MAGASINET

MG CAR CLUB NORWAY MEDLEMSBLAD FOR NORSK MG KLUBB

NR. 4 DESEMBER 2014

KLUBBENS LEDER

Litt i speilet.....

Det er i slutten av november når dette skrives og vi er inne i det som på godt norsk kalles "mørketiden" - og det med rette. Mørkt når du står opp og like mørkt når du kommer hjem etter arbeid. Takk og lov er det ikke like mørkt i Norsk MG Klubb! Det er mye lyst og hyggelig å minnes av sesongen i 2014 og det er mye lyst og hyggelig som skjer på sentrenes innemøter. Og mange har julebord i desember og det skal etter sigende være både lyst og luftig har vi hørt.

Som nybakt leder av Oslo Senter dro Per Fredrik Kempf med seg hele innemøtet til "Hallanderiet" i Son og alle fikk en minnerik aften sammen med hyggelige medlemmer og en riktig historiefortellende Knut Chr. Hallan i storform. At en mann kan greie å få med seg så mye i et kort liv er helt ufattelig. Det ble mye bilhistorie, servert pizza og drikkevarer. Stor takk til Knut Hallan som åpnet sitt hjem/bilmuseum for oss og underbygget vår tro på at litt galskap er av det gode i livet. Takk også til Per Fredrik - gøyalt påfunn og veldig spennende! Lykke til videre som leder av Oslo Senter.

Ola Thygesen
Leder NMGK

Av store høydepunkter i år kan nevnes Norwegian Sports Car Rally, EEOTY i Nyborg, Danmark og Norsk MG Treff. Alle med god deltagelse og lyse dager og netter.

Noen ringte og mente at jeg måtte ta med "snapseturen" til Danmark når jeg skulle fortelle om hva vi har gjort i år og nå er det nevnt. Denne turen er kjent for noen ekstra festlige innslag uten at jeg skal utdype dette nærmere. Det ryktes om ny tur i 2015.

En gledelig nyhet i år er at Rogaland Senter er kommet på banen med ny leder og styre. Erling Vølstad ble valgt til formann. Kåre Fossum ble valgt til nestformann og kasserer så nå har vi et senter i Rogaland under NMGK-paraplyen. Rogaland er et stort distrikt med mange MG-entusiaster så her er det mye som kan gi gode opplevelser i framtiden.

Også i år har jeg latt meg forundre over hvilken glede en MG skaper hvor enn jeg reiser. Det kommer alltid en bort og vil slå av en prat, fortelle en historie om en onkel som hadde en bil, hvordan han drømte om sportsbil som liten eller har andre minner som gjør det hyggelig å høre hva han har å si. MG er kontaktskapende, men det rare er, og nå forteller jeg av egen erfaring, at det er ikke det samme å kjøre MGB/MGB GT som det er å kjøre MG F. Den nyere bilen skaper ikke de sammen gode samtalene og ukjente kommer ikke like fort bort for å prate. Kanskje er det de klassiske linjene som vekker entusiasmen? Kanskje er ikke MGFen klassisk nok ennå?

Forumet på hjemmesiden vår, www.nmgk.no er godt besøkt. Det er ca. 80 personer innom hjemmesiden hver dag. Ikke alle besøkende er registrert, men besøkskurven peker oppover og det gleder oss. MG registeret er godt oppdatert - vi har ca. 800 registrerte biler med fullstendig eierhistorikk av totalt ca. 1600 registrerte biler. Dette er et veldig nyttig register for den som skal kjøpe seg en MG og lurer på hvor bilen kommer fra og hvem den tidligere eieren var. Bruk registeret og unngå å kjøpe "katta i sekken". Det ligger også kopier av gamle toll og registreringskort på hjemmesiden. Det er mye spennende å finne!

Savner du instruksjonsbøker om din bil? Gå til hjemmesiden der du vil finne et rikholdig oppslagsverk med teknisk informasjon. Jeg sender gode tanker til Truls Sundt som i mange år trofast har fylt hjemmesidene med nyttig informasjon.

Bilene våre står nå i dvale. Snart kretser tankene om juledekorasjoner, julemat og annet som hører høytiden til. Vi er veldig privilegerte og midt i alle "juletingene" våre skal vi sende noen tanker til de som ikke har det like godt som oss. Og det er mange!

Jeg har styret med meg når jeg takker alle for det fine MG-året som har gått og ønsker dere alle en GOD JUL og et GODT NYTT ÅR !

Vi takker våre medlemmer for bidrag til MG Magasinet i 2014, ønsker alle en riktig God Jul og et spennende nytt MG-år!

NORSK MG KLUBB
Besøksadresse: Motorhistorisk senter
Skotselvveien, 3330 Burud
Post: Norsk MG Klubb
c/o Ola Thygesen, Økernveien 184
0580 Oslo

E-post: nmgkpost@nmgk.no
Web: www.nmgk.no
Bank: 2333.32.58064
Org.nr: 979841159

LEDER
Ola Thygesen
Mobil: 924 04 540
nmgkleder@nmgk.no

NESTLEDER
Halvor Asland
Mobil: 915 91 720
nmgknestleder@nmgk.no

KASSERER
Anita Wiksaas
Mobil: 922 98 999
nmgkkasserer@nmgk.no

SEKRETÆR
Øyvind W Wiksaas
Mobil: 916 52 410
nmgksekretaer@nmgk.no

STYREMEDLEM 1
Truls Sundt
Tlf: 55 91 15 07 Mobi:l 907 77 615
nmgkstyremedlem1@nmgk.no

STYREMEDLEM 2
Erik Bryhni Frostad
Mobil: 913 83 983
nmgkstyremedlem2@nmgk.no

VARAMANN 1
Erik A. Bogaard
Mobil: 908 93 153
nmgkvaramann1@nmgk.no

VARAMANN 2
Per Johan Krogdahl
Mobil: 952 43 525
nmgkvaramann2@nmgk.no

INTERNASJONAL KONTAKT
Ola Thygesen
Mobil: 924 04 540
nmgkinternationalcontact@nmgk.no

FORSIKRINGSKONTAKT LMK
Helge Syversen
Mobil: 901 72 614
nmgkforsikringskontakt@nmgk.no

MATERIALFORVALTER
Leif Storm-Olsen Mobil: 924 18 705

REVISOR
Egil Pedersen, Steintrøa 10, 3550 Gol

KLUBBEFFEKTER/REGALIA
Trude Pisani Grimstad
Mobil: 934 52 276
nmgkregalia@nmgk.no

WEBMASTER/WEBREDAKTØR
Truls Sundt
Tlf: 55 91 15 07 Mobil: 907 77 615
nmgkwebmaster@nmgk.no

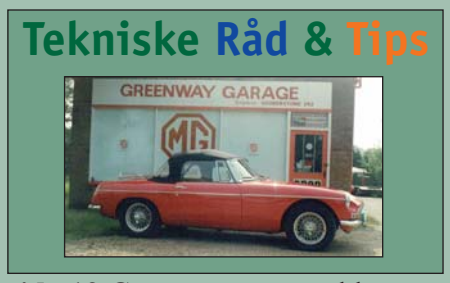
I magasinet kan du lese mer om bl.a. dette:

side 4 MG-entusiasten

side 12 XPAG-motoren, Y-Type...

side 28 Sportsbiler i fiendens leir

side 6 Krotur til Danmark



side 13 Gustavs motorproblem...

side 29 Ladies Corner

side 8 EEOTY 2014

side 14 MGB suksessen

side 31 Om kjærligheten...

side 10 ...noen som passer for meg

side 18 Sentersider

side 31 Ny i klubben.

Vi er alle MG-ambassadører!

Sigurd Sandtveit, redaktør

MG MAGASINET
REDAKTØR OG ANNONSEANSVARLIG
Sigurd Sandtveit
Hvitsteinveien 254
3243 Kodal (Andebu)
Mobil: 90 50 70 93
Tlf: 66 90 40 00
sigurd@asker-reklame.no

Når vi farter rundt i våre flotte biler skaper vi oppmerksomhet og får lange blikk etter oss - "tenk om jeg også hadde hatt en slik sportsbil". Når vi stopper på en bensinstasjon, ved ei veikro eller en butikk kommer gjerne folk bort til oss for å slå av en bilprat.

Klassiske sportsbiler er kontaktskapende. Det er ikke bare menn som liker våre biler - kvinner er også svake for lekre linjer bak et maskulint ytre. Hadde jeg vært ungkar vet jeg i hverfall hva slags bil jeg skulle ha kjørt.

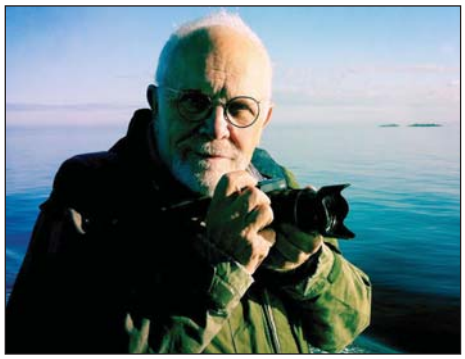
Vi er alle ambassadører for bilmerke MG og for Norsk MG Klubb - de beste ambassadørene for vi kjenner både bilmerket og klubben. Selv har jeg alltid den lille MG-folderen i hanskerommet og har delt ut flere hundre de siste årene. Ser jeg en MG som jeg ikke kjenner legger jeg en folder og mitt MG-visittkort under vindusviskeren. Vi noterer bilnummeret og sjekker dette mot klubbens MG-register. Finner vi ikke bilen i registeret er ikke eieren medlem i klubben. Vi finner frem til eieren ved å sende SMS til Statens Vegvesen: ***REGNR til 2282*** *Så ringer vi, og det ender ofte med at vi har skaffet klubben et nytt medlem.*

Alle senterne har i år fått beachflagg til bruke på utstillinger, treff, samlinger etc. Folderen, beachflagget og annet materiell har jeg designet uten kostnader for klubben. Bruk materiellet aktivt og verv nye medlemmer til NMGK!

FORSIDEFOTO: Raymond Wardenær

Foto: Raymond Wardenær, Simen Wardenær og Ketil Wardenær

Raymond Wardenær



Jeg er en MG-entusiast. Jeg har nemlig to biler, begge MGer. En MG TD 1953 og en MGB GT 1973. Ingen andre back-ups. TDen settes bort seks måneder i året, mens GTen liksom er min all-round bil, som også fungerer som vinterbilen.

Egentlig er det kanskje en selvmotsigelse at jeg er en MG-entusiast. Jeg mekker nemlig ikke selv, og jeg har en følelse av at det å reparere bilene er en viktig del av hobbyen ved å eie en gammel engelsk sportsbil. Joda, jeg har selvsagt foretatt noen mindre reparasjoner, men siden bilene bor i en fellesgarasje med svært dårlig lys, er det ingen glede å oppholde seg der lengre enn høyst nødvendig. Men skal jeg være ærlig, så har det indre av bilene ikke vært det som har interessert meg mest. Jeg er nok mest opptatt av det ytre, bilens utseende. Jeg er nok en visuell person.

Jeg kjørte egen bil allerede i 1943.

Jeg har drømt om å eie en T-serie MG siden jeg så den da jeg var i 10-årsalderen, men det skulle ta seksti år før det ble virkelighet. Da fikk jeg en liten arv og begynte å se nærmere på en gammel MG. Jeg nevnte til noen innenfor miljøet at jeg kunne tenke meg en MG TC. Svaret jeg fikk var vel at om jeg skulle ha bilen til pynt i stua, så var dette et godt valg. Men om jeg skulle kjøre med den, ja da stilte det seg litt annerledes.

Fotografering av TDen for kalenderen til Norsk Sportsvognklubb. Foto: Lars O´Mejer/Gazoline

Da burde jeg heller velge modellen som kom etter, for på TDen var det gjort mange forandringer, blant annet i hjulopphenget foran, som gjorde den til en bedre bil på veien.

Men så var det dette med sitteplass. Jeg måtte forsikre meg om at det var plass til hele meg bak rattet, og de første forsøkene gikk dårlig. Knærne mine sprikte til siden slik at jeg ikke fikk døra igjen. Det var den drømmen, tenkte jeg.

Men så var jeg på besøk på Autojumbles på Beaulieu, og der fant jeg en stand med en hel bil. Det var Terry Bones som hadde stilt ut en nydelig TC. Jeg fortalte han at jeg alltid hadde ønsket meg en MG T-serie, men at det dessverre ikke var plass til meg i disse bilene. Han tok et skritt tilbake, målte meg opp og ned og sa at jeg tok feil! Så flyttet han setet bakover, flyttet ryggen så langt tilbake det gikk og ba meg prøve. Plutselig var det plass i førersetet likevel! Og drømmen var tilbake!

Da det hele ble alvor tok jeg kontakt med den samme Terry Bones som da hadde to TDer til salgs. Jeg reiste straks over til England og valgte den som var i best stand, uten en gang å prøvekjøre den! Nå kunne jeg også være med i MG-klubben!

For meg er en prøvetur å reise til Røst i Lofoten. Det er mitt favoritt reisemål her i landet og et sted jeg har mange kjente siden jeg var lærer der på begynnelsen av syttitallet.

Fra en av mine mange turer til Røst i Lofoten.

I vår spalte "MG-entusiasten" presenterer vi personer som har MG som sin store hobby

Og dermed har den gamle bilen fra 1953 fått seg to turer fra Oslo til Bodø og videre til Røst. Første året startet jeg en dag tidligere enn vanlig, fordi jeg var litt usikker på det alderdommelige kjøretøyet. Men bilen gikk så radig at jeg nådde ferjestedet i Bodø en dag før jeg hadde bestilt billettene! Fantastisk, egentlig - og jeg fikk plass på ferja.

Jeg må ta med en episode fra hjemturen. Ved ett av ferjestedene var det lang kø og ferja var nesten ferdig med ombordlastingen. Da han som ledet ombordkjøringen fikk øye på meg, vinket han meg forbi hele køen slik at jeg fikk den siste plassen om bord. Da jeg tok fram lommeboka for å betale sa han at han ikke ville ha penger for å frakte en så nydelig bil! Det er ekstra hyggelig å møte en slik entusiast!

Siden det er litt begrensende å bare ha én bil, kjøpte jeg en liten Citroën som bruksbil. Jeg syntes imidlertid det var så lite spennende med denne, jeg gledet meg liksom ikke til å kjøre den. Så, en dag da jeg var på besøk hos Kjell Hagen Nilsen på Alnabru hadde han en MGB GT stående ute. Nærmest et vrak, rusten og slitt. Jeg satte meg likevel inn – og fikk straks en spesielt god følelse. Først ble jeg nesten overveldet over all instrumenteringen, - jeg var ikke akkurat bortskjemt med det fra TDen. Jeg satt lavt som i en sportsbil, og tenkte at en slik skulle jeg gjerne hatt som vinterbil og regnværsbil.

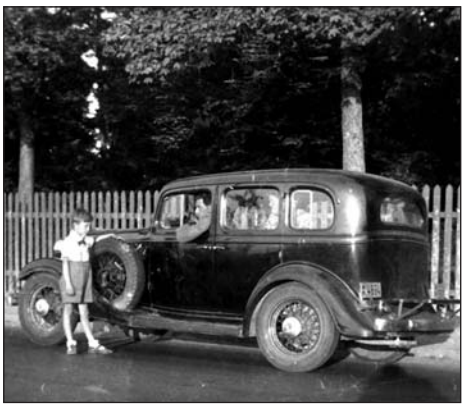
Dermed startet jakten på en MGB GT! Jeg hadde alltid likt formen på den (!) og syntes det var en spennende bil. Noen år tidligere overnattet jeg på et hotell lengst nord i Skottland, da kjørte jeg en Fiat Barchetta. Et par fra Nederland kjørte en MGB GT med soltak og de skrøt uhemmet av opplevelsen det var å kjøre rundt i Skottland med den. Passe plass for to, mye bagasjeplass, og med soltak - nesten som å kjøre åpen bil. Det gjorde inntrykk.

MG TD i midnattsol på Røst, tatt midt på natten.

Jeg solgte den lille Citroënen og kjøpte meg en mørk blå GT. Siden utseendet er viktig for meg, gjorde jeg interiøret pent først. Byttet setetrekkene til "biscuit"-fargete skinnseter og la nye tepper på gulvene. Fra starten hadde jeg litt problemer med å få plass til å løfte bena, de støtte rett og slett opp i rattet. Det viste seg at setene sto på skinner på gulvet, så disse ble fjernet. Så skaffet jeg et pent ratt med mye mindre diameter og en girkule i samme trevirke. Vakkert, i mine øyne.

Og dermed har jeg visst, tross manglende mekanikererfaring, likevel kanskje fortjent tittelen MG-entusiast. Men uten god hjelp fra Bjørn Rygh, Kjell Hagen Nilsen, Jonny Klemmetsen og Andy Baranski hos nåværende MG-Hagen, hadde jeg nok ikke kunnet glede meg over å kjøre noen av de fineste bilene i byen!

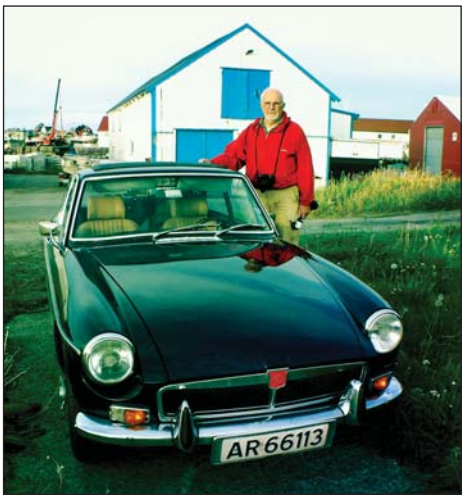
MGB GT - helårsbilen!


Jeg foran min fars Chevrolet 1933. Bilen hadde samme nummer som TDen har i dag.

Ved Polarsirkelen i regnvær.

Jeg liker veldig godt intereriøret i GTen.

På standen til Terry Bones i Beaulieu.



På Røst med GTen.

I land på Røst, med Vedøya i bakgrunnen.

Det er deilig å kjøre

Tekst: Sigurd Sandtveit **Foto:** Anne Bakken Sandtveit, Sigurd Sandtveit

Sportscar Rally Tour
Danmark 2014
MG Car Club of Norway - Vestfold Centre

Danmark er i ferd med å bli vårt valg nr. 1 når vi skal på MG-tur til utlandet.

Vestfold senter krotur 29. til 31. august

Allerede i februar hadde vi bestilt plass på Superspeed fra Larvik til Hirtshals og rom på Thylstrup Kro hvor MG-klubben har en god prisavtale. Avreisen gikk fra Color Line-terminalen i Larvik en fredag kveld med seiletid på 3 timer og 45 minutter til Hirtsahls.

Deltakerne fikk utdelt rallyboards og mappe med kart og program i Larvik.

Mat og kaldt drikke setter MG-folket pris på.

Etter en times kjøring fra Hirtsahls kom vi til kroa sent på kvelden. Hyggelig prat om dagens opplevelser og så til sengs for å være klare til lørdagens innholdsrike program.

Turlederen overrakte rallyboards, MG Magasin og MG-folder til Christian i MG Center.

Vi hadde avtalt besøk hos MG Center, Danmarks største innen deler, klær og utstyr, som åpnet spesielt for oss denne lørdagen. Christian Greve virket svært fornøyd med dagens omsetning og kunne fortelle at han hadde mange MG-kunder fra Norge. Butikken ligger like syd for Ålborg med kort vei til Hirsahls og Frederikshavn.

Utenfor MG Center hvor de holdt åpent hus spesielt for oss.

Dette er rene "godtebutikken" både for MG-gutter og jenter.

Den danske MG-klubben kontaktet vi i sommer og de ga oss et tips om noen som kunne guide oss for kjøring i område Ålborg, Himmerland og Limfjorden.
Fra venstre: Birgit og John Hollænder som alltid kjører britiske biler - helst MG.

Tylstrup Kro ligger nord for Ålborg med kort vei til Hirtsahls som har fergeforbindelse til Larvik, Langesund, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Frederikshavn som har fergeforbindelse til Oslo og Gøteborg.

i Danmark!

Å ha en kjentmann til å guide oss på småveier i Himmerland var veldig hyggelig. John er meget aktiv i MG-miljøet i Danmark, er lokalkjent og er frelst på engelske biler. Vi kjørte vestover til Limfjorden hvor det passet med lunsj i Nibe. En nyåpnet restaurant ordnet langbord på få minutter.

Langbord til 24 sultne drivere og codrivere i Nibe. God mat og topp service.

Lørdag ettermiddag kom vi tilbake til Tylstrup Kro og på kvelden ble det god stemning med middag, taler, sang og gaveoverrekkelse.

I egen spisesal kunne vi synge, le og holde taler. Anne presenterte alle deltakerne og her har hun kommet til Armand og Laila Fjeld.

I Skagen ble det tid til søndags-shopping, lunsj og prøving av elektriske sykler. Jørn Magne lurte på en slik sykkel kunne få plass i MGBen.

Søndagen hadde vi hjemreise fra Hirtsahls først kl. 22.15 så vi brukte dagen til besøk i Skagen og fotografering på stranden mot Vesterhavet. Flere steder i Danmark kan man kjøre på stranden og gode fotomotiver "står formelig i kø".

Etter middagen i Hirsahls bar det ut til Superspeed-terminalen og hjemreisen med ankomst Larvik noe over kl. 02 om natten.

Har codriver tatt seg et forfriskende bad i Vesterhavet?

European Event Of The Year 2015

Tekst: Sigurd Sandtveit **Foto:** Are Wang, Ola Thygesen, Tore Lie, Anne Kristin Hegdal, Armand Fjeld

MG Car Club Danish Centre hadde 60 års jubileum i 2014 og var tildelt EEOTY 2014. Europatreffet var lagt til Nyborg på Fyn 21. til 24. august.

Det var 37 norske biler som deltok på årets Europatreff. Fra Sverige 25 biler og vertslandet Danmark 66 biler. Totalt deltok 225 biler fra 16 europeiske land samt deltakere fra Australia og Canada.

Det var et tett program i de fire dagene treffet varte, og valget av øya Fyn, H. C. Andersens øy med flotte MG-veier, var et godt valg. Det er ikke mange hotell som har kapasitet til så mange gjester, men Nyborg Strand Hotel er et av dem.

Noen av de norske MG-kjørerne tok veien gjennom Sverige, mens de fleste tok ferje til København.

Torsdag ettermiddag startet Europatreffet og den store parkeringsplassen ved hotellet var snart full med flotte MG-modeller. Et jazzorkester spilte utenfor hotellet og satte deltakerne i god stemning før innsjekking og utdeling av "deltakerkoffert" med rallyboard, veibok, fleecevest m.m. Med røde caps merket "Staff" var det ikke vanskelig å finne en fra arrangøren om man lurte på noe.

Fredagen skulle deltakerne på tur og var delt rød og gul gruppe. Den ene gruppen skulle til Nordfyn og Camp Hverring hvor det ble servert formiddagskaffe m.m. Turen gikk videre til Resturant Carlslund som ligger i en 150 år gammel kro og så retur til Nyborg.

Under kveldens middag var det bl.a. taler og overrekkelse av presanger til arrangør- og jubilumsklubben. Ola Thygesen overrakte flere gaver fra Norsk MG Klubb. Før middag spanderte byens borgemester 500 glass med "boblevann" og "Flyvende Koffert" av H. C Andersen ble oppført på scenen. Lørdagen var det klart for en ny MG-tur på øyas småveier og de som dagen

En del av de norske bilene utenfor en typisk dansk mølle.

før hadde besøkt Nordfyn kjørte til Sydfyn hvor Egeskov slott var målet for turen. Egeskov er premiert med THE EUROPEAN GARDEN AWARD og CNN Travel har i 2013 kåret Egeskov som en av de 12 mest spektakulære hager i verden. www.egeskov.dk
I tillegg til hagen finnes ulike museer med bla. biler, MC og fly.

Dagen ble avsluttet med gallamiddag og dans til låter fra 1970-80 tallet med orkesteret "Step & Stone".

Europatreffet hadde også program for søndagen hvor alle bilene kjørte til Odense hvor deltakerne besøkte H. C. Andersens Museum. Som avlutning på treffet ble det servert lunsj i Odense konserthus hvor Lars Thousig, leder i MGCC DK, ga "stafettpinnen" - en skistav fra Norge - videre til den nederlandske MG-klubben som skal arrangere Europatreffet 11. - 14. juni i 2015. I 2016 er det Frankrike som er arrangør.

MG lunsj i "Fruens Bøge Skov". Eggekage stod på menyen, slik det har vært i 150 år på restaurant Carlslund & Fruens Bøg.

Viby Mølle, oppført i 1873 og denne hollandske mølle er Danmarks største. Ares B blir liten i forhold.

Egeskov slott i Kværndrup var hovedmålet på den ene dagsturen under Europatreffet.

Eettermiddagen - rett før regnet bryter løs.

Ikke California 1970, men stranden på Kerteminde!

Kan det tenkes et bedre sted å justere tomgangen? Truls er alltid god å ha. Legg merke til skiltet...

MG VA fra 1939

Kværndrup. Teltlunsj hører med på et stort MG-stevne.

Maskoten er med.

Anne Kristin og Tore Lie tørker bilen før innkjøring på båten til Danmark.

MG SV er ikke så ofte å se.

MG K3. Dette er en replika av den berømte racerbilen.

Knut Horgen er alltid på plass med svamp og klut.

Follo senter inntar Sorø, på vei til Nyborg. Jette hadde skaffet oss reservert plass midt på torget!

Et prakteksemplar av en skjelden MG XPower.

En flott MGA tilhørende familien Klemetsrud.

Lars Thousig til h. overrekker stafettpinnen til MG Car Club Holland. Stafettpinnen overrekkes alle nye arrangører av EEOTY. Stafettpinnen ble laget til EEOTY 2009 i Geiranger av Ola Thygesen.

Leder av NMGK, Ola Thygesen overrekker gratulasjoner til leder av MG Car Club Danish Centre, Lars Thousig. Klubbens plakett og MG-vin designet av Sigurd Sandtveit.

“Jeg fant noen som passet for meg!”

Tekst og foto: Roger Lorang Hermansen, Kjell Hagen Nilsen, Ola Thygesen

I MG-magasinet nr. 1-2009 hadde vi en bekjentskapsannonse for en 73 år gammel MG TA ”lady” som søkte etter noen som kunne bli hennes kjæreste og gi henne en full ”bli ny” restaurering. I nr. 2-2009 rapporterte vi at annonsen hadde gitt resultater og at hun hadde fått en kjæreste som lovet å gi henne den pleie og kjærlighet hun hadde lengtet etter siden tidlig på 60-tallet. Nå skal vi høre med hennes egne ord hvordan det gikk videre.

“Etter å ha forlatt en kald opplagstomt fikk jeg noen gode og varme netter i min nye kjærestes velutstyrte garasje. En morgen våknet jeg av at han gikk rundt og snakket med seg selv og jeg hørte hvordan han snakket om farger på make-up og attraktiv påkledning. Har han tatt med seg hjem en yngre modell nå tenkte jeg med et stikk av sjalusi, men plutselig kjente jeg et par kjærlige armer rundt meg og på noen strakser hadde han kledd meg naken, helt ned til ramma. Jeg skjønte da at det var meg

han hadde snakket om. Til tross for min alder hadde jeg fortsatt noe olje i bunnpanna og nå kjente jeg at jeg sitret av forventning. Plutselig tok han frem sveiseapparatet og nå kjente jeg at jeg ble skikkelig heit, - skal dette bli min nye vår? Ja, ny vår ble det med rengjøring og fjerning av gammel moro i alle kriker og kroker med en fullstendig oppussing av understellet mitt. Som de fleste på min alder hadde jeg litt lekkasje nedentil så motoren og girkassen min ble demontert i de minste deler og satt sammen med nye pakninger så nå er jeg nesten lekkasjefri. Deretter ble jeg beskrudd på alle mulige måter og følte meg yngre og yngre ettersom nyoppussede deler ble montert tilbake.

Etter hvert som tiden gikk fikk jeg tilbake min ungdommelige figur og vakre linjer og min nye kjæreste viste meg stolt frem selv om jeg foreløpig var uten lakk.

En dag ville han ha meg opp i løftebukken for å se på understellet mitt nedenfra. Han skulle smøre meg opp og

MG TA 1937 ferdig restaurert.

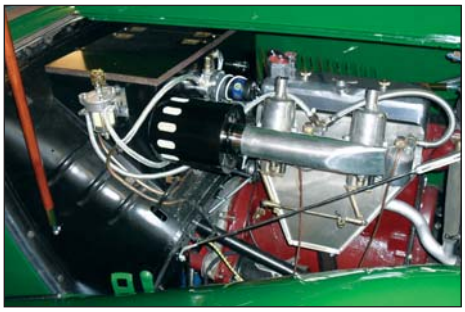
justere mine mest intime deler med verktøyet sitt. Jeg var ikke riktig klar for dette her - jeg var i bare primer’n så da startet jeg ikke på grunn av manglende tenning. Noen dager senere hadde jeg fått på meg den Racing-grønne vårdrakten, fått på litt rødt på felgene mine og forkrommet alle mine blanke deler og da var jeg klar for en runde i nærområdet og i løftebukken.

Etter dette ble vi nærmest uadskillelige og bryllupsreisen hadde vi en vårdag i 2012. Den gikk til MG-klubbens stand på Ekebergmarkedet. Det var en dag som startet med et kraftig snøvær så hele frontpartiet mitt var dekket med is og snø, men jeg fikk så mange varmende komplimenter for mitt utseende at snart var alt smeltet. Etter dette har Roger og jeg hatt mange fine turer og jeg er mer glad i ham enn noensinne. Jeg må riktignok dele ham med en MG TF og en MGA, men vi er alle gode venner. Vi er jo i samme familie!”

Baklykt.

Ferdig bil.

Også med ny kalesje.


Nyoverhalt motor.

Det er ikke mange mennesker forunt å
være født som multitalent.
Et multitalent er en person med egenskaper og
evner utover det normale innen mange områder.

Uten å overdrive tror jeg vi kan kalle
Roger Hermansen (72) for et multitalent.
Han bygger, reparerer og restaurerer alt fra radio,
modellfly, båter til bil.

Utdannet innen finmekanikk utfører han de
vanskeligste oppgaver med stor enkelthet. Roger
er medlem av NMGK avd. Follo og stiller med
sine fine biler på treff og turer til stor glede for alle.
Roger har en MG TF 1954, en MGA 1960
og en utrolig vakker og nyrestaurert MG TA 1937.
Sistnevnte bil har Roger bygget opp fra et rustent
vrak til en gjennomført vakker bil. Her har det
ikke manglet pågangsmot og mesterlig håndverk.

Vi gratulerer, og håper Roger kommer
på mange treff i sesongen 2015 med
sin flotte MG TA fra 1937.

Ola T.

Dashbordet i MG TAen.

Blank krom.

De små, viktige detaljene.

Oljetrykksmåler.

Fronten på en 77 år gammel flott dame.

Horn, merker og ekstralys.

Etter mange hundre timers arbeid fremstår bilen slik den så ut da den forlot MG-fabrikken i 1937.

Rogers biler fra venstre: MG TF 1950, MG TA 1937 og MGA 1960.

Hvordan kom XPAG-motoren, Y-Typen og TDen til å se dagens lys?

Tekst: Bård Nilsen

Høsten 1938 lanserte Morris en helt ny modell Ten, med betegnelsen Serie M. Dette var noe så sjeldent som en bil som nesten var ny fra ende til annen: Nytt og selvbærende karosseri, ny motor og girboks, til og med en ny bakaksel, mens bremsesystemet ble arvet fra tidligere modeller.

Det er her vi finner opprinnelsen både til XPAG-motoren, Y-typen og senere TDen. Kjernen i den nye Ten Serie M var en helt nykonstruert motor, som fikk grunnbetegnelsen X. Den erstattet den tidligere Morris Ten-motoren, som hadde betegnelsen M. Begge disse var toppventilte støtstangmotorer, altså var den andre bokstaven P, for «pushrod». Og siden boringen var den samme som før (2 ½ tomme eller 63,5 mm - det var jo fortsatt en motor på 10 skattehester) ble den tredje bokstaven J. Og motoren ble først tatt i bruk i en Morris-modell, altså ble den siste bokstaven M. Til sammen XPJM til erstatning for MPJM.

Dette var en velkonstruert og solid motor, og den var den første britiske småbilmotor der turtall til en viss grad erstattet lang slaglengde. Den ble redusert fra 102 til 90 mm, og slagvolumet gikk ned fra 1292 kubikk til 1140. Til gjengjeld gikk turtallet opp. Største ytelse var nå 37,2 Hk ved 4.600 o/min. mot tidligere 36 hk ved 4.200. En viktig forbedring i forhold til M-motoren var et mye bedre indre kjølevannssystem, og dessuten var motorblokken mye mere robust. MP-motoren hadde en tendens til å revne langsetter når man trakk til den ene rekken av topplokkbolter - XP-motoren hadde ingen slike problemer, og kunne tåle «hur mycket som helst» som svenskene sier.

En av dem som var med å utvikle denne nye motoren hos Engines Branch i Coventry var en Claude Bailey. Under krigen flyttet han over til Jaguar, og der var han med og utviklet XK-motoren. Men det er en annen historie. Sammen med denne motoren kom en helt ny girboks, som var mye mindre og lettere enn den tidligere Ten-boksen, og en modernisert bakaksel.
Den nye motoren skulle selvsagt erstatte den gamle M-motoren også i Wolseley Ten og i MG Midget, og det skjedde våren 1939. Wolseley Ten Serie III besto av de mekaniske komponentene fra Serie M montert i en separat ramme med et eget firedørs karosseri. Boring og slagvolum var uendret, 63,5mm og 1140 kubikk. Denne motoren ble da selvsagt en XPJW, siden den sto i en Wolseley. Men girboksen var litt modifisert, i form av at hovedakselen var forlenget, med et nytt støttelager i et eget hus i bakenden.

Men 1140 kubikk var et lite tjenlig slagvolum i en MG Midget - der skulle en gjerne hatt noe nærmere 1300 kubikk, som før. Det som ble gjort var at boringen ble øket med 3 mm til 66,5mm - da ble motoren på 11 skattehester i stedet for 10, og den tredje bokstaven i typekoden ble følgelig endret fra J til A. Og denne varianten skulle brukes i en MG, altså ble siste bokstav G. Her har vi den, XPAG-motoren.

I kraft av det økede slagvolumet gikk kompresjonsforholdet opp fra 6.6:1 til 7,25:1, den fikk en hvassere kamaksel med lengre åpningsperioder og større ventilløft, kraftigere veivstenger og en veivaksel av bedre stål, og selvsagt 2 forgassere i stedet for bare én. Resultatet ble 54,4 hk ved 5.200 o/min. Da denne motoren erstattet MPJG-motoren i Midgeten ble typebetegnelsen endret fra TA til TB. Men av en eller annen grunn fikk ikke Midgeten den nye girboksen. Den beholdt den større og kraftigere boksen fra sin forgjenger - heldigvis, kan vi si i ettertid.

La oss nå vende tilbake til Morris Ten Serie M. Under utviklingen av den bilen arbeidet Alec Issigonis og hans assistent Jack Daniels med fjæringsystemene. De utarbeidet et forslag til nytt uavhengig fjæringssystem foran, med tversgående bærearmer og spiralfjærer, der øvre bærearm var en integrert del av støtdemperen. Og tannstangstyring. Dessverre, dette ble for kostbart for en "Family Ten". Det eneste de fikk gjennomført var å utstyre den stive foraksel-en med en krengningsstabilisator. Men det ble bygget noen utviklingsbiler med det nye fjæringssystemet. En av dem var etter sigende i drift hele krigen gjennom i Oxford, med en MG-radiator. Og her ligger nøkkelen til fremtiden: Man kan ta en høyere pris for en MG enn for en Morris, og da kan man også tillate seg mere kostbare tekniske løsninger.

Så i april 1947 dukket dette fjæringssystemet opp igjen, nå i en ny ramme av kasseprofil, i en bil utstyrt med et modifisert Morris Eight-karosseri, med en ny snute og ny hekk. Denne bilen brukte dessuten en ny variant av XPAG-motoren, XPAG/SC, med én forgasser og en kamaksel med samme åpningsperioder som i TCen, men med samme ventilløft som Morris-motoren. Dette ga 46 Hk ved 4.800 o/min. Det er selvsagt Y-Typen det er snakk om. Dette var en meget sjarmerende liten lukket 4-dørs 4-seter. Denne bilen brukte den varianten av den nye girboksen som vi først så i Wolseley Ten Serie III, altså den med forlenget hovedaksel.

De første 5-6 etterkrigsårene var en skjebnetid for den klassiske engelsk sportsbilen slik den var blitt utviklet gjennom mellomkrigsårene. Fabrikantene gjenopptok riktignok produksjonen av slike biler, men det var med modeller som i det store og hele var de samme som de hadde produsert i 1939. For MGs vedkommende fikk TBen sjakler i bakenden av fjærene. Det var alt som skulle til for å lage en TC utav en TB.

Fabrikantene var meget usikre på om det fortsatt skulle finnes noe marked for den klassiske åpne toseteren, i en ny tid. Singer hadde forlatt toseterne allerede i 1938, og satset på en mere sivilisert åpen 4-seter.

MG Y-type

Ved hovedkontoret for Nuffield-gruppen i Cowley utenfor Oxford mente de nok at det var den veien vinden kom til å blåse. Derfor konstruerte de en åpen 2-dørs 4-seter utav Y-Typen, satte inn motoren fra TCen sammen med girboksen fra Y-typen, og kalte resultatet YT, med motorkode XPAG/TR eller TL.

Den ble lansert i oktober 1948, med bagasjerom og koffertlokk og det hele. Den var ment hovedsakelig for eksport, og ble for det meste bygget med venstreratt. Ifølge MG-historikeren F. Wilson Mc Comb var dette åpne karosseriet omtrent like sportslig som et viktoriansk badekar (Jeg synes nå selv den er ganske søt…)

Men så skjer det vidunderlige. Det som i virkeligheten redder den engelske åpne 2-seters sportsbilen som type: Eksportmarkedene vil ikke ha en slik åpen MG. Etter bare 877 bygde YTer blir produksjonen stoppet. I historisk sammenheng er YT en av de viktigste MGene som er blitt bygget, nettopp fordi den ble en salgsflopp.

Det er interessant å se at Len Lord hos Austin også prøvde seg med en slik psevdo-sportsbil, A90 Atlantic. Men amerikanerne ville ikke ha den heller.

MG YT

MG YB

www.mgcyregister.co.uk

MG TC Foto: Knut Horgen

Samtidig begynte salgstallene for TCen å dale. Bilen var blitt for gammeldags. I Abingdon var de bekymret, for konstruksjonskontoret i Cowley hadde ingen alternativer. Hva for slags biler skulle de bygge, hva skulle de leve av? Men ledelsen i Cowley hadde i hvert fall så mye vett at de spurte Abingdon om de selv hadde noen idéer? Der i gården var de vant til å arbeide etter mottoet "Man tager hva man haver": På forsommeren 1949 tok de et Y-Type chassis (det må vel ha vært en YT) med motor og girboks og tannstangstyring og det hele og kuttet vekk 5 tommer av rammen, slik at akselavstanden ble den samme som på TCen. Og oppå plasserte de et TC-karosseri. Hele jobben tok omtrent 14 dager… Jeg har aldri sett noe bilde av denne prototypen, men den skal ha vært nokså lite harmonisk å se på. Uansett, dette er prototypen til TDen, og den ble så kjørt til hovedkontoret i Cowley, der den ble akseptert.

Konstruksjonskontoret laget så en produksjonsbil utav det, med en rekke forbedringer: Bakre del av rammen ble endret til å svinge over bakakselen (på Y-Typen løper den under), bremsene ble forbedret ved å bruke de nye Lockheed-bremsene fra Wolseley 4/50 med to ledende sko foran, og hjuldimensjonen ble redusert fra 16 tommer til 15 - på linje med de nye Morris- og Wolseleybilene som kom høsten 1948. Dessuten fikk den en ny hypoid bakaksel, en variant av den som ble brukt i Morris Oxford Serie MO og Wolseley 4/50.

MG TD

Og så ble TC-karosseriet og skjermene tilpasset det hele slik at bilen fikk et mere helhetlig utseende. Det eneste ved den nye modellen som møtte heftige protester var at den bare ble levert med stålplatehjul. Vi som har kjørt TD (eller TF) lenge og hardt gjennom mange år vet også at girboksen er litt marginal i forhold til motorytelsen. Serieproduksjonen av TDen begynte i november 1949, og fortsatte til september 1953, da 29.665 biler var blitt bygget. Det er omtrent 7.000 flere TDer enn fabrikken bygget av alle modeller til sammen i alle årene frem til krigsutbruddet i 1939. Og den forkastede forhjulsfjæringen fra Morris Ten Serie M kom til å leve helt til den siste MGB forlot Abingdon i 1980.

Tekniske Råd & Tips

I neste utgave av MG Magasinet vil vi lansere en ny spalte i bladet som blir av teknisk karakter. Her vil noen av klubbens medlemmer bidra og gi sin kunnskap og erfaringer videre. Temaene vi velger vil bli noe som mange kan ha nytte av. De mer spesielle tekniske spørsmålene kan du få svar på ved å bruke teknisk forum på klubbens nettside www.nmgk.no

Gustavs motorproblem i sin MGB

Gustav Dietrichson fra Jar i Bærum sendte redaktøren mail i høst for å fortelle om et motorproblem han måtte få løst. Hans 51 år gamle MGB begynte å slippe ut blågrå eksos (brent olje), særlig ved pådrag var dette nokså synlig.

"Min MGB 1963 modell som jeg kjøpte for 12 år siden er ellers like pen etter totalrestaurering i England - GREENWAY GARAGE - for forrige eiers regning og går for øvrig som en kule, men jeg har fått problem med motoren."

"Jeg ringte Bjørn Rygh for å få et godt råd. Bjørn rådet meg til å ta kontakt med Geir Enersen i Lier Traktor. Etter prøvekjøring, ble det avtalt at han tar inn bilen."Motor ut" ble antydet... "Ny, nyoverhalt motor" og "muligens det vil lønne seg å sende den til Sverige for totaloverhaling" var også alternativer... Er, som du forstår, redd dette kan bli en kostbar historie. Hadde, i min uvitenhet, håpet at det ville være tilstrekkelig å ta av toppen og skifte stempelringer, pakninger etc."

"Geir foreslo å ta toppen av, for å undersøke cylinderveggene. Det er gjort - de viste seg å være blanke/glatte uten tegn til riper/slitasje. Geir fortalte at nyoverhalt byttemotor fra England, ekskl. transport, verkstedarbeid (gammel motor ut/ny inn) og moms vil ligge på ca. NOK 35.000 ."

"Etter arbeidsmøte med Geir 29. oktober, ble det besluttet - i første omgang - å sende toppen m/innmat (stempler etc.) til et spesialversted i Oslo for fullstendig overhaling/utskifting av slitte deler. Antydet pris ca. kr. 7.000. Med arbeid: topp ut/inn etc. totalt kr. 12.000 + mva. Til å leve med det."

"Meningen er å ta det derfra: step-by-step - dersom vi med "Toppen" ikke har løst problemet. Ny innbyttemotor - worst case!"

I neste utgave av MG Magasinet (mars 2015) kan du lese fortsettelsen på historen om motorproblemet.

Da jeg fikk henvendelsen fra Gustav sende jeg en mail til Kjell Hagen Nilsen som kan det meste om bil og la frem problemet. Han svarte bl.a.:

"Hei Sigurd
Lier traktor er nok et godt alternativ. Motorarbeid er dyrt og ikke minst koster prosedyren med motor ut og inn en del kroner da det går med mye tid. I tillegg er maskinarbeid som borring, sliping av veiv, overhaling av topplokk etc. en kostbar affære. Om alt dette må gjøres ser jeg ikke bort fra at kostnaden bare for å overhale motoren kommer på 30-35.000 og i tillegg kommer motor ut/inn.

Britt og Gustav Dietrichson ved hytta på Tjøme.

Det er imidlertid ikke sikkert at situasjonen er så (sot)svart. Slike feil kommer ofte fra slitte styringer og tetninger i topplokket og behøver ikke komme fra slitte stempelfjærer. Før man gjør noe drastisk vil nok jeg anbefale at man kjører en diagnose med test av kompresjon etc. Gjort på riktig måte vil dette kunne avsløre om feilen ligger i slitte sylindere eller utette ventiler og styringer. Siden man ikke behøver å ta motoren ut for å overhale topplokket kan dette bli en vesentlig rimeligere "øvelse" selv om dette også koster litt.

Man kan jo da også benytte anledningen til å bygge om lokket til å kunne kjøres med blyfri bensin. Faren er at dette ikke hjelper og at man må kjøre en full overhaling også på resten, men man kan være heldig og slippe unna med bare topplokket. Uansett har man jo da overhalt lokket og det eneste man "taper" er kostnadene med å demontere og montere lokket en ekstra gang. Lokk ut og inn med full overhaling og ombygging vil jeg anslå til under kr. 10.000. Håper dette var til hjelp Sigurd.

Hilsen Kjell

Gustav studerte grafisk design i København. MGBen ble brukt til spennende utflukter.

MG TC var Gustavs helårsbil da han jobbet i Zürich tidlig på 1960-tallet.

MGB

En av tidenes mest solgte sportsbiler

Tekst: Sigurd Sandtveit Registeroversikt: Truls Sundt

Har du sagt A må du si B. Og det var akkurat det fabrikken gjorde i 1962 da MGA ble avløst av MGB som skulle bli selskapets største suksess!

MGB-modellen feiret 50 års jubileum i 2012 og er fortsatt en ettertraktet sportsbil på bruktbilmarkedet. I perioden 1962 til 1980 ble det produsert til sammen 512.243 biler (386.961 Roadster, 125.282 GT) hvorav mange ble eksportert, spesielt til USA. Det var flere grunner til av B-modellen ble en suksess. Den hadde et moderne design, god plass til fører og codrive, ganske stort bagasjerom, relativ rimelig å anskaffe og vedlikeholde, brukbar motorstyrke, kunne fås med overdrive og så og si alle deler kunne leveres - også i dag, 52 år etter produksjonsstart!

Bilen kombinerer den gamle sportsbilfølelsen med komfort, pålitelighet og kjøreegenskaper som eldre MGer ikke kan konkurrere med.

Høsten 2014 er det registrert 848 MGB/C modeller i det norske MGB-registeret som Truls Sundt fører.
Av disse er følgende registrert på medlemmer av klubben:
MGB Roadster: 339 biler
MGB GT: 49 biler
MGB GT V8: 4 biler
MGB GT ombygget til V8: 3 biler
MGB Roadster ombygget til V8: 4 biler
MGC Roadster: 5 biler
MGC GT: 3 biler
MGRV8: 3 biler
Klubbens medlemmer eier altså 410 biler. Dvs. nærmere halvparten av medlemmene har en B eller C i sin garasje.

I MGB-registeret føres det også oversikt over biler som eies av ikkemedlemmer. Antallet er totalt 438 biler. Det betyr at det ligger et stort medlemspotensiale i denne gruppen.

Lanseringsår: MGB Roadster 1962, MGB GT 1965, MGC 1967, MGB GT V8 1973, MG RV 8 1992.

I likhet med tidligere MGer er også B i stor grad satt sammen av komponenter fra konsernets øvrige modellutvalg. Motoren er en standard BMC B-motor på 1798 cc og 95 bhp (Brake Horsepower). Topphastighet ca. 160 km/t

MGCen har en rekkesekser på 2.912 cc og 150 bhp. Topphastighet ca. 180 km/t

MGB GT V8 har en Rover 3528 cc med 137 bhp. Topphastighet ca. 200 km/t

MGB har selvbærende karosseri levert av Pressed Steel Ltd.

I de senere år har produksjon av komplette karrosserier blitt gjenopptatt i regi av British Motor Heritage.

Om det finnes mange røde og grønne MGBer i klubben så ble bilen levert i mer enn 20 ulike lakkfarger.

MGB - thats life!

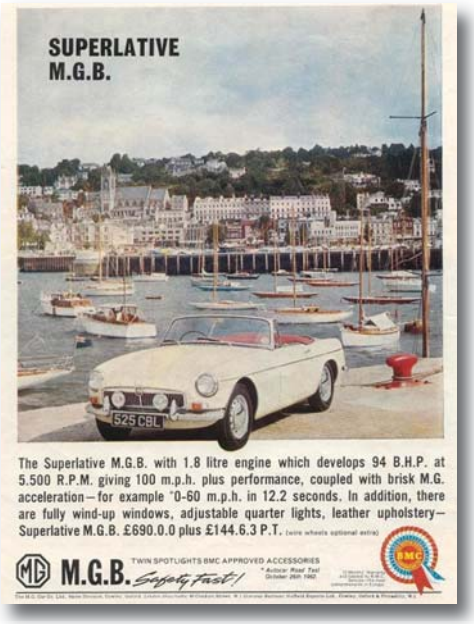
Tre vinduspussere viser at bilen ble eksportert til USA. Denne MGBen har tilbrakt sine første år på veiene og strendene i Calefornia. Det var ikke helt uvanlig at foreldrene ga sine barn en sportsbil som MGB da de hadde fullført High school. Her er bilen avbildet på stranden i Løkken.

Foto: Sigurd Sandtveit

MGB-annonser

Safety fast!

Her ser du et lite utvalg av annonser som ligger på www.car-brochures.eu Noen av headingene: You can do it in an MG • Still built with a marvelous device called the human hand • The sports car for the enthusiast • Exiting opportunity to see the world • Superlative M.G.B. • It´s a real GT they´re after. På internett finnes mange annonser, brosjyrer, filmer og annet nyttig for alle MG-entusiaster - og på www.nmgk.no er det mer enn 12.000 sider!



MGB Roadster 1972 m/ spesialbygget tilhenger Eier: Beiron Larsson, Sandefjord

Foto: Anne Bakken Sandtveit

Hva skjer i senterne?

Oversikt over turer og møter finner du i kalenderen på: www.nmgk.no > Aktivitetskalender

BUSKERUD

Tekst: Erik Katrud
Foto: Harald Otto Ødegaard, Erik Katrud

På sentermøtet på Burud i oktober oppsummerte vi sesongen 2014 og evaluerte vår terminliste. Det var enighet om at det var riktig å ha et bredt utvalg av aktiviteter, slik at det enkelte medlem kan velge det som passer. Det kom også ønske om at vi burde ha noen flere kveldsturer og at man valgte flere søndager til avvikling av dagsturer. Medlemmene kom også med ønsker om aktiviteter til neste år og turkomiteen er i gang med å legge planen. Ønske om ny Danmarkstur var unisont og Steinar er i gang med å virkeliggjøre den.

Aktivitetsloggen som vi har ført gjennom hele sesongen viser at det har vært meget bra oppmøte på både kveldsturer og helgeturer og en vesentlig økning fra forrige sesong. Noe må selvsagt tilskrives været, men også hyggelige samlinger med kaffe og kake etter turen har vært med på å gi oss en trivelig ramme for aktiviteten vår.
Fra sesongen 2014 minnes vi med spesiell glede vestlandsturen der vi hadde base på Torpomoen, trippelturen til Gamle Fredrikstad sammen med gode venner fra Østfold og Follo og selvsagt kroturen til Danmark. Dette er fine minner å ha med seg når snøen og kulda kommer og bilene slumrer på sine opplagsplasser.

St. Bistrup Kro minnes vi med glede.

Godt å være norsk i Danmark.

Stort utvalg på "Snapseruten".

Grilling på Torpomoen hvor vi hadde base på vestlandsturen.

MOLDE

Av Rune Kallestad

Høsten og mørketiden er over oss og mange plasser har de første snøfillene allerede lagt seg. Dette medfører salt på veiene så de fleste av oss har vel parkert for i år. I mitt verksted står Steinar Stølans MGB som er planlagt kjøreklar til neste år.

Den er ferdig lakkert, skal få restaurert motorrommet, nytt ledningsnett, tilpasset og montert karosserideler og støtfangere, nytrimmet motor fra Kallestad Racing og et hengerfeste - praktisk når man drar med campingtilhenger eller liten vogn på treff, eller bare skal frakte noe og sola skinner, og man har lyst å kjøre åpent.

Det er nå også mye lettere å få godkjent hengerfeste etter at de nye reglene om hengervekt på veteranbil trådde i kraft. Jeg har selv vært og fått hengervekt inn i vognkortet på min MGA. Konas MGB er opprinnelig svensk, så der står "släpvagnsvikt" som standard i vognkortet, - heldigvis ført inn når bilen ble registrert i Norge.

"For biler som er 30 år eller eldre vil imidlertid Vegdirektoratet med hjemmel i Kjøretøyforskriften § 1-11 tillate at motorvogn med største totalvekt mindre enn 3500 kg og som er konstruert for en hastighet av 30 km/t eller mer, kan brukes til å trekke tilhenger eller tilhengerredskap med aktuell totalvekt som ikke er større enn 0,9 ganger motorvognens egenvekt, uten spesiell dokumentasjon."

Motoren under sammensetting på benken, den har blitt 1860 ccm, Kent 717 kam, balansert bunndel med JE smidde stempel og H-profil råder så den kan trimmes mer ved behov...

Ledningsnettet skal skiftes, og motorrommet pusses opp. Forrige eier har brukt en del umbrakoskruer, disse skal skiftes ut da dette ikke hører hjemme i en MGB.

MIDT-NORGE

Tekst: Kjell Ivar Haltvik
Foto: Per Johan Krogdahl

På besøk til en fremtidig NMGK medlem i Trondheim.

Ola Jonassen i Trondheim holder på og restaurerer en MGA som han for mange år siden kjøpte fra USA. Det var en bil med en god del karosseriskader og rust. Ola har nå fått sveiset opp det meste på karosseriet og holder på med forberedelser til sparkling og lakkering. Rammen med motor og drivlinje og hjuloppheng var ferdig restaurert, og har vært prøvekjørt. Han hadde chassiet stående ferdig i den ene avdelingen av garasjen sin og karosseriet sto i en annen del.

Det er alltid moro og få se prosjekter underveis i restaureringen. Det gir inspirasjon for mange og muligens litt mageknipe for andre. Vi takker Ola for omvisningen i den særdeles flotte og innholdsrike garasjen sin. Vi fikk også se litt på de andre prosjektene Ola har på gang. Det er lagt ned mange arbeidstimer i garasjen der. Ola håpet at han kanskje kan være klar til våren med MGAen sin. Innen da håper vi også at vi har han som medlem i NMGK.

Snart klar for sparkling, grunning og lakkering.

Nyoverhalt motor er montert.

En garasje alle MG-entusiaster kan drømme om.

Nye deler klar for montering.

MG-INNLANDET

Av Roar Halvorsrud

Sportscar Weekend 8. - 10. august

Dagen har kommet, det er 8. august og vi skal på årets Sportscar Weekend. Vi starter turen på Toten og plukker opp noen biler på Hadeland. Gamlevegen utenom tunnelene egner seg godt for oss med åpne sportsbiler. På Fetsund møter vi de siste deltagerne og blir totalt 9 biler. Vegen langs Øyeren har akkurat så mange svinger som vi drømmer om. Utenfor Askim er det lunsjstopp på tunet hos dattera til to av deltagerne på turen, helt topp.

Vi fortsetter til Halden, passerer Fredriksten festning og til Svenskegrensa. Her kjører vi "blågrøna vegen" og kommer til Grebbestad ute ved kysten på ettermiddagen. Hotell Tanumstrand skal være vår base denne weekenden. Etter 30 mil på veien smaker det ekstra godt med en deilig buffé.

Lørdag er det kjøretur sørover på Kustvegen. Her ligger det pærler på rekke og rad. Selv om det er båtfolket som er i flertall, er det også idyllisk for oss i sportsbil. Turen går så langt som til Smøgen. Her koser vi oss med kaffe og is før vi kjører samme vei tilbake til Tanumstrand. En fottur langs sjøen til Grebbestad blir også en fin avkobling.

Søndag er som vanlig hjemreisedag. Været er som de to foregående dagene, helt topp. Vi holder oss til de samme veiene, langt unna E6. Etter en kaffestopp i Halden kjøper vi middag på veikroa ved Mysen. Ut på ettermiddagen nærmer vi oss igjen Toten etter å ha tatt farvel med de andre turkameratene. Vi ser allerede fram til neste gang vi møtes og takker for turen for denne gang.

Morganer møtes i Grebbestad.

Beinstrekk ved grensa.

Lunsj utenfor Askim.

ØSTFOLD

Av Erling Eikre

Iddefjorden rundt.
Iddefjorden rundt er tradisjonelt en av Østfold senters mest populære turer. Så også i år med til sammen 12 biler med 18 deltagere. Man skal aldri tukle med ting som virker heter det, og årets opplegg skilte seg derfor ikke fra foregående års; Oppmøte på Tista Senter i Halden, kjøring i samlet følge sydover langs Iddefjorden, over grensen ved Berby og «jug og prek» på Krokstrand hvor vi kunne nyte utsikten mot norsk side badet i kveldssol. Den eneste - og hyggelige - nyheten av året var Ola Thygesens deltagelse med sin røde MGB GT.

Brekke sluser.
Årets siste ordinære kjøretur gikk fra Høk Kro i Skjeberg til Brekke sluser like utenfor Halden. Høsttemperaturen tatt i betraktning var ikke 11 fremmøtte fordelt på 7 biler så verst, og det var fremdeles såpass med varme i solen at det fint lot seg gjøre å nyte en matbit på gresset. En rusletur rundt kanalbygger Engebret Soots anlegg hørte også med. Brekke sluser, som stod ferdig i 1852, er en del av den 80 km lange Haldenkanalen, og er med sine 4 slusekamre og en total slusehøyde på 26,6 meter Nord-Europas høyeste i sitt slag.

Rast på Krokstrand, Sverige med Norge i bakgrunnen.

Slusebefaring Brekke sluser.

Siste sjekk før hjemreise.

Verkstedbesøk, Moss.
Verksteder er alltid interessante å besøke, særlig de som spesialiserer seg på biler av «riktig» årgang. Agnar Assbys verksted i Vålerveien like utenfor Moss er definitivt intet unntak. Hele stedet bærer preg av orden og ryddighet. 9 fremmøtte fordelt på 7 biler fikk en innføring i virksomheten med Morgan i sentrum. På hjemveien ble det også tid til en kjapp tur innom Cars and Coffee som har jevnlige samlinger på den gamle brannstasjonen i Moss.

Ymse årganger av Morgan.

Verkstedet har spesialisert seg på engelske sportsbiler.

AGDER

Av Bjørn Erik Johannesen

Det vil utvilsomt være en sterk overdrivelse å påstå at pågangen fra medlemmer i Agder som vil overta som senterleder har vært enorm. Absolutt ingen har meldt interesse. Dermed vil Agder senter «halte» videre uten den helt store aktiviteten. Men, i september ble en del av oss med interesse for engelske biler og/eller motorsykler, kontaktet av et ungt samboerpar i Froland i Aust Agder. De drev begge med restaurering av engelsk «motor historie». Vivian hadde selv restaurert sin Triumph Spitfire -73, Helge restaurerte Norton motorsykler og en Jaguar XJ6 -70. De to har også restaurert en flott gård på Øyna-heia. I låven er det selskapslokaler til 90 gjester og fjøs og stall er blitt til garasjer.

Disse to vil arrangere faste treff for «alle motor-anglofile» hver siste tirsdag i måneden året rundt. Tirsdag 30. september var første treff. Vi hadde noen hyggelige timer med kaffe, vafler og «omvisning», og ble imponert over hva disse to hadde fått til på denne gården. Et flott sted.

9 av 12 fremmøtte var fra Agder senter.

Tirsdag 28. oktober var det så nytt møte. Denne gangen ble det sendt ut oppfordring til medlemmer i Agder om å møte til engelsk treff, og å støtte opp om initiativet. Gården ligger sentralt til for medlemmer i Aust Agder, og av de 12 «anglofile» som møtte var vi i alt 9 fra Agder senter! Som det vil fremgå av bildet var også co-drivere med, noe vi satte pris på. Agder senter «markerte revir» i lokalet, og plantet MG-vimpelen på bordet, - og der blir den stående.

Så, - hver siste tirsdag i måneden er det «åpent hus» hos Vivian og Helge, Skiftenesveien 230, 4828 Mjåvatn.

VESTFOLD

Av Sigurd Sandtveit

Senteret hadde de fleste turene i løpet av våren og sommeren, men i slutten av august hadde vi en flott krotur til Danmark - "vårt nærmeste ferieland". Mer om turen i egen artikkel side 6-7.

Vi har hatt tur til Eidsfoss med omvisning på Jernverksmuseet og dagstur til Blaafarveværket. Og som vanlig har vi kjørt onsdagsturer sammen med Vestfold Sportsvognklubb.

Innemøtene er vanligvis første onsdag i hver måned. Vi har gjerne foredrag, viser bilder og film, sosial prat om biler og annet, kaffe, vinlotteri m.m. På klubbens Aktivitetskalender finner du datoene www.nmgk.no
Sted: Stokke Bygdetun, Moaveien 19.
www.stokkebygdetun.com

Vi jobber nå med terminlisten for 2015 med kveldsturer, dagsturer, grilltreff og langhelg på slott eller herregård i Sverige.

Tylstrup Kro nord for Ålborg var vår base under senterturen til Danmark.

Bygdetunet har flere museer.

Marianne som MG-modell.

Jorun & Jorun likte samme caps.

På MG Center handlet vi deler til bilen og noe til oss selv. Endelig var vareutvalget mer enn forgassere, støtdempere og styresnekker.

MG-vinen er populær og vinlotteriet gir penger i senterkassa. Fra venstre vinnerne Anne og Hilde.

Signe Hultgren var vår guide på bygdetunet. Her i apoteket i samtale med Armand som er pensjonert apoteker.

Stokke Bygdetun - senterets nye møteplass.

På stranda i gamle Skagen.

Hva skjer i 2015?

I MARSUTGAVEN AV MG MAGASINET HÅPER VI Å KUNNE GI EN ENDA MER OMFATTENDE OVERSIKT OVER TURER, LØP OG TREFF I 2015 I INN- OG UTLAND. SEND GJERNE TIPS TIL REDAKTØREN INNEN 1.2.2015

Vi er i desember og det er en stund til at våre sportsbiler igjen skal kjenne asfalt og grus under dekkene. Men mange starter allerede om høsten å planlegg turer, løp og treff for neste kjøresesong. Derfor bringer vi en oversikt over en del av det du kan være med på neste år.

28.1 - 4.2 Rally Monte Carlo Historique
Starter i København

15.4 - 19.4 Techno Classica i Essen

9.5 Ekebergmarked
Arr.: Norsk Veteranvogn Klubb

10.5 Vårmønstringen Øvrevoll
Arr.: Norsk Sporsvognklubb

16. - 17.5 MGF/TF International Meeting
Essex, England

24.5 Gardermoen Memorial
Arr.: Norsk Veteranvogn Klubb

24.5 - 25.5 Dameløpet
Arr.: Norsk Veteranvogn Klubb

1.6 - 7.6 British Car Week & 6th
Viking Rally, Gøteborg

4. - 7.6 Landstreff for MGF/TF Torpomoen.
Arr.: Buskerud senter

6.6 Nasjonal Motordag i Norge

11.6 - 14.6 Norwegian Sports Car Rally
Arr.: Norsk MG Klubb/Oslo senter

11.6 - 14.6 EEOTY - European Event Of The Year, Nederland

20.6 - 21.6 MG Live Silverstone

14.6 Veterankjøretøydagen Stokke Bygdetun, Vestfold

2. - 5.7 Krotur til Danmark, Låsby
Arr.: Buskerud og Agder senter

18.7 Gladløpet, start i Stavern
Arr.: Larvik-Sandefjord Veteranvogn Klubb

1. - 2.8 Internasjonalt treff Gaydon Motormuseum i England. MGF fyller 20 år!

10.8 Bilsport classic grensetreff, Halden

20. - 23.8 Norsk MG Treff, Skjeberg i Østfold. Arr.: Agder, Bergen, Buskerud og Østfold senter.

12. - 14.9 Goodwood Revival

OSLO

Av Per Fredrik Kempf

Høstrapport fra Oslo Senter:
Siden vi i år var heldige og hadde en usedvanlig flott høst, ble det mer MG-kjøring enn forventet. Onsdag 6. august hadde vi en fin tur med 9 biler til Holmsbu på svingete veier.

I august og september la vi turen til Henie-Onstad kunstsenter hvor Albion, Norsk Britisk Bilhistorisk Forening har sitt månedlige treff hver siste onsdag i måneden. Topp for de som har lyst til å se gamle engelske (og italienske) biler.

Høsttreff på Rådhusplassen den 3. september hvor 20 biler stilte. Været kunne ikke ha vært bedre, sensommersol og 20 grader i luften. Turen gikk til Fornebu hvor vi var invitert av "Kultur på hjul" på vafler og kaffe. Vi fikk høre mye om museets opprinnelse samt foredrag om Maserati, og et lite besøk på Vespamuseet.

1. oktober var det første innemøte på Frysja hvor ca. 20 medlemmer stilte. Thor Sørensen, vår tidligere senterleder, ble takket for den innsatsen og det engasjementet han hadde vist gjennom sin periode. Det ble informert om hva vi håper å få til på de neste innemøtene. Medlemmene blir også oppfordret til å opprette en egen tur- og foredragsgruppe.

5. november. Vi var så heldige å ha blitt invitert til Knut Chr. Hallan. Først på det nye museet han har laget i Son, "Hallanderiet", som er en reise i tid, og etter dette hjem til ham for å se på det nye huset og bilene hans samt spise pizza. Hallan serverte oss mange gode og interessante bilhistorier. Vi takker ham for en fantastisk kveld!

Per Fredrik Kempf

Per Fredrik overtok i høst som senteleder i Oslo. Han er 48 år, gift med Stine, har to barn Andrea og Victor og bor i Asker. Bil: MGB Roadster 1964 modell. Hobbyer i tillegg til MG: Arkitektur, MC, Vespa og seling Per Fredrik er medlem nr. 399

Høsttreff på Rådhusplassen i sol og 20 grader.

Besøk hos Albion.

Museet på fornebu besøkte vi under høsttreffet.

Selv MG-entusiaster kan like en Maserati.

Tur til Holmsbu.

Knut Hallan bak disken i "Hallanderiet" i Son.

Knut har mange biler å vise frem.

Det er mange kjente signaturer på panseret.

FOLLO

Av Tore Lie

Follo senter har flytteplaner

Medlemstallet på innemøtene våre har hatt en gledelig utvikling. Vi har i hele år ligget mellom 20 og 30, og noen ganger over. Optimister som vi er håper vi at denne utviklingen fortsetter, og da trenger vi mer plass! Det begynner å bli trangt rundt bordet på Waldemarhøy, og akustikken i rommet er slik at det er vanskelig å snakke sammen når vi er mange.

Derfor har styret vært på jakt etter nye lokaler, og vi mener at vi har funnet dem på Nordby Eldresenter - (les Nordby MG-senter!). Noen av våre medlemmer har god erfaring med møter der, i en annen bilklubb. Det er god plass, veldig trivelig og fin akustikk.

Adressen er Granheimtunet 3, en sidevei til Nordbyveien. Enkelt å finne!

The best MG games ever!

Det må bare gjentas: 2014 har vært en fantastisk sesong. Alle turer er kjørt med fint oppmøte. Vi stilte mannsterke med 8 biler på European Event i Danmark. Og aller viktigst - vi har hatt det innmari hyggelig! Sesongens siste tur foregikk i gråvær, vi var fem biler, kjørte halvparten av den planlagte ruta og avsluttet sesongen veldig hyggelig hjemme hos Kjersti og Steinar.

Vi fyller snart 10 år

Follo senter ble stiftet på et møte 17. mars 2005, og møtet vårt 18. mars 2015 blir en liten jubileumsmarkering.

Sommerminne fra Danmark.

”Medlemsmøte” med frokost på danskebåten, på vei til European Event.

Når teknikken klikker er det godt å ha en dugnadsgjeng.

Kultur-tur til Eidsvollsbygningen.

Får vi se denne grillen på MGFen til Ola neste år?

Det er alltid trivelig i det ”Engelske hjørnet” på Ekebergmarkedet.

MG-NORD

Av Odd Enevold

Sender bilder av tre MGer fra Hammerfest på siste høstturen fra Hammerfest til Alta for å besøke Biltema i månedsskiftet august/september.

Den grønne MGB 1974 tilhører Ole Bornø og ble innkjøpt i 2011 delvis restaurert, deretter ferdiggjort av ham selv til perfekt stand. Han eier også en hvit MGB 1965 som er under restaurering.

Den orange er en 1980 modell og tilhører Arne Moe. Den er importert fra USA og hadde kun gått 14.000 km da Moe overtok den i 2010.

Den røde MGA 1957 tilhører Odd Enevold. Den ble importert fra USA i 1995 som skogsvrak og restaurert av han. Deretter er den kjørt 80 000 km feilfritt.

Dette er sannsynligvis verdens nordligste MGer. I Norge er det ingen nord for oss. Nord for oss på det amerikanske kontinent er det kun Barrow på nordkysten av Alaska som er bebodd. Der er det kun noen 4X4 biler og snøscootere. På det europeiske kontinent foruten Norge er det kun nord for oss enkelte bosettinger langs kysten av Sibir. Der er det definitivt ingen MG.

NYE ROGALAND

Av Erling Vølstad og Kåre Fossum

Det er med glede vi registrerer at nye MG-entusiaster har sørget for å etablere et nytt senter i Rogaland under paraplyen til Norsk MG Klubb slik at også Rogalendingene kan ha tilhørighet til den norske MG-klubben! Red.

Vi som står bak den nye starten, har vært aktive i senteret på Soma, og vil gjerne bidra med de erfaringene vi har fått. Kåre Fossum har stilt størsteparten av sitt atelier til rådighet. Det var i sin tid et rommelig lakkeringsverksted, godt og varmt og høyt under taket. Vi har et areal på ca. 120 kvm, som har plass nok til å reparere biler og til å være et forsamlingslokale. Tilstøtende lokaler kan bli leid inn.

Vi tar sikte på å videreføre det sosiale verkstedsmiljøet vi startet på Soma, med samlinger på tirsdag ettermiddag. Dessuten månedlige medlemsmøter, årsmøte og årsfest. På sommeren blir det å delta på MG-treff, gjerne i samarbeid med andre sentre og hovedklubben. Igjen frister det med langturer, som vi har gjennomført tidligere.

Vi ønsker alle medlemmer i Rogaland velkommen, som aktive medlemmer tilsluttet hovedklubben. I fellesskap, sammen i glede over å eie og kjøre MG.

NMGK Rogaland senter avholdt sitt første medlemsmøte, etter ny oppstart, tirsdag 30 september. Samlingen fant sted i MG atelier Fossum, og i god stemning over igjen å være deltakere i en større sammenheng, nemlig hovedklubben Norsk MG Klubb.

NMGK Rogaland senter har 2 profesjonelle kunstnere i stallen. De har stått for dekorering og utbygging på Soma senter.
I og med at vårt senter befinner seg i atelier Fossum, der kunst mikses med fin MG-design, kan vi muligens skape malerier og design med utgangspunkt i de fine malerier som vi ser avbildet i engelske bilblader .

Referat fra årsmøtet i NMGK Rogaland senter 4.11.2014
Årsmøtet ble avholdt i god MG-ånd, der følgende saker ble diskutert og bestemt:
Sak 1: Valg av formann og nestformann.
Erling Vølstad ble valgt til formann. Kåre Fossum ble valgt til nestformann og kasserer.
Sak 2: Praktiske vedtekter
Valg av formann hvert annet år. Medlemmer i Rogaland senter må være tilsluttet NMGK sentralt.
Sak 3: Målsetting og formål
Fremme gleden ved å eie og kjøre MG. Utveksling av erfaringer, gjensidig hjelp og rådgiving. Felles utflukter og langturer.
Sak 4: Agenda
Årsfest lørdag 10 januar. Faste medlemsmøter første tirsdag hver måned, neste gang tirsdag 2 desember kl. 18.00. Verkstedsamlingene fortsetter hver tirsdag på senteret på Leite, fra kl. 12 til 15. I sesongen kjører vi utflukter hver onsdag. Ønske om å delta på NMGK sine fellesturer.

Erling Vølstad	voelst@online.no	mob 917 65 377
Kåre Fossum	kaarefo@lyse.net	mob 992 76 200

Adressen til den nye senteret: Leitevegen 42, 4312 Sandnes

Erling Vølstad

Senterleder i nye Rogaland senter

En 61 årig veteranbilentusiast, som i en alder av 16 overhalte sin første Volvomotor. Det ble etterhvert flere Amazoner og PVer som ble demontert og bygget opp. Men, like fra ungdommen lå det et ønske om å tilegne seg en rød MGB. Og i fjor ble drømmen oppfylt. Så var det å melde seg inn i NMGK, og delta aktivt i oppbygging av foreningsmiljøet. Dette har han erfaring fra, som formann i den lokale Moto Guzzi Jæren. Erling er en aktiv motorsykkelkjører, og vet å verdsette tilhørighet til en moderforening. Han er på vei inn i pensjonisttilværelse, etter 30 år som distriksjef for Thorn Lighting.

Adresse: Konglevegen 13, 4352 KLEPPE

Bil: MGB Roadster 1965, rød, H-1851

Sammen skal vi gjenskape det flotte MG-miljøet i Rogaland!

ÅRSMØTE I NORSK MG KUBB

STJØRDAL 6. - 8.MARS 2015

Midt Norsk MG klubb vil ønske alle velkommen til årsmøte som vil bli holdt på Quality Airport Hotel Værnes. Hotellet ligger midt i sentrum av Stjørdal, bare 5 minutter fra flyplassen. Tog, taxi eller gangvei kan benyttes.
www.nordicchoicehotels.no

Hotellet har fine møtelokaler hvor det er det er oppsett for prosjektor, flipp-over og trådløst nett. Kaffe, te, kake, frukt, softis, popkorn samt lunsj er inkludert på lørdag.

Priser:

Enkeltrom pr. natt:	980,-
Dobbeltrom pr. natt:	1180,-
(Frokosten er inkludert)	
3 retters middag pr. person	365,-
Drikke kommer i tillegg.	

Hotellrommet for ønskede dager bestilles direkte av den enkelte. Vi har reservert en god del rom, men vær ute i god tid. Frist på hotellrommene blir i første halvdel av januar.

Telefon: 74 80 45 00
oppgi ref.nr. 117528

Quality Airport Hotel Værnes - hotellet hvor Årsmøte 2015 skal holdes.

Vi har også lagt opp til en blåtur på lørdag, før middagen, som vi tror vil være til glede for alle. Joggesko ikke nødvendig!

Et skjema vil bli sendt til hvert enkelt senter for videre distribuering til medlemmene, hvor ytterligere info, påmeldinger samt frister vil bli gitt.

Ved spørsmål?
Petter.nessimo@ktv.no
Tlf: 928 98 041

Vinterklargjøring- og lagring

Selv om vi opplevde den mildeste høsten på flere tiår og mange har hatt flotte MG-turer i november, så kommer de fleste av oss til et punkt hvor vi må innse at vinteren kommer i år også.

Hva bør vi sjekke om høsten - eller før bilen skal ut på veien om våren?

BATTERI
Rengjør batteriet, topplad det. Mål hvilespenningen som bør ligge på 12,75 volt på et 12 volts batteri og 6,75 volt på et 6 volts batteri.

MOTOR
Skift gjerne olje og filter om høsten da vanlig brukt olje inneholder kondens og stoffer som ikke bør "overvintre" i motoren. Sjekk oljeslanger, oljetrykksmålerslangen, sjekk alle vannslanger og klemmer, mål frostvæsken på radiatoren (frostvæskemåler kr. 20 - 50), sjekk viftereima (har du ekstra reim i bagasjerommet?), sjekk luftfilter, sjekk bensinslanger, sjekk forgasserolje, bremsevæske og clutchvæskenivå, sjekk tennplugger og fordeler.

HJUL OG DEKK
Krav til minste tillatte mønsterdybde på sommerdekk er 1,5 mm. Sjekk dekkene for ev. skade, sjekk dekktrykk (biler med diagonaldekk bør settes på bukker om mulig) - ellers kan det være lurt å fylle ekstra luft i dekkene slik at dekkets ikke "blir flate" i løpet av vinteren. Radialdekk krever ingen spesiell "oppmerksomhet" og ekstra dekktrykk ved vinterlagring. Sjekk hjulbolter og spesielt om hubbene er slitt.

Høstsjekk på MGBen og montering av nye slanger til radiator og varmeapparat. Som dekk og bremseslanger og annet av gummi er dette ferskvare som må byttes med jevne mellomrom.

Som vi har gjentatt mange ganger i bladet: Dekk er ferskvare! Kjører du med eldre dekk vil friksjonen på våt vei være betydelig redusert og bremselengden øker ganske dramatisk. Vi kjører såpass lite at mønsteret kan se bra ut på 10 - 20 år gamle dekk, men gummien har blitt hard og friksjonen dårlig.

Merking av dekk
185/70R14 88T betyr:
185 = dekkets bredde i mm
70 = dekkets høyde i prosent av bredden
R = radial dekk
14 = felgdiameter i tommer
88 = belastningen dekket tåler, 88 = 560 kg (på nyere dekk står gjerne antall kilo i klartekst).
T = hastighetskode (T = maks 190 km/t)

NB! Alle nyere dekk skal være merket med ukenummer og produksjonsår (f.eks. 3011 betyr produsert i uke 30 i 2011). 3011 står i en oval på dekksiden. Dekk produsert før år 2000 har ofte kun 3 siffer (måned og siste siffer i årstallet (117 kan være fra november 1997, 1987, 1977...). Dekk bør lagres mørkt, tørt og svalt i rom med god luft.

Helge Syversen fra Oslo sendte dette til bladet: "Nå går det definitivt mot vinter! Skal sette bilen på vinterlager på Nannestad ved Gardermoen. Mistet garasjen da Boligsameiet ville ha den tilbake."

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 hjulopphenget. Tar man tak i hjulet på tvers vil en kjenne slakk i styreleddene. Er det slakk kan en smøre opp bæredeler og endeledd for da å kjenne om alt er blitt OK, eventuelt sett inn nye deler.

CLUTCH OG DRIVVERK
Sjekk væskenivå (NB! Clutch og bremsevæske er samme type væske). Kontroller olje på girkasse og differensial. Ev. etterfyll og bytt i.h.t servicebok.

DIVERSE
Sjekk at alle lys virker. Irring og dårlig kontakt er ikke uvanlig på gamle biler. Sjekk belger og ledd på rattstang og tannstang. Sjekk at det ikke finnes lekkasjer i støtdemperne. Bremsesjekk!

Sjekklisten kan bli så lang som du vil, men dette var i hvertfall noen viktig punkter. Ønsker alle MGer en god vinter!

Sigurd Sandtveit

Bruk våre samarbeidspartnere

• Tilrettelegger for klubber
• Ny utstilling hver sesong
• Kafè ala 1950

Z MUSEUM
– en reise i tid
www.z-museum.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

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

Spesialverksted for engelske sportsbiler

Bråthen Bil
Tlf. 63 80 10 60
www.bbil.no

Depotgt. 8, Lillestrøm

RUTERKNEKT
BILGLASS SÅ KLART

Reparasjon og skifte av bilglass siden 1974

09511

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 Tønsberg
Telefon: 33 33 06 06
deler@unneberg-bil.no

VERKSTED - SERVICE
SPESIALIST PÅ GAMLE BILER
LIER TRAKTOR
WWW.LIER-TRAKTOR.NO
Bli mer miljøvennlig i 2014
Kjøp MAGNETIZER MILJØMAGNETER

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

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

Hjemtur med forviklinger

Tekst og foto: Liv Sæterstøen

På tur hjem fra EEOTY 2014 på Fyn røk et rele i Erling Bruns bil. Vi hadde 10 mil igjen til København, det pøsregnet og Erlings vindusviskere stanset brått - midt på ruta!

En kokende MGB V8. Et av flere problemer pga feil ved et rele.

Etter en mil eller to kom vi fram til en selvbetjent bensinstasjon, og med tak over hodet trådte støtteapparatet til (Svein Tore Kristiansen og Erik Bryhni Frostad), uten å finne ut av feilen. Vi kjørte sakte videre med Erling først. Han måtte manuelt pusse av vindu med pusseskinn! Når vi endelig var fremme i København, ca. 2 km fra kaia, var det full stopp for Erlings MGB V8. Da kokte den over! Støtteapparatet trådte til igjen og fant langt om lenge ut at det var et rele som ikke fungerte. Det ble teipet på plass, og endelig kunne vi kjøre de siste kilometerne og komme oss på fergen hjem. En begivenhetsrik hjemreise!

Vinduspusserne stoppet brått - midt på ruta.

En selvbetjent bensinstasjon ga ly for regnet.

Pøsregn og tekniske problemer i Danmark.

VERKSTEDER

Selv om våre MG-biler ikke er spesielt vanskelige å reparere så ønsker vi å bruke bilverksteder hvor mekanikerne har kunnskap og erfaring med eldre biler - og spesielt engelske sportsbiler. Slike bilmekanikere blir det stadig færre av. Men heldigvis finnes det noen som har et spesielt forhold til biler som våre og som kan alle disse små, viktige "knepene" som de har skaffet seg kunnskap om gjennom mange års erfaring.

Vi ber medlemmer som har god erfaring med et bestemt verksted om å sende redaktøren noen ord og legg gjerne ved et bilde av verksted og/eller mekaniker.

Sigurd Sandtveit

Ødegården Auto, Trollåsen

Hei!
Fikk lyst til å reklamere litt for et lokalt verksted. Tar i utgangspunktet alle biler, men er også gode på våre gode, gamle. De har holdt på i over 30 år. Jeg har brukt de flere ganger med godt resultat. God service, hyggelige, skaffer deler.

Det er 2 verksteder, samme eier. Lokalisert på Trollåsen, ved Kolbotn og Sofiemyr, ved Kolbotn. Grei gangavstand til tog fra begge.

Ødegården Auto. Daglig leder: Thomas Engebretsen 907 30 986
Tlf: 66 80 18 18
www.oauto.no
Post@odegarden-auto.no

Tenkte jeg kunne dele de med flere, så sett det inn i medlemsbladet.

Hilsen

Tom Lynga, Kolbotn, MGB 1966

Lier Traktor, Drammen

Hei Sigurd!
Vedr.: Verksteder med kompetanse på engelske biler. Jeg hadde min MG Midget (C-244) på service hos Lier Traktor AS på Gulskogen sist høst og må ærlig si jeg er veldig fornøyd. De hadde virkelig god kompetanse på både motor og generell mekanisk service og de hadde også god kontakt for rustbehandling (sveising og etterbehandling).

Lier Traktor AS v/Geir Enersen
32 21 81 81 – Mob 970 27 323
www.lier-traktor.no post@liertraktor.no

Med vennlig hilsen Helge Nordtømme

Sportsbiler i fiendens leir

Tekst: Øivind Bøås

Jeg blir til stadighet minnet på av mange ulike bilentusiaster at British Leyland prefererte Triumph som bilmerke innad i konsernet, og at dette gikk utover MG og deres mulighet til å utvikle nye modeller. Slike påstander kan man lese i bilmagasiner, jeg har hørt dem på Sportsvognsklubbens vårmønstringer og i mange andre sammenhenger. Som historiker har jeg derfor i lengre tid hatt lyst til å se litt på kildene og hvordan virkeligheten egentlig endte.

Litt tidlig historie: Leyland var en britisk fabrikk som produserte nyttekjøretøyer og som via mange sammenslåinger og oppkjøp var blitt en aktør å regne med, særlig da ledelsen ble overtatt av den unge fremtidsrettede Donald Stokes, senere adlet flere ganger, og er mest kjent som Lord Stokes. Under han ble Leyland klare for videre ekspansjon, og kjøpte det skakkjørte Standard Triumph konsernet i 1961. Med dette ble Leyland produsent av personbiler, noe det for øvrig hadde prøvd seg på allerede på 20-30 tallet, men gitt opp igjen. Fra den perioden huskes sportsbilen Leyland Straigt Eight.

1921 Leyland Eight four-seater tourer. Leyland Straigt Eight var den første Britiske bil med 8-sylindret rekkemotor.

Til å lede og få Standard Triumph på rett kjøl valgte man en fra før ansatt i Triumph, Harry Webster, som langt senere i sin karriere fikk oppgaven med å prøve å rydde opp etter Alec Issigonis i Austin Morris divisjonen. Leylands oppkjøp av Triumph var for øvrig en suksess. I de tidlige årene fikk man økonomiske krefter til å lansere Spitfire som var ferdig utviklet og videreutvikle TR-serien av sportsbiler. På denne tiden lanserte man også de nye og moderne 2000 og 2500 sedanene som også traff bra i markedet. Produktene holdt for øvrig god kvalitet og sammen med den etablerte Herald/Vitesse-serien av biler, så fremtiden lys ut.

60-tallet: Utover 60-tallet befestet Triumph sin posisjon som den skarpeste konkurrent til MG innenfor segmentet sportsbiler i en fornuftig prisklasse og TR 2, 3, 4, 5, kalt TR 250 i USA, samt Spitfire og dens voksne storebror GT 6 ble eksportert i store antall til det amerikanske markedet. Kronen på verket ble i manges øyne TR 6 som befestet merkets posisjon blant produsenter av sportsbiler. Året 1968 ble for øvrig et av de viktigste i engelsk bilhistorie, da Leyland fusjonerte med det skakkjørte British Motor Holding, som var BMC pluss Jaguar (Slått sammen i 1967) og giganten British Leyland var ett faktum. Leyland hadde for øvrig da allerede slukt Rover, så nå var mye makt samlet i ett konsern. Fra dette året og utover stammer mytene om at midler og innflytelse ble samlet i Triumph divisjonen i konsernet og deres utviklingsavdeling, og dette vil jeg nå belyse videre.

Da TR 7 ble lansert i 1974 hadde man store forventninger til modellen. Den var riktignok kun å få som lukket kupe, noe som igjen førte til at MG B fortsatt solgte meget bra i USA. TR 7 ble senere å få som roadster - se bilde over.

MG og Triumph: MG hadde B, Midget og den sekssylindrede versjonen MG C, mens Triumph hadde TR 6 og Midget utfordreren Spitfire og møtte egentlig begge to 70 tallet med modeller som begynte å bli relativt antikvariske. Mange mener at på grunn av hvor mislykket MG C, ble ansett å være, var det en enkel beslutning å ta modellen ut av produksjon og la TR 6 stå for alternativet med seks sylindere innenfor konsernet. MG C hadde nok uansett ikke overlevd særlig lengre enn de tre årene den gjorde. Foreløpig ikke mye til utvikling, men det er klart at Triumph fikk stor innflytelse og nye ideer og produkter skulle komme.

Utover 70-tallet ble det etter hvert synlig hva Triumph-ingeniørene hadde brukt tiden sin på, da i form av luksussportsbilen Stag med sin egenutviklede V8 motor på 3 liter og Dolomite serien med sin nyutviklede Slant four motor. Denne klarte man for øvrig å selge til Saab, hvor den havnet i modell 99. Denne motoren ble for øvrig toppet i Sprint versjonen med 16 ventiler og ytelse på 127 hk. Ikke verst for en 2.0 liters motor på 70-tallet. Disse bilene fikk for øvrig helt ulik skjebne, da Stag åtteren var upålitelig og ødela sjansene for den suksess denne bilen burde ha hatt. Dolomite og dens motor, var derimot pålitelig og Sprintversjonen gjorde det bra i racing.

Hos MG i Abingdon derimot ble 70-tallet en tid da mange for alvor forsto at fremtiden for merket og fabrikken var i ferd med å renne ut. Dette kom klart til utrykk da Abingdon tapte den interne konkurransen innad i konsernet om utforming av hva som skulle bli den nye folkesportsbilen til Leyland. Vant denne konkurransen gjorde Triumph teamet med det som skulle bli Triumph TR 7, designet av Harris Mann. Ideen om å produsere denne i en rimeligere MG variant ble heller aldri realisert. Da TR 7 ble lansert i 1974 med Dolomite motor, hadde man store forventninger til modellen, den var riktignok kun å få som lukket kupe, noe som igjen førte til at MG B fortsatt solgte meget bra i USA. Bilen ble etter hvert lansert som roadster og fikk også en muskelversjon i TR 8, med den gamle velprøvde Rover åtteren. For MG sin del, var det lenge snakk om at B modellen skulle moderniseres med Leylands nye O-motor med lettmetall topp og overliggende kamaksel. Dette ble derimot ikke noe av og Midget ble avviklet i 1979. MGB og selve fabrikken i Abingdon forsvant i 1980.

Epilog: Det litt komiske med hele vinklingen mot satsingen på Triumph navnet, må sies å være skjebnen til modellen som skulle redde Leylands satsing på sportsbiler i det lavere pris segmentet, da TR 7 og TR 8 allerede året etter MGs endelikt ble avviklet. Fra 1981 var altså ikke Leyland lenger produsent av det vi oppfatter som sportsbiler. Det engelske pundet hadde styrket seg i forhold til dollaren så fortjenesten av salget i USA, som var hovedmarkedet ble mindre lønnsomt. Samtidig var nå Leyland under ledelse av den Sør-Afrikansk fødte Sir Michael Edvards, som slo fast at fremtiden for konsernet ikke lå i produksjon av folkelige sportsbiler. Den siste bilen som skulle bære Triumph navnet ble modellen Acclaim som var en engelsk utgave av Honda Civic. Triumph navnet eies i dag av BMW.

Ladies Corner

Ise Dedekam

Bosted: Oslo Tilhører: Oslo senter
Bil: MG TD 1952

Når redaktøren inviterer meg til "ladies corner" treffer han nok ikke spikeren helt på hodet.

Jeg leser mine medsøsteres begeistring for sine biler og må innrømme at i min verden, først som aktiv danser ved Den Norske Opera og siden som eier og driver av ballettbutikken la Danse, har ikke bilinteressen vært i sentrum.

Men når det er sagt skal det sies at det alltid har vært mye " bil " i familien. Det har min mann (Roy Råge) sørget for. Han har til gjengjeld vært tilknyttet bilbransjen mesteparten av sitt liv. Da han på slutten av 1970 kom hjem med den lille røde MG TDen ble jeg ganske betatt. Bilen er fra 1952, knall rød og fyller 62 år iår. Roy kaller den en gammel dame. Hvorfor den er av hunkjønn har jeg aldri fått noen forklaring på.

Den lille røde har alltid fått stor oppmerksomhet. Folk smiler og vinker når vi har stått langs landeveien og "dampen stiger til himmels", eller når vi har ventet på grønt lys i byen og bensinen fosser ut i gaten. Da ble vi enige om forbedringer: Det tekniske ble totalt renovert og bilen har siden vært en trygg og morsom følgesvenn.

For meg, og sikkert for mange andre, er Norwegian Sports Car Rally den store bilopplevelsen hvert år, hvor jeg som eneste lady har vært med i 22 år. Fantastiske opplevelser med fantastiske mennesker. En stor utfordring er å sitte på venstre side i den lille røde MGen, men uansett er jeg en veldig fornøyd passasjer.

TIL SALGS

Medlemmer kan annonsere kjøp og salg GRATIS i medlemsbladet.
Send tekst og ev. foto til redaktøren.

MGB norsk brosjyre

Jeg rydder i arkivet: Original NORSK brosjyre for MGB Roadster, utgitt av Oscar Skotvedt Automobil AS. Antakelig fra 1963. I god stand, men ikke perfekt. Kr. 500 inkl. porto.

Bård Nielsen
isidor.nielsen@gmail.com

Automat i MGB? Ja, det finnes - også i Norge. Bilde tok jeg hos Lier Traktor for mange år siden. Både MGB og MGC ble levert med Borgwarner automatgir i følge Truls. *Sigurd Sandtveit*

SENTERLEDERE

Agder senter
Bjørn Erik Johannessen
Mobil: 975 96 823
nmgkagder@nmgk.no

Bergen senter
Torbjørn Strandborg
Mobil: 97 46 46 88
nmgkbergen@nmgk.no

Buskerud senter
Erik M. Katrud
Mobil: 975 03 282
nmgkdrammen@nmgk.no

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

Midt-Norge senter
Per Johan Krogdahl
Mobil: 952 43 525
nmgkmidtnorge@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
Armand Fjeld
Mobil: 950 39 167
nmgkvestfold@nmgk.no

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

KONTAKTPERSONER

MG-Innlandet/Øvre Østlandet
Roar Halvorsrud
Mobil: 957 63 339
Trond Myhre
Mobil: 905 08 402
nmgkoevreoestland@nmgk.no

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

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

MGA, ZA, ZB, Mk III, Mk IV Magnette og TwinCam
Are Wang
Mobil: 982 23 757
nmgkmga@nmgk.no

MGB, MGC og MGB V8
Truls Sundt
Tlf: 55 91 15 07
nmgkmgb@nmgk.no

Moderne Midget
Jan Erik Maalen
Mobil: 901 59 565
nmgkmidget@nmgk.no

MGF/TF
Steinar Braaten
Mobil: 915 28 '777
nmgkmgf@nmgk.no

Vi ønsker nye medlemmer velkommen i Norsk MG Klubb!

- Bjørn Dretvik, Høstadvegen 58, 7070 Bosberg
- Oddvar, Gustavsen, Bru-Fjellveien 18, 1404 Siggerud
- Jan Visnes, Eilins vei 11A, 1352 Jar
- Jørgen Emil Langrind, Storhoffs vei 17, 3610 Kongsberg
- Stein-Åge Johnsen, Vestre Storheilia 6, 5239 Rådal
- Bård Olav Olsen, Koieflata 36, 7092 Tiller
- Bjørn Harald Hjortland, Torvteigen 91, 6009 Ålesund
- Tove Anita Olsen, Nidarøygate 2, 7030 Tromdheim
- Torleif Overlund, Orionfeltet 29, 3055 Krokstadelva
- Ragnar Skår, Nedre Rishagen 12A, 4321 Sandnes

MELD FRA OM ENDRINGER AV ADRESSE, TELEFON OG E-POSTADRESSE PÅ NETTSIDEN:
www.nmgk.no
Eller kontakt Truls Sundt
tlf. 55 91 15 07 sundt@online.no

Klubbeffekter/regalia

For komplett oversikt og bestilling se:
www.nmgk.no

Flere kort kan du se på: www.icon-art.com

Vårt medlem Roald Nord har sendt redaktøren et postkort han fikk fra en venn. Vennen presiserte at han ikke hadde vist det til sin kone før han sendte det (for da hadde det kanskje blitt et annet kort).

Om kjærligheten, en far og en MGB

Tekst og foto: Ola Thygesen

Oddvar Gustavsen prøvesitter MGBen som var en gave til ham på 70 års dagen.

I begynnelsen av september fikk jeg en e-post fra Henning B. Gustavsen som sammen med sin bror Espen ønsket å gi sin far en MGB på 70 års dagen 6. desember 2014. Hvilken fantastisk hyggelig tanke! Brødrene hadde budsjett, ønsker om bilens tilstand og at saken måtte holdes hemmelig. MGBen skulle overrekkes 10. oktober så her var ingen tid å miste.

Jeg satt inn en annonse på vår nettside og det kom mange svar som jeg formidlet videre til Gustavsen. Bilen de kjøpte kom fra Sten Austad, en grønn MGB 1963.

Det ble en storstilet overrekkelse! Både Espen og Henning med koner og 5 barnebarn deltok da Oddvar Gustavsen mottok gaven sammen med sin kone Wenke som også er en ihuga MG-fan.

Dette er rørende kjærlighet på høyt plan både til sine foreldre og til MG. Brødrene med familie ga også far medlemskap i Norsk MG Klubb. Oddvar og Wenke Gustavsen bor på Siggerud så Follo Senter blir lokalklubben.

Vi i Norsk MG Klubb gratulerer og ønsker velkommen både til innemøter i Follo Senter gjennom vinteren og til turer når sesongen igjen starter.

Ny i MG-klubben

Gisle Gunset, 62 år, 1430 Ås, Follo senter, gift med Liv, en voksen datter. **MG TD 1953, MG F 1998**

Som 9-10 år gammel guttunge fikk jeg en liten lekebil i MG T-serien, hvit med røde seter. Bilen ble fort favorittbilen som jeg aldri har glemt. Dette ble «drømmebilen».

Som voksen har antall biler vært mange opp gjennom årene. Det ble flere Engelske merker, min første bil var en Anglia, så en Mini 850, Capri GLX, Granada i ulike varianter. Det nærmeste en sportsbil jeg kom, var sist på 70-tallet med en Datsun 260Z

Etter en familieforøkelse først på 80-tallet fulgte det noen år med såkalt fornuftige biler, Volvo, Mercedes og diverse typer Suzuki. Ønske om å kjøpe en sportsbil har nok alltid vært der, men tanken på å ha en "STOR lekebil" igjen var ikke helt på plass.

Ved morgenkaffen en sommerdag i fjor var fornuften borte, - jeg ser en pen liten bil på FINN til en hyggelig pris. Etter en rask rådslagning med Liv ble selger kontaktet, flybilletter til to ble bestilt samme dag og på ettermiddagen var en kamerat og jeg på vei hjem ifra Sandnes i en rød MG F. Bilen var ifra første stund ett blinkskudd, morsom og lett å kjøre. Følelsen og gleden ved å kjøre åpen bil var enorm, så enorm at en MG F til ble ervervet to måneder etterpå. Bilen var tenkt eksportert til mer sydligere strøk, men er nå solgt.

Når en har blitt bergtatt på en slik måte ved å eie en slik bil og fornuften ikke har kommet tilbake, så er ikke veien lang tilbake til barndommens drømmebil: En gul/hvit MG TD 1953 med røde seter. Bilen kom med Amerikabåten den 16. oktober 2014. Drømmen har nå godt i oppfyllelse.

Ved å melde meg inn i NMGK Follo senter i fjor har jeg fått mange nye gode MG-venner, som jeg nå deler godfølelsen med. Så nå ser jeg frem til våren 2015 med mange nye turer, - forhåpentligvis med taket nede. Takk alle sammen for en hyggelig sesong!

Barndommens drømmebil ble til virkelighet - en gul/hvit MG TD 1953 modell kom med Amerikabåten den 16. oktober sist høst. I fjor sommer ble vår første MG kjøpt - en MG F 1.8i 1998 modell.

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

posten DISTRIBUERT AV POSTEN NORGE
NORGE P.P. PORTO BETALT

Innkalling til Årsmøte 2015 i Norsk MG Klubb

Norsk MG Klubb
Norwegian Centre of the MG Car Club, England
Medlem av Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber

I samsvar med vedtektene §6, innkaller styret klubbens medlemmer til ordinært Årsmøte
Lørdag 7. mars 2015 kl. 10.00
Quality Airport Hotell Værnes, Kjøpmannsgata 20, 7500 Stjørdal

Av hensyn til registrering av stemmeberettigede ber vi medlemmene innfinne seg i god tid før møtestart.

Årsmøte skal behandle følgende saker:

1. Registrering av stemmeberettigede medlemmer
2. Valg av dirigent
3. Valg av referent
4. Valg av 2 medlemmer til å undertegne protokollen
5. Valg av min. 2 medlemmer til tellekorps
6. Godkjenning av innkalling
7. Godkjenning av dagsorden
8. Referat fra forrige årsmøte
9. Styrets og sentrenes beretning for siste periode
10. Godkjenning av regnskap og revisjonsberetning for siste periode
11. Innkomne forslag og saker
12. Budsjett for kommende periode og fastsettelse av kontingent for påfølgende år
13. Valg (valg av styre, revisor og et medlem til valgkomiteen)

På Årsmøte kan ikke andre saker enn de som er nevnt i innkallelsen behandles med unntak av saker som omhandler eksklusjon.

Alle forslag og saker som ønskes behandlet på Årsmøte skal være konkret formulert og begrunnet og sendes til styret minst 6 uker før Årsmøte på e-post til: nmgkleder@nmgk.no eller pr. post til: Norsk MG Klubb, c/o Ola Thygesen, , Økernveien 184, 0580 Oslo

Fullstendig saksliste med alle sakspapirer inkludert budsjett, valgkomiteens innstilling samt andre innkomne forslag, vil bli lagt ut på vår hjemmeside: www.nmgk.no senest 4 uker før Årsmøte. Papirkopi kan fåes ved henvendelse til sekretær Øyvind W Wiksaas på tlf. 63 90 28 09 eller e-post: nmgksekretaer@nmgk.no

Senterne bør avholde medlemsmøte før klubbens Årsmøte, for behandling av Årsmøtesakene. Alle klubbens sentere skal være representert på årsmøtet - fortrinnsvis ved Senterleder eller en fra senterets styre. Kun medlemmer som har fått registrert sin kontingentinnbetaling for 2015 før Årsmøte har møte-, tale- og stemmerett på Årsmøte.

Alle stemmeberettigede kan forhåndsstemme på kandidater til styre - elektronisk eller pr. brev.

Det vil bli anledning til, som tidligere iht. Vedtektenes §6, å avgi stemme elektronisk på kandidater til styret. Elektronisk avstemming vil bli å finne på klubbens hjemmeside: www.nmgk.no

Forhåndsstemme pr. brev skal:
- være datert
- være signert av innsenderen
- inneholde medlemsnummeret
- tydelig angi hvilken person stemmen gis til
- adresseres til klubbens sekretær : Øyvind W Wiksaas, Røavegen 304, 2160 Vormsund
- være klubben i hende senest 1. mars 2014
- Forhåndsstemmer som kommer frem senere enn fristen blir forkastet. Medlemmene oppfordres derfor til å sende slik forhåndsstemme i god tid, eller benytte elektronisk avgivelse av stemme.

Med vennlig hilsen
For styret i NMGK

Ola Thygesen
Styreleder
tel. 92 40 45 40

Årsmøte 2015 - Valg

Disse styremedlemmene i NMGK er på valg i 2015:
- Leder: Ola Thygesen, Oslo senter
- Sekretær: Øyvind W Wiksaas, Follo senter
- Styremedlem 2: Erik Bryhni, Follo senter
- Varamedlem 2: Per Johan Krogdal, Midt-Norge senter

Forslag til kandidater sendes Valgkomiteens leder
Per Mügge, Moreneveien 1, 1605 Fredrikstad
per.e.mugge@gmail.com
Innen 31.12.2014

I Valgkomiteen sitter senterleder i Østfold Per Mügge (leder), senterleder i Follo Tore Lie og Are Wang fra Agder senter.