt til  
"Årsfest"  
og legges til  
januar. I år  
ble festen  
holdt på

Melsom Mølle 14. januar.

Årsmøte i senteret ble holdt 1. februar og to  
nye styremedlemmer ble valgt.



Fra v. Sigurd Sandtveit, senterleder - Ki Sagen nytt  
styremedlem - Finn Gunnar Bruun nytt styremedlem  
- Armand Fjeld, kasserer.

Terminlisten 2017 er for det meste klar.  
I tillegg til mange turer i eget fylke og på  
Østlandet skal vi til Danmark i slutten av  
august. Fem dagers Slottstur for 15 biler ble  
fullbooket på 8 timer og 47 minutter,  
samme dag invitasjonen ble sendt ut!

**Slottstur til Danmark 25. til 29. august 2017**

**DRÖNNINGSLUND SLOT**  
http://www.dronninglund-slot.dk  
Dronninglund Slot  
Borggade 8  
8330 Dronninglund

Siste helg i august arrangerer vi 5 dagers senterutt til Danmark.  
4 netter på Dronninglund Slot med morgenbuffet og 3 retters middag hver kveld.  
MG-turer hver dag til hyggelige byer og småsteder for shopping, museumsbesøk,  
glasshytter, lunsj og kanskje innom MG Classic Center i Aalborg.  
*Parkering: Våre vakre biler skal få parkere i slottets borggård!*  
NB! Maks 12 biler - først til mølla

**UTREISE FREDAG 25. august**  
• Opprute Color Line-terminalen i Larvik kl. 07.00.  
Avreise med Superspeed kl. 08.00. I Hirtshals  
kl. 11.45. Vi kjører en liten rundtur og ankommer  
slottet ved 14-15-tiden. Innsjekk.

**RETUR TIRSDAG 29. august**  
• Avreise fra Hirtshals kl. 12.45 i Larvik kl. 16.30  
for de som er med på jobb mandag. Det blir mulig å reise hjem sen-  
nere 27. august fra Hirtshals kl. 22.15 i Larvik kl. 02.00.

**PRISER** Dette er et utvalg hyggelige priser uten om de er i DKK  
Pris per person for 2 personer fredag til tirsdag  
dkk. 4.300,- inkl.: Morgenmad, overnatting, 3 retters  
middag aften og ettermiddagskaffe mv.klage  
(fredag til søndag pr. rom 2 personer: dkk. 2.195,-)

**Color Line: FLEX-BILLET - BIL - 2 PERSONER** (Avreise  
begynnelsesprisen kr. 150,- er inkl. i utreisepriisen fredag)  
Fredag 25.8 Larvik - Hirtshals NOK. 858,-  
Søndag eller tirsdag Hirtshals - Larvik NOK 598,-

Drinking & Night MG i Danmark  
Fris senterturne 2014 - Återreise Glemte Glemte

**BINDENDE PÅMELDING TIL SIGURD:**  
sigurd@asker-reklame.no  
Mob. 90 50 70 93

**FORST TIL MØLLA !!!**  
Turen er lagt opp for maks 12 biler



Den 5. juni 2016 samlet vi 150 sportsbiler på Stokke Bygdetun, 100 biler i 2015. I år blir det ikke arrangert treff da  
vår tildelte søndag er sammenfallende med 1. pinsedag. Neste år blir treffet søndag 3. juni.



Anne - årets MG-fotograf!



Boka ble presentert på sentermøte 7. desember av forfatteren Tore H. Wiik



Hans Petter Øverby og Harald Hefling takker av.



Eget sanghefte må til.



Vestfoldvei på 1930-tallet.



Våre medlemmer kan kjøpe logo  
til tekstiler.



Marianne har vinnerlykke og vant  
MG-akevitten på årsfesten.



Ove Roar Buan vant MG-  
vin på sitt første møte.

## Terminliste 2017

5. april Medlemsmøte m/ video fra "TREFF FOR  
ENGLISKE SPORTSBILER 2016"

- 22. april NMGK Årsmøte, Hokksund
  - 10. mai Vårslipp. Årets første senterutt
  - 31. mai Vandring i Munchs festpeter, Åsgårdstrand
  - 8.-11. juni NMGR - Norsk MG Rally
  - 14. juni Hvasser Kystmuseum Loshuset, Sande-  
sund, servering på Den Blå Brygge.
  - 28. juni Picknik på gården til Marianne og Jørn  
Magne Kjølnær, Stokke
  - 8. juli Dagstur med lunsj
  - 26. juli Sjøfartsmuseet i Larvik - servering i  
Larviks Sjømannsforening "Sjømann"
  - 6. aug. Sølvgruvene ved Kongsberg - gruvetog,  
guidet omvisning i gruvene, lunsj på  
Sakkerhuskroa
  - 12. aug. Grilltreff hos Anne & Sigurd kl. 13.00
  - 12.-13. aug. MGA-dagene 2017, Stavern
  - 16. aug. Fritzøehus park, Larvik - omvisning
  - 17. - 20. aug. Norsk MG Treff 2017, Farsund
  - 25. - 29. aug. 5 dagers Slottstur til Danmark
  - 2. sept. Fredriksten festning, Halden - omvisning,  
lunsj på Fredriksten Kro. Mulig å besøke  
Rød Herregård (alternativ hjemreise:  
Ferge Strømstad-Sandefjord)
  - 20 sept. Atlantic Sandefjord - omvisning hotell  
museum med tema hvalfangst - servering
- Innemøter høsten 2017: 4.10, 1.11, 6.12





# ØSTFOLD

Av Thor Håkon Theodorsen

Vintermånedene er over oss og etter en lang og fin sesong med mange fine turer, og spesielt fint høstvær avsluttet vi kjøresesongen med en liten kveldstur i starten av oktober før vi gikk i gang med innemøtene.

5. oktober kjørte vi sesongens siste kveldstur. 5 biler og 8 personer var med og vi møttes på Hafslund og kjørte en liten runde på fine MG vennlige veier rundt Rokke før vi endte opp på Høk kro hvor vi avsluttet med kaffe og kake.

Onsdag 2. november var vi invitert av ØVK til deres temamøte med foredrag av Monte Carlo legenden Monty Karlan. Et flott og spennende foredrag om hans meritter og opplevelser i Monte Carlo sammenheng. Rundt 40 stk deltok på møtet.

24. november hadde vi julebord på Bakgården i Halden for 3. året på rad. En hyggelig kveld med minnring rundt en fin sesong og tanker om den kommende. God mat og hyggelig samvær. 11 stk. deltok på møtet.

6. desember var vi invitert til ØVK sitt julemøte med servering av koldtbord. Ca. 70 personer deltok på julemøtet og koste seg med god mat og hyggelig samvær.

Tirsdag 3. januar var det duket for nytt innemøte sammen med ØVK. Det var tenkt at Bjørn "Ausjen" Johannesen skulle holde foredrag men måtte kansellere p.g.a. sykdom. I stedet ble det vår tidligere leder i NMGK Ola Thygesen som holdt foredrag om "mitt billiv". Og det var litt av en samling som Ola kunne vise til kombinert med mange artige historier. Virkelig en hyggelig kveld med en sann entusiast. Rundt 40 personer deltok på møtet.

Tirsdag 7. februar er det duket for nytt møte med ØVK og tema da var antirustbehandling av klassikere ved Matti Funderud fra Funderud i Eidsberg. Kjent langt utover Østfold fylke for å rustbehandle biler med olje.



Sesongavslutning.



Tur i oktober rundt Rokke.



Tidligere leder i Norsk MG Klubb Ola Thygesen holdt foredrag på senterets innemøte i januar.



## Terminliste 2017 NMGK Østfold Senter

- 3.1 ØVK innemøte m/Ola Thygesen
- 7.2 ØVK innemøte. Matti Funder antirustbehandling av kjøretøy
- 29.3 Årsmøte
- 26.4 Tur til Brenne i Skjebergdalen
- 10.5 Tunevannet rundt/Raveien - Soli Brug
- 20.5 Lørdag - MG Hagen. Smøretreff Østfold/Follo Grillings

- 4.6 Baldersnäs/Håverud/Mellerud med GTB-senter
- 14.6 Onsdagstur - Ut mot havet
- 26.6 Øverby-gjengen BÅ/Råssö
- 1.7 Tur til Hadeland Glassverk
- 11.7 Sunnanå
- 26.7 Iddefjorden rundt
- 12.8 Halden i sentrum/ Fredriksten
- 30.8 Bjørkebekk/Aspern grillings
- 13.9 Kjøretur til Karrosserimakeren
- 24.9 Tur til Sandbekk Mølle med grilling
- 11.10 Siste onsdagstur med kaffe på Høk?
- nov. tirsdag ØVK innemøte
- nov. torsdag - Julemøte Dickens Halden
- des. tirsdag - Julemøte Kilevold

## Nytt prosjekt?

<http://barnfinds.com/tag/mg/>



Jakter du på et nytt prosjekt så finnes det mye å velge i - fra de relativt enkle til de virkelig tidkrevende. [barnfinds.com](http://barnfinds.com) er ett av flere nettstedet hvor du finner prosjektbiler.



# OSLO

Av Per Fredrik Kempf

## Siste nytt fra Oslo senter

Julebord på Havfruen 18.11.16  
En hyggelig førjulsmiddag på Den lille Havfrue er i ferd med å bli en tradisjon i NMGK Oslo Senter. God mat og mange hyggelige folk.

Årets siste innemøte 7.12.16  
Det ble servert kake og gløgg, som klubben spanderte. Julestemning og julemusikk. Mange hadde funnet veien til Frysja.

Årets første innemøte 4.01.17  
Vi gikk igjennom terminlisten for 2017. Medlemmene kom med mange gode innspill til turer og arrangementer.

Årsmøtet i Oslo senter ble holdt 1.02.17 i henhold til innkalling.

1. Senter leder Per Fredrik Kempf ønsket velkommen til årsmøte.

2. Innkalling og sakliste ble godkjent.

3. Senterets årsmelding for 2016, ble gjennomgått.

4. Valg: Ingen av de tillitsvalgte i senteret er på valg før i 2018.

5. Eventuelt, noe diskusjon blant medlemmene om turer og aktiviteter.

Vi diskuterte "visjoner og veien videre" for Oslo Senter. Kvelden ble avsluttet med vinlotteri.

## Aktivitetsskalendar 2017

Innemøter: 4.1, 1.2, 1.3, 5.4

22.4 Årsmøte Norsk MG Klubb

26.4 Tur, Henie-Onstad kunstsenter, Albion bilklubb

3.5 Tur, Rodeløkken Oslo, vi kjører til Frognerseteren

6.5 Ekeberg Markedet

14.5 Vårmonstringen Øvrevoll

20.5 Tur til Grinakervev med lunsj på Lokstallen restaurant i Røykenvik

24.5 Tur, Henie-Onstad kunstsenter, Albion bilklubb

7.6 Tur, for å teste bilen før NSCR

8.6 - 11.6 Norwegian Sportscar Rally/  
Norsk MG Rally

28.6 Tur, Henie-Onstad kunstsenter, Albion bilklubb

2.8 Kveldstur til Drøbak

12.8 Tur til Grøset Seter, Eggedal

30.8 Tur, Henie-Onstad kunstsenter, Albion bilklubb

2.9 Tur, Veteranbildagene i Tofte

6.9 Tur, høsttreff, Rodeløkken Oslo, vi kjører til Frognerseteren

16.9 Ekeberg Markedet

27.9 Tur, Henie-Onstad kunstsenter, Albion bilklubb

4.10 Innemøte, Vi oppsummerer sesongen og ser på bilene våre

25.10 Tur, Henie-Onstad kunstsenter, Albion bilklubb

1.11 Innemøte, Foredrag

6.12 Julemøte

# ER DU TILHENDER?



Av Sigurd Sandtveit

Denne ekvipasjen traff vi ved Oseberghaugen. Turister fra Belgia som skulle oppleve Norge i sin lille Fiat med tilpasset campingvogn.

Det finnes alltid muligheter for å montere hengerfeste og finne seg en liten campingvogn eller CombiCamp for en behagelig MG-tur.

Tror vi som kjører MG har en liten forkjærlighet for slike småbiler som Fiat 500 med soltak!



BEJ



AW



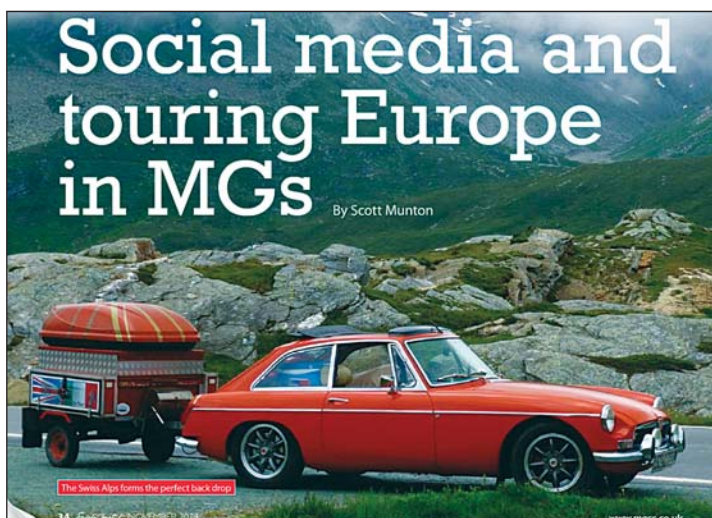
AW



AW



TS



Scott Munton, kona Kerrie og datteren Nieve kjørte 3.435 miles gjennom 11 land med en gjennomsnittsfart på 29 mph i en MGB GT 1972 modell med tilhenger. Hele historien kan leses på nettsiden til vår moderklubb: <http://www.mgcc.co.uk/articles/social-media-and-touring-europe-in-mgs/>

Før turen opprettet de en Facebookside som skulle bli til stor hjelp. Da bremsesyndleren ble defekt la Kerrie ut problemet på FB. George Hefti, MG medlem i Lake konstanz leste om problemet. Han hadde delen og kjørte i 4 timer over de Sveitsiske Alper til Lake Maggoire. Han ville ikke ha penger - for han hadde fått hjelp i England en gang han hadde problem med sin MG. Dette viser to ting: 1) Kraften i sosiale medier 2) MG-styrken på kryss av landegrensene. *The Marque Of Friendship*

Over ser vi noen av klubbens "tilhengere" Are Wang (AW) kan ikke bare bygge flotte MGAer, men har også bygget, modifisert og restaurert hengere og campingvogner.

Bjørn Erik Johannessen (BEJ) testet også ut campinglivets gleder? i en vogn som var passe stor og tung for en MG.

Trygve Sandbergs Magnette trekker lett en liten campingvogn. (TS)



# MGB TRK



## MG CAR CLUB Danish Centre

Medlemsblad for  
MGCC Danish Centre

Maj 2016 - Nr. 4



I California er det sol og varme, bading og surfing.

Da passer det med en åpen Pickup som denne.

Dette er forsiden til vår danske søsterklubb og gjengitt med deres tillatelse.



Klubben har disse registrene:

- MG før 1936
- MG 1936 - 1955
- MGA, ZA, ZB, Mk III, Mk IV Magnette og TwinCam
- MGB, MGC, MGB V8, MG RV8
- MODERNE MIDGET
- MGF/TF

### NY REGISTERFØRER SØKES TIL T-SERIEN MG 1936 - 1955



#### Dagfinn H. Jørgensen

fra Drammen har vært registerfører siden 1995 (22 år!) og ønsker avløsning.

Registeret inneholder ca. 125 biler - både medlemmernes biler og andre MGER fra tidsperioden.

Arbeidet består i å holde registeret ajour, sende informasjon til og holde kontakt med eierne av MGER fra 1936 til 1955, dvs. T-serien: MG TA, MG TB, MG TC, MG TD og MG TF - den siste etterfulgt av MGA.

TA KONTAKT MED:

Dagfinn mob. 952 22 880 [nmgkregister@nmgk.no](mailto:nmgkregister@nmgk.no)  
- Eller klubbens leder  
Peter mob. 990 03 315 [nmgkleder@nmgk.no](mailto:nmgkleder@nmgk.no)



I Hirtshals traff vi 40 MGER fra Rogaland som hadde vært på treff i Danmark. Også bikerne har sans for tilhengere. Foto: Sigurd Sandveit



Beiron Larssons tilhenger med påmontert pakkeboks i bilens farge. Sist høst ble bil og tilhenger solgt til Pål Gjerstad i Oslo. Foto: Anne Bakken Sandveit



## Norsk MG Treff Farsund 17.-20. august 2017



### Norsk MG Treff, høstens mest sosiale MG-treff arrangeres på Lista Flypark!

Her har vi har vært flere ganger, Lista Flypark er perfekt for Norsk MG Treff! Du er hjertelig velkommen! Invitasjon til treffet sendes ut via din senterleder på nyåret 2017. Sett av datoene i din kalender nå! Ta gjerne kontakt på epost: [nmgt@nmgk.no](mailto:nmgt@nmgk.no) Hilsen arrangørteamet, Erik, Per, Rune, Torbjørn og Steinar.

SBDesign



# Bruk våre samarbeidspartnere



Vi ønsker deltakerne i  
Norsk MG Rally  
velkommen  
til Haugesund!

Adresse: Ystadvegen 1, 5538 Haugesund  
Telefon: 52 86 10 00  
www.radissonblu.com/no/hotell-haugesund

**Radisson** BLU  
H TEL, HAUGESUND



**AUTOGLYM** PASSION for PERFECTION

## TRUE COLOURS

Krefting & Co AS • tlf. 67 52 60 85 • www.krefting.no

www.autoglym.no



## RUTERKNEKT

BILGLASS SÅ KLART

Reparasjon og skifte  
av bilglass siden 1974

☎ 22 70 96 50

VERKSTED - SERVICE  
SPESIALIST PÅ GAMLE BILER

## LIER TRAKTOR

WWW.LIER-TRAKTOR.NO

**VI GJØR DIN VETERANBIL MER MILJØVENNLIG:**

Vi har over 20 års erfaring med salg og montering av  
**MAGNETIZER MILJØMAGNETER**

- REDUSERER UTSLIPP MED OVER 50%
- 5 - 6 % EFFEKTØKNING
- 8 - 10 % DRIVSTOFFBESPARELSE

Priseks.: MGB 2 forgassere kr. 3.000 + mva. Mont. ca. kr. 500 + mva.

ØVRE EIKERVEI 75 • TLF 32 21 81 81 • post@liertraktor.no



## MG-HAGEN AS

### Brukte og nye deler til Engelske sportsbiler



- restaurering
- service
- motor- og girkasseoverhaling
- V8-konvertering
- EU-kontroll

www.mghagen.no  
mghagen@halden.net

Tlf. 69 89 60 00  
Mob. 922 52 457  
Verksted: 909 141 57

Åpent 10 - 16 eller etter avtale  
Jernbanegt. 12, 1850 Mysen

## Unneberg bil

din partner innen klassisk bilhold



**Vi selger nye og brukte deler til  
eldre VW og engelske bilmerker**

- Delesalg
- Vedlikehold
- Vinterlagring
- Vårklargjøring



Sjekk ut tilbud på vår webshop  
**unneberg-bil.no**

**Unneberg bil**  
Basbergveien 82  
3114 Tonsberg  
Telefon: 33 33 06 06  
deler@unneberg-bil.no







Jeg trives veldig godt hver gang vi er på tur med vår røde dame på 65 år.

Fikk nettopp en invitasjon om å skrive i "Ladies Corner" og tenkte da, hjelpe meg hva skal jeg skrive. Jeg begynte å tenke tilbake på da vi fikk vår MG TD i 2002. Vi er begge veldig interesserte i gamle biler og Chris hadde en Rover fra 1972 som vi var veldig glade i. (solgt i 2014). Vi hadde veldig lyst på en sportsbil, men var ikke helt sikker på hva slags bil det skulle bli.

En venn av oss kjente en som skulle selge en MG TD 1952 modell med venstrestyring. Vi bodde på en tiden i England, men hadde planer om å flytte tilbake til Norge. Da vi så bilen ble vi forelsket med en gang selvom den ikke var perfekt. Bilen var lysegrønn (ønsket meg en rød), setene dårlige og ikke minst så trengte motoren en full overhaling. Vi var veldig usikre, men klarte ikke å få bilen ut av tankene. Vi måtte bare ha den bilen, og har ikke angret siden. Da den kom hjem til oss fikk den god pleie og en spesiell plass i garasjen. Vi kunne nesten ikke vente med å ta MGen med ut på tur.

Noen venner av oss i England var medlem av Astin Seven klubb, og de reiste på mange turer. Det var veldig hyggelig, og vi fikk lov å være med som gjester på flere av turene både lokalt og i utlandet. Vi var med på tur til bl.a. Vindmøllene i Nederland, Black Forest i Tyskland, Interlaken i Sveits samt mange andre lokale turer.

Da vi flyttet til Norge 2004 sendte vi MGen til Danmark - til min bror Kurt. Han overhalte motoren og bygde den om så vi kunne bruke blyfri bensin. Den nylakkerte MGen var et syn for øyet da vi fikk den tilbake fin og rød. Vi hadde fått "Drømmebilen"! I løpet av den tiden vi har hatt bilen har den fått 5 trinns girkasse, et moderne oljefilter, nye seter, ny kalesje, nye vinduer og bagasjestativ.

Vi koser oss veldig når vi er på tur med MGen. Det kan bli litt kaldt på bena for bilen har ikke varmeapparat, men vi har lært å bruke teppe og har varme sko/støvler på.

Chris ble medlem av Norsk MG Klubb og Follo senter i 2006 og jeg litt senere, og vi har ikke angret et minutt. Vi har hatt mange fine turer, bl.a til Danmark Tylstrup kro, Sports Car Rally, European Event i Danmark og mange andre fine opplevelser. Det er alltid mange med på turene våre. *Det er hyggelig at damene også engasjerer seg både på turer og på møtene.*

Siden jeg er medlem av styret i Follo senter er jeg også med på å bestemme noen av turene vi har. Nå til våren og høsten har vi mange fine turer som vi gleder oss til å være med på.

*Vennlig hilsen  
Jette Burrows*



Elven Geniva hvor vi var på Europatur med den engelske Astin Seven klubben i 2012.



Vi har ofte besøk av MG-venner.



## SENTERLEDERE

### Agder senter

Jan Vidar Ødegaard  
Mobil: 992 33 512  
nmgkagder@nmgk.no

### Bergen senter

Peter Skarsjø  
Mobil: 990 03 315  
nmgkbergen@nmgk.no

### Buskerud senter

Øivind Westby  
Mobil: 930 92 769  
nmgkbuskerud@nmgk.no

### Follo senter

Tore Lie  
Mobil: 901 40 658  
nmgkfollo@nmgk.no

### Midt-Norge senter

Petter Nessimo  
Mobil: 928 98 041  
nmgkmidt norge@nmgk.no

### Molde senter

Rune Kallestad  
Mobil: 922 17 771  
nmgkmolde@nmgk.no

### Oslo senter

Per Fredrik Kempf  
Mobil: 458 69 225  
nmgkoslo@nmgk.no

### Rogaland senter

Erling Vølstad  
Mobil: 917 65 377  
nmgkrogaland@nmgk.no

### Vestfold senter

Sigurd Sandtveit  
Mobil: 90 50 70 93  
nmgkvestfold@nmgk.no

### Østfold senter

Per Mügge  
Mobil: 932 40 237  
nmgkoestfold@nmgk.no

## KONTAKTPERSONER

MG-Innlandet/Øvre Østlandet  
**NY kontaktperson søkes**

### Ålesund

Randi Asbjørnsen  
Mobil: 915 31 313  
randi.asbjornsen@hotmail.no

### MG Nord Hammerfest

Odd Enevold  
Mobil: 926 58 475  
odd@advokatenevold.no

## REGISTERFØRERE

### MG før 1936

Olav Sommerin Tlf: 62 96 18 15  
Mobil: 952 55 422  
nmgkmmm@nmgk.no

### MG 1936 - 1955

#### NY registerfører søkes

Dagfinn Jørgensen  
Mobil: 952 22 880  
nmgkregister@nmgk.no

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

Hans Løvdahl  
Mobil: 909 50 969  
nmgkmga@nmgk.no

### MGB, MGC og MGB V8

Truls Sundt  
Tlf: 55 91 15 07  
nmgkmb@nmgk.no

### Moderne Midget

Ole-Fredrik Lynum  
Mobil: 916 15 626  
nmgkmidget@nmgk.no

### MGF/TF

Steinar Braaten  
Mobil: 915 28 777  
nmgkmgf@nmgk.no



*Vi ønsker nye medlemmer  
velkommen i Norsk MG Klubb!*

Marit Olafsen, Vesterøyveien 8c	3235 Sandefjord
Jan Erik W.M. Sloreby, Solvikveien 52	1363 Høvik
Heidi Halvorsen, Tord Pedersens gt. 80	3014 Drammen
Alf Gunnar Prøven Skaberudvegen 41	2338 Espå
Bjørn Christian, Grassdal, Mosevegen 4	4056 Tananger
Halvard Veflen, Storsjøveien 202	2100 Skarnes
Arve Andresen, Adalsveien 18D	3185 Skoppum
Knut Grindal, Urteveien 14	1621 Gressvik

ENDRINGER AV ADRESSE, TELEFON OG E-POST,  
KJØP OG SALG AV MG MELDER DU PÅ



[www.nmgk.no](http://www.nmgk.no)

Eller kontakt Truls Sundt  
tlf. 55 91 15 07  
sundt@online.no



## MG ENTHUSIAST

MG Enthusiast is an English language magazine dedicated to the marque. Published 13 times a year, it covers every model of MG from 1923 to the present day. Current subscriptions offers can be found online at

<http://shop.kelsey.co.uk/subscription/mge>



European Manager i vår moderklubb MGCC - Håkan Sigemark - bidrar med stoff til artikler i MG Magasinet og de andre nordiske MG-bladene.

Han anbefaler å abonnere på MG ENTHUSIAST

## Knust Glass - ring Hurtigruta Carglass

Spesialister på reparasjon og montering av bilglass



**HURTIGRUTA  
CARGLASS®**

Tlf. 09500 (24 T)

[www.hurtigruta.no](http://www.hurtigruta.no)

## Meld inn co-driver som familiemedlem

### Kun kr. 100,- pr. år

Familiemedlemskap gir samme rettigheter som et hovedmedlem, men de mottar ikke eget MG Magasin.

Innmelding på klubbens nettside  
<http://www.nmgk.no>

... eller send epost til  
[sundt@online.no](mailto:sundt@online.no)



# Nye i MG-klubben

## Fin Gunnar Bruun & Eirin Ystebø 3261 Larvik. Vestfold senter. MGTD 1952

Da Finn Gunnar som 16-åring dro til sjøs hadde han en drøm om en bil: En MG TD. I fire år seilte han og drømte fortsatt om bilen den dagen han gikk i land. At Finn Gunnar har et spesielt forhold til engelske sportsbiler er ikke så merkelig. Hans mor er fra Liverpool og Liverpool er selvsagt hans favorittlag.

De første bilene ble ikke drømmebilen til Finn Gunnar - en Ford 17 M og en Dodge Dart og mange flere gjorde nytten, og etter hvert ble det også mange år med M-Cer. Som så mange andre kjøpte han MC i en alder av 50 år. Honda 850 og Suzuki 1200 som han overtok etter sønnen. Men Eirin syntes etterhvert at de var blitt for gamle til "et liv på to hjul" og ønsket heller en åpen toseter de kunne luften seg i.

I 15 år drev Finn Gunnar med travhester. Han har vært sprengningsbas og drev eget firma med betongpumping og salg og montering av grunnmurer til private, skoler, barnehager m.m. Han er medlem i Larvik Sjømannsforening hvor han i flere år har jobbet som "frivillig deltidskokk".

Golf er en viktig del av livet til våre nye medlemmer og Finn Gunnar har reist Europa rundt som Coach for et av sine

talentfulle barnebarn. Hvert år tilbringer de noen uker i Spania hvor golf er en av aktivitetene.

Så var det våren 2016. Finn Gunnar startet letingen etter M-Ger på nettet og fant en i Danmark som så bra ut. Han kjøpte den, men da han fikk flere bilder innså han at dette var et restaureringsprosjekt. Kjøpet ble annullert og letingen etter en MG TD fortsatte på finn.no

Endelig fant han en TD han kunne like, ikke minst fargen "Brown & Cream" som minner om M-Genes storhetstid i billøp på 1930-tallet med "Three Musketeers Team" og "Cream Crackers".

Den 5. mai 2016 reiste Finn Gunnar og et par "eksperter" til Krokstadelva for å se på T-Den han hadde funnet. Bilen ble kjøpt "der og da" og kjørt hjem i klær som ikke var beregnet for kjøring i åpen bil uten varmeapparat tidlig i mai. Samme kveld meldte han seg inn i Norsk MG Klubb hvor Eirin litt senere ble familiemedlem. De har vært med på det meste av turer og møter siden de meldte seg inn og setter stor pris på den hyggelige og inkluderende tonen de er blitt møtt med.



Slottsfjellet Tønsberg mai 2016: Deres første tur med MG-klubben i Vestfold.

Bilen ble importert til Norge 13. november 1987 av Randi Hopen og har siden hatt 5 eiere: Bård Toldnes, Michael Erstad, Sven Oddne Haugen, Arne Klepp og Finn Gunnar Bruun. I 1989 ble registreringsnummeret endret fra XR-20329 til dagens V-50000.

MG TD ble produsert fra 1950 til 1953 i nesten 30.000 eksemplarer, hvorav ca. 28.000 ble eksportert. 23.488 av disse gikk til USA. T-Den fikk en modifisert hypoid bakaksel og MG-Y type ramme. Ny forstilling med uavhengig fjæring, spiralfjærer og tannstang, og den fikk mindre (15") platehjul. Venstrerattet utgave ble også introdusert. Støtfangere ble standardutstyr for første gang. I 1950 ble MkII utgaven introdusert med en kraftigere motor som hadde kompresjon på 8,0 til 1 og 57 bhp ved 5.500 omdreininger.



På dagstur til Kongsberg i september 2017.



Dette er bildesign av ypperste klasse. Minst like vakkert i dag som for 65 år siden.



## Registrer deg på klubbens nettside og få tilgang til tusenvis av sider kun for medlemmene.

Som registrert bruker kan du bl.a. forhåndstemme elektronisk på sakene til Årsmøtet og melde inn codriver som Familemedlem.

Støtt demokratiet: Alt for få medlemmer engasjerer seg i Årsmøte-sakene - NÅ kan DU gjøre noe med det!

Gå til [www.nmgk.no](http://www.nmgk.no)

I menyen ser du dette bilde første gangen du kommer til siden. Følg veiledningen som vises her: Pkt. 1), 2), 3) og 4)

**Få tilgang til: MEDLEMSMATRIKKELEN, MG-REGISTERET, TEKNISK BIBLIOTEK, ARKIVET TIL MG MAGASINET, OVERSIKT OVER STYRET OG TILLITSVALGTE, KJØP OG SALG, FORUMET, VEDTEKTENE, REFERATER, LOKALNYTT, REGALIA, SENTERSIDER, INNMELDING AV FAMILI-MEDLEM/CODRIVER og mye mer...**

### Pålogging

Remember me   
  
[Forgot login?](#)

1) Klikk på: Register

Registration  
Required field | Field visible on your profile | Field not visible on profile | Information: Point mouse to icon

First Name:   
Last Name:   
Username:   
Password:   
Verify Password:   
Medlemsnummer:   
Senter:   
Mobil:   
Email:

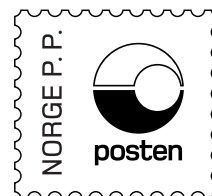
2) Fyll ut feltene. Velg selv USERNAME og PASSWORD. Ditt medlemsnummer står bak på bladet og på medlemskortet.

4) Etter registreringen mottar du en epost som du må bekrefte ved å klikke på linken.



Returadresse:  
Norsk MG Klubb  
c/o Truls Sundt  
Ole Brinchsvei 3  
5232 Paradis

**B** ØKONOMI  
ÉCONOMIQUE



*Velkommen til  
Tylstrup Kro, Aalborg*

*De siste årene har vi hatt besøk av mange medlemmer i Norsk MG Klubb. Her bor dere i egne rom med bad i Annekset og parkerer bilene rett utenfor døren. Etter dagstur på flotte MG-veier til Limfjorden, Skagen, Løkken og andre "smukke" steder serverer vi kalde forfriskninger og om kvelden spiser dere middag i egen spisesal.*

*Medlemmer i NMGK får spesialpriser hos oss. Be om tilbud.*

***Det er deilig å kjøre MG i Danmark!***



Tylstrupvej 36, 9382 Tylstrup  
+45 98 26 15 66

info@tylstrup-kro.dk www.tylstrup-kro.dk

### **Danmark - vårt nærmeste MG-land**

Strandhugg av norske MGER ved Gamle Skagen.



Med Superspeed-båtene er du i Danmark på under 4 timer fra Vestfold og Agder. Fra Oslo går det båter til Frederikshavn og København og vestland- ingene kan nå ta Fjordline fra Bergen - Stavanger til Hirtshals. Og overnatt- ing på kroer, hotell eller slott er mye rimeligere enn i hjemlandet.



Parts specialist



www.CLASSIC-CENTER.dk



Biltilbehør



Beklædning & udstyr

Levering 0-30 kg - dkr. 140  
Ved kjøb over 2000,- Gratis levering  
Alle kjøb pålegges kr 125 til tollbehandling.  
(Du får da leveret direkte på døren!)

www.classic-center.dk

Fjelhøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190 / 38414190  
info@classic-center.dk

Norsk MG Klubb er tilsluttet MGCC - MG Car Club i England og



LMK - Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

www.nmgk.no