

H U M B U G

Nr. 39

NORSK
MG REGISTER

20



ÅR

NORSK
MG KLUBB

NORSK M.G. KLUBB

Dette utdraget er fra 10 års-jubileumsnummeret, som viser at klubben da var reorganisert til Norsk M.G. Klubb. Innlegget er skrevet av vår ved flere anledninger i dette nummer omtalte tidligere sekretær Halvor Asland.

Norsk M. G. Klubb

Til neste år fyller Norsk M. G. Register, eller Norsk M. G. Klubb, som den nå skal hete, 10 år. Det hele startet ved at M.G.-Inelste Bård Nielsen fra Trondheim tok kontakt med andre M.G.-eiere, bl.a. i Østlandsområdet, for å finne andre M.G. Y-typer. I denne sammenheng ble John Erik Skjefstad trukket opp. M.G.-eiere ble et M.G. register dukket opp. M.G.-eiere ble kontaktet og stadig flere M.G.-er ble oppdaget og registrert. Fra noen få i 1970 har Registeret nå 48 registrerte pre-55 M.G.-er (pre-53 for personbilene). Dette er M.G.-modeller t.o.m. TF og YB.

Fiere meget entusiastiske eiere dukket opp, og de mange Englands-turene medlemmene hadde, førte til at flere M.G.-er ble ført med hjem og importert.

England ble også kontaktet i annen hensikt og Norsk M.G. Register ble godkjent som «Norwegian Centre of the M.G. Car Club, England».

Kontakten med «medlemmene» ble opprett- holdt gjennom et organ kalt «M.G.», uten å gå inn på bakgrunnen for valg av tittel. Dessuten hadde man også etter engelsk mønster støvner med «konkurrer» og «gymkana» (fjer- digbetskjøring) samt regelmessige «natter and noggings» (sosialt samvær) på Kafé Engebrét, Oslo (kjent fra Odd Grythe og «Husker du»). Etter hvert begynte eiere av nyere M.G.-mo-

deller å interessere seg for Registeret, og mot slutten av 1976 ante man en omorganisering. På en generalforsamling i juli 1978 på Lunke Pensjonat i Gudbrandsdalen ble det vedtatt å danne en M.G. Klubb, virkende fra 1 januar 1980. Klubben overtar for det gamle registeret. Navnet ble ganske klart «Norsk M.G. Klubb».

Foruten å stille alle octagon¹⁾-biler til, blir det flere grunnleggende forandringer. Før het det på spøk «medlemmene og deres eiere», da det var bileene som var registrert. Nå er det bileierne som er medlemmer.

Det ble besluttet at styret i tillegg med tidligere skal bestå av formann/sekretær, redaktør, kasserer og stevneleder. Dessuten ble det opprettet en stilling som register-, dvs. for de nyeste modellene, foruten MMM-basene (Mid- get, Magna og Magnette med OHV-motorer) og pushrod-modellene t.o.m. T- og Y-typene. Noe bestemt program for jubileet er ikke bestemt, men vi håper i alle fall på godt vær da gamle M.G.-er, som alle andre åpne old-timere, ikke er spesielt tette.

Med octagon¹⁾ henseser Halvor Asland, Norsk M. G. Klubb, Postboks 15, Vindern, Oslo 9.

¹⁾ Octagon betyr sverker, se M.G.-merk, (Med. 800/1)



HUMBUG

nr. 39

Juni 1990

Organ for Norsk MG Klubb
(The Norwegian Centre of the
MG Car Club)
Stiftet 1970, reorganisert 1979

Redaktør:
Klaus Owesen-Lein

Redaksjonelle medarbeidere:
Marcel Lesche Vanberg
Ørnulf Andreassen
Trond Jonassen

Klubbens tillitsvalgte:
Petter A. Winther (formann)
Tone Horgen (matrikkelfører)
Ørnulf Andreassen (nedsriver)
Klaus Owesen-Lein (kasserer)
Per Wiborg Wold (tekn.kons.)
Knut Horgen (festkomite)
Britt Ring Amundsen (stevnel.)
Marcel Lesche Vanberg (stevnel.)
Ragnar Mensner (registerfører)
Trond Jonassen (registerfører)
Morten Furu (nye medlemmer)
Herman Godlund (revisor)

Klubbens adresse:
Postboks 15, Vinderen
0319 OSLO 3

Postgirokonto:
0803 2206019

Opplag:
500

Trykket av:
M. Vanbergs Trykkeri A.s
3600 Kongsberg

Ettertrykk tillatt
med kildeangivelse.



Så er det gått nye 2 år siden forrige gang, men ventetiden har ført til at vi nå har et jubileum å feire. Det er i år 20 år siden Norsk MG Register ble grunnlagt. Derfor er denne utgaven av «huM-buG» forbeholdt litt mimring og klipping fra gamle saker.

Registeret ble i 1979 reorganisert og døpt om til Norsk MG Klubb.

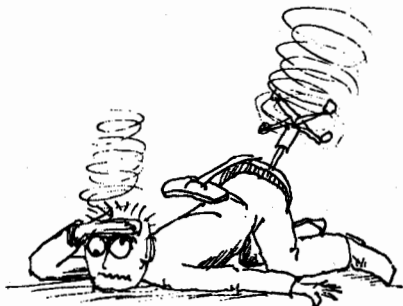
Grunnen til at det er gått nye 2 år, er den samme gamle: Mangel på innlegg fra medlemmene. Det skal vi ikke terpe på mer her nå, for det virker på responsen fra medlemmene at når det først kommer et blad, blir det godt mottatt.

Andre som også har interesse av vårt blad, er Universitetsbiblioteket i Oslo, Aviskontoret, som i et skriv til klubben henviser til «Lov om avleveringsplikt av trykksaker til offentlige biblioteker» av 9. juni 1939 § 2. Så er vi altså behørig registrert av offentligheten.

Vi har hatt 2 årsmøter siden sist, og av viktige utskiftninger kan vi nevne fra siste årsmøtet i august 1989 vår nye formann Petter A. Winther og ansvarlig for medlemsregisteret Tone Horgen.

BETRAKTNINGER FRA EN SCHWINGWING-STOL

Denne ærverdige spalte har ikke vært i bruk siden sekretær Halvor Asland skrev den i Jørgen Seemann Bergs redaktørperiode. Herved oppfordres formannen (og fremtidige formenn) å benytte seg av denne eminente muligheten. Petter, hvor er du?



RALLY VIKING

Av Ørnulf Andreassen (tekst) og Wilhelm Thielemann (foto)

RALLY VIKING er betegnet som «Nostalgiker-rally». Løpet ble arrangert for 2. gang i denne formen lørdag 9. september, og klubbens medlem Bjørn Krogvig stilte med '64 Ex Works Austin Healey, og Bjørn Gundersen i kartleserstolen. Fra England kom John Chatham som lot Ann Hall ratte sin '67 Austin Healey, også den en Ex Works-bil som brukes meget i rally for gamle biler. Terry Høns-Hart og Rick Bourne kom med '53 Morgan +4 Flat Rad, og fra Sverige kom Lennart Eliason og Rune Krus med MG TF.



Bjørn Krogvig og Bjørn Gundersen i Austin Healey 3000 MkII, 1964 modell.

Bjørns Austin Healey 3000 MkII hadde ikke vært ute og luftet seg på to år, og måtte gåes skikkelig over.

O skrubbl! Hvor var feilen?! Det var bare én ting å gjøre: Plukke fra hverandre hele bremseanlegget og prøve å lokalisere feilen under veis. Dermed gikk første natten.

Oljetrykket var alt for høyt. 90 pund ved start av maskinen. Oljen måtte komme ut et sted, og det gjorde den. Gjennom veivhuset kom den.

«Vi fikk håpe det beste, og sette lit til at clutchen ikke ble for tilgriset under løpet.»

Skruingen fortsatte til fredag 8. september, like frem til teknisk kontroll. Kontrollanten hadde imidlertid intet alvorlig å sette fingeren på, så startnummeret var sikret.

På kvelden var det først defilering og parkering på Karl Johansgate i Oslo. Senere var det coctailparty på KNA-hotellet. Dette selskapet bekom ikke kartleseren i MG TF-en vel. Han var ikke kjørbar dagen etter, og Lennart Eliasson måtte kjøre løpet alene.

Starten gikk fra KNA-hotellet tidlig lørdag morgen, med sol fra skyfri himmel. Tripp telleren til Bjørn fungerte dårlig.

«Vi tallet lyktestolper utover mot Ballerud og første fartsetappe. Det funket sånn noenlunde.»

Det kan ikke ha funket helt likevel, for Austin Healey'en havnet på noen gårder og veier den ikke skulle vært på. Det gjorde ingen ting. Under en låvebru møtte Bjørn og Bjørn Ford-fanatikeren Trond Schea. Han var også på bærtur.

Ann Hall kjørte Austin Healey som om hun skulle ha vokst opp bak rattet. Det gjorde hun da også. Førrige gang hun gjestet dette landet med nostalgisk

kjapp-vogn var også i forbindelse med Rally Viking. Da kjørte hun Ford Anglia. John Chatham mente han ikke kunne kjørt noe fortere selv. Han eier den Austin Healey 3000 MkIII som Ann Hall rattet, og skulle følgelig kjenne bilen godt.

«Gjennom en venstresving var høyre bakhjul godt nede i grøften, og jeg så for meg en rulling av stort format. Ann var ikke redd, hun ga litt ekstra gass, og sladden kom inn pent og rolig.» Ifølge John hadde han ikke vært nervøs (sa han etterpå). Dessverre fikk vi ikke anledning til å spørre Ann Hall hva reaksjonen til hennes kartleser egentlig var. John selv er kjent for å kjøre hva reimer og tøy holder, og helst enda litt til.

Om kvelden var det bankett på SAS-hotellet. «Der stod alle deltakerne og fortalte om det uhellet som gjorde at de ikke kjørte fortere», sa Bjørn. Selv skyldte han på manglende bakkeklaring og litt liten effekt i maskinen. Kun 230 Hk. Det er da alt for lite til litt inspirert skau-kjøring, beste lesere, eller hur?

Idag er Bjørns Austin Healey delvis plukket ned. Gearkassen skal til John's verksted i England for oppgradering, og andre deler av drivverket skal også gåes over og forbedres. Denne trivelige utgaven av en fabrikkstil vil vi nok få se i flere løp fremover.

Det er beklagelig at ikke alle har adgang til veteran-klassene i Rally. Reglene er nemlig slik at du må ha hatt hastighetslisens for bil på sekstitallet, og du må ha en bil som ikke er plagsomt mye yngre enn '70-modell. Bilen må også være av en slik type som ble brukt på den tiden.

Likevel er Nostalgisk Rally Viking kommet for å bli. Vi håper også at Bjørn får selskap i fremtidige løp av andre i klubben.



Ann Hall i John Chathams Austin Healey 3000 MkIII, 1967 modell.

MARKA-FOLKET

Vi sakser fra Aftenpostens aftennummer 19.3.90 i artikkelen om «Møt Marka-folkets huslege». Artikkelen inneholder en passus om vårt medlem John Brenningen og hans hobby. I øyeblikket holder han på med en MG TD 1952.

(Tekst: Ann Christiansen/Foto: Frode Pedersen)

- Jeg jobber målrettet, og prioriterer de oppgaver som har størst effekt.

Firehjulstrekkene møtes i skogen. John Brenningen dukker opp ved gamle Hakkloa skole.

Gammel stall

- Kom, skal du få se noe spennende, sier han, og fører an til en gammel stall. Der åpner en MG fra 1952 seg. Brenningen fikk den i 2300 rustne deler fra Amerika. Nå skinner den hvit og lekker. Her, i stallen, kobler Brenningen av.

Også han hoppet av - fra høyt blodtrykk og en stressende jobb som salgssjef i et bilfirma. Nå er han vaktmester for Løvenskiolds feriesteder. hans hunder. Og får samtidig dyrke sin hobby: En Morris 38-modell er ferdig restaurert, en gammel Renault er neste prosjekt. Og blodtrykket har sunket.

Neste stopp er Hakloa. Hos Inga og Bjarne Larsbråten er det ny runde med kaffe og kakor. Bjarne er ekte vord-



Dagmar Sørebee blir godt kjent med sine pasienter. Til venstre besøker hun Bjarne Larsbråten's private museum. Over ser hun på mens John Brenningen bygger opp en MG av 2300 deler i en tidligere stall.

Å SKRIVE EN AVIS.....

Av Ørnulf Andreassen

Går vi gjennom gamle HuMbuG, og det gjør vi så gjerne, strøymar det tankar på så me knapt kan andast...

Fra å være en klubb så stor at medlemmene kunne telles på to hender og en fot har klubben nå vokst til ca. 180 betalende medlemmer. På samme tid har HuMbuG endret form og størrelse en rekke ganger.

Og Redacteuken klager. Helt fra tidenes morgen (1970) har medlemmenes store og små tanker vært etterlyst. Stort sett til ingen nytte. Dog skal det sies at det var lettere på begynnelsen av 70-tallet. Da var det leserinnlegg i nesten alle HuMbuG. Men så lærte de jo også å skrive, de som ble voksne nok til å ta sertifikat på sekstitallet. Siden gikk det nedover med den norske skole.

Innholdet preges selvfølgelig av dette engelske stålskrammelet. Men fra å diskutere bilenes oppbygging, som man gjorde de første årene, har man gått over til å referere alle små og store samlinger og turer som klubbens medlemmer har vært med på. Det rare er, at da klubbens virksomhet var tuftet på biler produsert frem til '55 var man villige til å kjøre lenger til treff og møter enn det man vil gjøre med MGA og MGB. Rart, ikke sant?

Gutta fra Calcutta og Kara fra Sahara var svære til å skrive, og til dels med dårlige hjelpemidler. Likevel er det ikke til å komme fra at en håndskreven medlemsavis har en egen sjarm. I registertiden skrytes det av at man nå kjenner en kar med stensilmaskin! Det var store saker i '74. Samtidig kan vi lese at Redacteuken gråter sine salte tårer over en skrivemaskin som stadig bryter sammen. To nummer etter er det tydelig at Redacteuken disponerer en vesentlig bedre maskin, som nesten alltid gjør som han vil.

Rundt tiårsskiftet 70/80 dukker det opp kopimaskiner i avisproduksjonen. Fremskrittet er enormt. Fotografiene plukkes frem av skuffer og skap... og blir ofte nesten tydelige.

I dag disponerer vi som har skrevet denne utgaven tilsammen 7 PC-er og har to godt utstyrte, delvis EDB-baserte trykkerier til HuMbuG og MinihuMbuG. Om noen få år henter vi frem bilder, stoff og overskrifter fra PC utstyrt med scanner og lazerprinter, og maskinene skriver artikkelene ut fra det vi leser inn ved hjelp av en innebygd mikrofon. Kun 20 år er gått. Tidene endres!



LEVERANDØRER

Vi bringer her et innlegg fra Terje H. Solheim vedrørende hans erfaringer med en leverandør av deler til MG. Som han refererer til har han tidligere hatt et innlegg i Mini-huMbuG. Andres erfaringer imøtesees da det er mye lærdom å hente her for oss alle.

Terje H. Solheim
Kryssveien 3
0583 Oslo 5

Oslo 09.09.1989

HuMbuG
Redaktøren
Norsk MG-klubb
Postboks 15 - Vindern
0370 Oslo 3

Herr Redaktør:

Siden jeg tidligere har skrevet ufordelaktig om NTG Motor Services i England kommer, her en forholdsvis rykende fersk og positiv rapport fra et besøk hos firmaet i slutten av august.

(Her begynner artikkelen:)

Her kjem je' NTG

Hvis en er i London, er en av de mest nærliggende stedene å handle deler til MG-en NTG Motor Services i Ipswich. Fra Liverpool Street Station er det 1 time og 7 minutter hver vei med Inter-City tog, og tur-retur billetten koster 17 pund.

Hvis en har kommet seg på riktig tog (stasjonen er under ombygging) og havner i Ipswich, er det er par kilometer/2 pund med drosje. Det er forresten minst en drosjesjåfør i Ipswich som er interessert i MG-er.

NTG har nylig flyttet inn i nye lokaler og har etter hvert fått et brukbart utvalg i deler, og det er enklere og raskere å stille spørsmål "eye to eye" enn å kommunisere pr. brev, telefon eller telefax.

Prisene på restaurerte mer eller mindre klassikere i England har steget vanvittig i pris de siste årene. Det har medført at vrak restaureres, noe som fører til vansker med å skaffe nok deler. Det kan være lurt å kontakte NTG før en reiser, så det ikke blir bomtur.

Det er kurant å få med store karosserideler på fly, bare de er pakket skikkelig. Jeg kjøpte en "front valance" til MGA-en, og fikk den pakket i bobleplast. Med ca. 100 "FRAGILE"-merker over det hele fikk den bedre behandling enn meg på flyet tilbake.

Frykten for bomber på flyene har ført til nitid kontroll av bagasjen til passasjerene. Det skapte en interessant samtale med kontrollørene på Heathrow om de fire hjulmutterene med vinger i håndbagasjen var bildeler eller bomber.

Det er mulig å få refundert engelsk moms (VAT) på 15 prosent hvis en får et "Retail Export Scheme Form" skjema utfylt i forretningen. En må vise varene flyplassen og får skjemaet stemplet.

Et råd til slutt: Engelskmennene har en godt tilmålt lunch. Unngå å komme i den, for da er butikken stengt.



Terje H. Solheim

MG — BIT FOR BIT

Av Ørnulf Andreassen

Flere av våre nye medlemmer har spurt oss hvordan man enklest får tak i deler til våre biler. Følgende artikkel er ment som en innføring i hvordan deletilgangen er for øyeblikket, og hvordan man skal bære seg ad for å få tak i delene.

I utgangspunktet våger jeg å sette frem følgende påstand: Jo eldre bilen din er, jo vanskeligere er det å få tak i deler til bilen.

Likevel skal jeg være den første til å torpedere påstanden. Engelskmennene setter istand stadig mer av det gamle produksjonsverktøyet som fantes i fabrikken i Abingdon. Således er det lettere å få tak i original forskjerm til MGB idag enn for noen få år siden, da delelageret til British Leyland var iferd med å tømmes.

Storbritannia

Det meste av produksjonsverktøyet til MGA, MGB og Midget er intakt, selv om det er spredt over det meste av Storbritannia. I følge Roche Bentley, daglig leder og en av stifterne av MG Owners Club, er også mye av deleværktøyet til MG T-, Y- og Z-seriene nå restaurert og i virksomhet igjen. Deletilgangen til Y- og Z-seriene gjøres en del lettere gjennom at disse modellene er såkalte Badge Engineered Cars; man kan følgelig kjøpe deler til f.eks Wolseley, Riley, Morris eller andre samtidige BL-modeller.

Det meste av deler er lett tilgjengelig for biler produsert etter -55. MGB-deler er faktisk tilgjengelige i den grad at man kan bygge opp en helt ny 1990-modell av bare delene. Karosseriet til denne bilen produseres idag i ganske stor skala. (Se huMbuG nr. 38). Deleforhandleren John Hill har som policy å kunne tilby minst én helt ny MGB hvert år.

Delemarkedet på øya kjennetegnes ved en sann jungel av forhandlere. Hvilken forbindelse man velger å handle med vil avhenge av biltype, årsmodell, erfaring, etc.

De engelske merkeklubbene, som MG Owners Club, MG Car Club, Austin Healey Owners Club, TR Drivers Club, Jensen Owners Club, etc. utgir alle faste klubbaviser. Som regel er disse månedlige. Avisene er godt forsynt med annonser for deleforhandlere for de fleste typer og årsmodeller. Flere av klubbene driver med evaluering av både verksteder og forhandlere, og driver en viss form for sensur idet forhandlere eller verksteder som har gjort flere feil over en periode ikke får lov å annonsere i de respektive aviser.

Klubbens aviser fåes mot å melde seg inn i den klubben som omfatter din bilmodell.

Frakt

Hva skal delene koste? Det er ofte slik at når du bestiller deler fra England vil frakten bli mindre i forhold til prisen på delene dersom du bestiller flere deler samtidig. Likevel er det påkrevet å megle frakten på forhånd.

Prøv å få tak i en speditør med tilknytning til en terminal i nærheten av din deleforhandler. Forhandleren tar seg som regel betalt for å transportere forsendelsen fra eget delelager til speditørens terminal.

Speditøren vil fakturere deg etter stykkgodspris. Dette er ikke avskrekkende dyrt. Derimot bør du forsikre deg om at det ikke dukker opp en hel haug gebyrer på toppen av frakten. Forsikre deg om at ikke speditøren krever deg for frakt inn til terminalen i England.

Dersom det haster svært med forsendelsen kan du bruke flyfrakt. Da må du, generelt sett, gange prisen på delene med to, levert på nærmeste terminal.

Lagerleie er dyrt. Prisen vil stå på ankomstmeldingen fra speditøren. Det kan være fordelaktig å sørge for fortollingen selv, men bør du kjelkete til kan speditøren gjøre dette mot et gebyr. Avtal på forhånd størrelsen på gebyret.

Betaling;

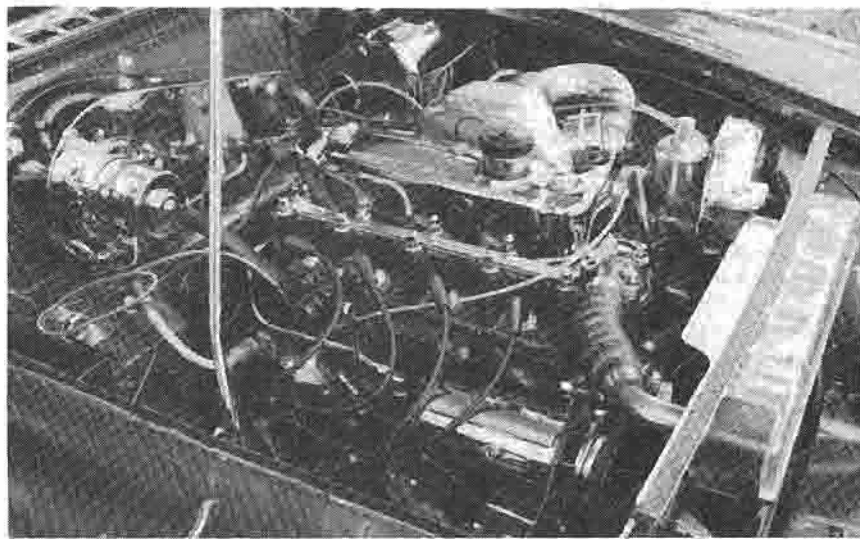
Betal aldri kontant med mindre du har kjent leverandøren lenge. Ved å benytte Eurocard (Mastercard) eller Visa vil leverandøren være tvunget til å levere varen før utbetaling skjer. Ofte vil speditørens stempel i forsendelsespapirene være det som er nødvendig for at penger utbetales for varene.

Om du betaler kontant eller ved sjekk eller anvisning vil leverandøren først heve pengene, og deretter sjekke om delene finnes på lager. Finnes ikke delene inne, vil du likevel ha betalt for deler som enten ikke kan leveres, eller først kan leveres etter lang tids venting og irritasjon. Deretter har du problemer med enten å få pengene igjen, eller purre gang på gang på restleveringen.

Norge

Deletilgangen her hjemme på berget er til stede. Den er ikke god, men den er der. Blant klubbens medlemmer finnes det til dels godt med deler. Problemet er å vite hvem som har hva. De som har drevet med sportsbil noen år vet knapt nok selv hva som finnes i sin egen garasje. Enkelte medlemmer har så mange deler spredt på så mange steder at de selv bruker flere uker på å finne enkelte ting. Dermed foregår det en utstrakt import av deler, til tross for at delen kan ligge lagret bare noen få kilometer fra delekjøperen.

Mars-nummeret av Mini-huMbuG kunne fortelle at Bjørn Rygh har satt igang eget verksted, der enkelte slitedeler kan kjøpes. Noen deler vil også bli overhalt og satt istand. Dette gjelder i skrivende stund bremsekalipere og dynamoer. Flere deler vil komme fremover.



Sverige

Det svenske MG-miljøet er ti ganger større enn det norske. Dette gjenspeiler seg i tilgangen på deler. De fleste bitene vi trenger lagerføres i Sverige. Skulle du trenge deler som ikke er lagerført, vil disse forhandlerne kunne skaffe disse ganske kvikt, og til priser som vi må anse som «riktige».

Den største fordelene ved de svenske leverandørene er at de kan være letter å forstå enn de engelske. Vi snakker tilnærmet samme språk. Erfaringsmessig er også disse herrer meget godt orientert, både når det gjelder våre bilers historie og hva gjelder den siste utviklingen på det internasjonale delemarkedet. De historiske kunnskapene er meget essensielle. Det er denne know how som sikrer oss de rette delene til de rette årsmoellene.

Sør for Gøteborg finner vi MG Centre Sweden, som også forsyner mange av de norske bilene med friske deler. Innehaveren heter Gert, og er meget dyktig på sitt område. Som regel sender han varene pr. oppkrav, en ordning som er noenlunde smidig og meget rask. Gert's rykte i Norge er det aller beste. Han er meget ryddig, har gode varer, vettuge priser og rimelig god service.

Classic Car Parts, Börsingagård, 31044 Getinge, er en leverandør som har ganske stort tilbud; også til de som ikke driver med MG. Classic Car Parts leverer til Morgan, Jaguar, Jensen, Triumph, MG, Austin Healey, etc. You name it, they've got it.

Danmark

Jo da, visst driver flatlandsbøndene med annet enn bayer. MG- miljøet i Danmark er større enn det i Norge, og har gjort det mulig for Peter Mogensen å holde en ganske jevn omsetning. Prisnivået i Danmark er gjennomgående høyere enn i Sverige og Norge, og det gjenspeiles i deleprisene og arbeidspenger som kreves.

Generelt er danske leverandører lite brukt blant norske entusiaster. Dette er trolig fordi de er lite kjent, og ikke fordi de ikke holder mål.

Europa forøvrig

Både i Tyskland, Belgia, Frankrike og Nederland er det egne leverandører for våre bilers behov. I praksis er dette ikke så interessant sett i forhold til våre daglige behov. Likevel er de gode å ha i bakhånd når vi legger ut på langtur, f.eks til Nürburgring i Tyskland.

Vi klarer oss!

Slik situasjonen er idag er MG en meget enkel klassiker å eie. I overskuelig fremtid vil det også være slik. Interessen for gamle biler generelt er meget høy i utlandet, og for tiden ser det ut til at det kun er to faktorer som kan endre dette vesentlig.

Det ene er en langvarig depresjon, som må innfinne seg over hele EF på én gang. Dette er så langt en lite trolig situasjon å havne i.

Derimot er det ganske annerledes med de miljømessige begrensinger som kan tenkes å dukke opp. I Tyskland, Schweiz og Østerrike har det allerede vært foreslått å forby all «luksuskjøring», det vil i praksis si all bruk av slike biler som vi kjører i vår fritid. Foreløpig har vi gode talsmenn tilknyttet FIVA, som er den internasjonale paraplyorganisasjonen for gammelbilklubber. Den som lever får se.

NYTT FRA JENSEN-REGISTERET

Av Trond Jonassen

Det har etterhvert kommet endel Jensen-biler til Norge. Av de bilene som vi kjenner til i Norge pr. idag er det:

- 1 stk. Jensen Interceptor 54 mod.
- 1 stk. Jensen 541R 57 mod.
- 1 stk. Jensen 541R 58 mod.
- 1 stk. Jensen CV8 66 mod.
- 1 stk. Jensen Interceptor mk.I 69 mod.
- 1 stk. Jensen Healey mk I 72 mod.
- 2 stk. Jensen Healey mk I 73 mod.
- 1 stk. Jensen Interceptor mk. III 73 mod.
- 1 stk. Jensen Interceptor mk. III 74 mod.
- 1 stk. Jensen Healey mk. II 74 mod.
- 1 stk. Jensen Interceptor mk. III 75 mod.
- 1 stk. Jensen Interceptor mk. III 76 mod.
- 1 stk. Jensen Healey mk. II 5-speed 76 mod.

I tillegg til disse bilene vet vi om 2 stk. som vi ikke har noe opplysninger om. Vi har også hørt rykter om at det sannsynligvis kommer en riktig «perle» inn til landet med det første, nemlig en Jensen 541S, en modell som det bare ble produsert 127 stykker av.

Vi vil skrive en kort omtale om de enkelte Jensen-modellene, og denne gang:

Jensen Healey og Jensen GT

Jensen Healey ble første gang introdusert på bilutstillingen i Geneve, mars 1972. Jensen-karosseriet var montert på for- og bakstilling fra Vauxhall, hadde en 2 ltr. Lotus 907 motor med 16 ventiler og dobbel overliggende kam og gearboks fra Sunbeam Rapier H120.

Tester som ble utført senere samme år viste gode kjøreegenskaper og fine prestasjoner. Topp hastigheten ble oppgitt til 195 kmt. og akselerasjon fra 0 - 100 kmt. på 7,8 sek., 0 - 160 kmt. gikk unna på 24,7 sek. Det var med andre ord en bil som var meget rask i forhold til sine konkurrenter.

Dårlig kvalitet på lakk, oljelekkasjer og andre motorproblemer på de første bilene, gjorde at den fikk et dårlig rykte. Dette til tross for at Jensen Motors Ltd. hadde en meget generøs policy med hensyn til reklamasjoner og vilje til å løse problemene.

Sent på året i 1973 ble versjonen MKII introdusert med en modifisert og forbedret Lotus motor. Eksteriørmessig hadde MKII fått nye forskjermmer, en langsgående list langs hele siden og rundt frontlyktene var det lakert sort matt. Interiøret var også forandret ved at dashbord og midtkonsoll hadde fått «tre-finish» i et forsøk på å vise kvalitet. Setene hadde fått ny design og man kunne få interiøret i en brun farge i tillegg til sort som var standard. Bilens prestasjoner var forøvrig uforandret.



Jensen-Healey GT.

I November 1974 kom Jensen Healey MKII 5-speed. Hovedforandringen var at man nå brukte en 5-trinns gearboks av type Getrag. Denne gearboksen ble bl.a. brukt av BMW i deres 2002 TI. Samtidig med ny gearboks kom 2-delt mellomaksel og en annen utveksling i kardangen. For å kunne tilfredstille kravene i USA ble også bilen utstyrt med nye gummistøtfangere. Den fikk også tepper på gulvene i stedet for gummimatter som tidligere. Topp hastigheten forble uforandret, men akselrasjonen fra 0 - 100 kmt. var endret til 8,5 sek., hovedsakelig på grunn av at man nå måtte skifte gear 2 ganger for å nå denne hastigheten.

Den første MKI fikk chassisnummer 10.001 og den første MKII fikk chassisnummer 13.352. Den siste bilen som ble bygd i 1976 hadde chassisnummer 20.505. I hele produksjonsperioden fra 1972 til 1976 ble det laget 10.504 stk. Av disse gikk over 8.000 til Amerika.

Jensen GT ble introdusert i Juli 1975 som en hardtop-versjon av Jensen Healey. Healey-navnet ble nå ikke brukt på nye modeller fordi Donald Healey forlot styret i Jensen Motors Ltd. i 1974. Mekanisk var Jensen GT identisk med Jensen Healey MKII 5-speed, men interiøret var mer lukseriøst for å nærme seg kvaliteten på Jensen Interceptor. Det ble kun laget 508 biler med chassisnummer fra 30.002 til 30.510. Det finnes dessverre ingen av disse bilene i Norge pr. idag.

Jensen Interceptor

Jensen Interceptor ble introdusert på Earl's Court Motor Show i 1966 som en etterfølger til C-V8. Interceptoren var den første Jensen-produserte bil med stål karosseri. Bilen var designet av Vignale i Italia og hadde helt nye linjer. Innven-

dig var bilen trukket i ekte hud og med Wilton tepper på gulvet som en ekte håndlaget bil skulle ha. Prisen på bilen i 1966 var 38.000 kroner i England.

Interceptor MKI ble utstyrt med en 6.2 liter Chrysler V8 motor som utviklet 325 hk. Som standard hadde bilen Torqueflite automat-gearkasse og skivebremses på alle hjul. I brosjyren sto det videre at standardutstyret inkluderte: Sigarettenner, klokke, elektrisk oppvarmet bakrute og reverslampe!! Radio var ekstrautstyr.

Med et forbruk på nærmere 3 liter pr. mil kan man ikke si at bilen var spesielt økonomisk i bruk. Topfart ble oppgitt til 215 km/t. og akselerasjon fra 0 - 100 km/t. på 7,4 sek.

I 1969 kom Jensen Interceptor MKII. Bilens ventilasjonsanlegg var nå forbedret og man kunne som tilleggsgutstyr få air-condition. Det var også nå foretatt modifisering av setene og fjæringssystemet for å forbedre komforten. Den var også utstyrt med en større bensintank på 90 ltr. slik at det var lettere å nå fram til neste bensinstasjon! Videre hadde den nå fått radialdekk og et nytt eksklusivt dashbord.

Jensen Interceptor MKIII ble introdusert i oktober 1971. De første bilene hadde fremdeles den samme motoren på 6.2 liter. Denne modellen ble utstyrt med nye aluminiumsfelger og hadde ventilerte skivebremses på alle hjul. Samtidig med MKIII modellen kom også Interceptor SP med den store 7,2 liter Chrysler V8 motoren med tre doble Holley forgassere. Produksjonen av SP modellen stoppet i 1973 til fordel for MKIII, som nå ble utstyrt med den store motoren. Interceptor MKIII forble i produksjon fram til 1976.



Jensen Interceptor Convertible,
lansert 1974.

I mars 1974 kom Jensen Interceptor Convertible, som var en cabriolet utgave av den vanlige MKIII. Forbausende nok, var denne cabriolet utgaven ca. 100 kg. tyngre enn den vanlige hardtop modellen. Dette hadde imidlertid ingen negativ virkning på prestasjonene, snarere tvert imot. Cabrioleten var nemlig et helt sekund raskere fra 0 - 100 km/t. Den hadde likeledes noe bedre drivstofføkonomi.

En Coupe utgave ble produsert 1975 og frem til slutten i 1976. Denne hadde en annen bakpart i motsetning til den tradisjonelle «gullfiskebollen».

| Mark nr. | Produsert | Antall prod. | Motor størrelse |
|----------|-----------|--------------|-----------------|
| MKI | 1966 - 69 | 1033 | 6276 cc |
| MKII | 1969 - 71 | 693 | 6276 cc |
| MKIII | 1971 - 73 | | 6276 cc |
| | 1973 - 76 | 3419 | 7212 cc |
| SP | 1971 - 73 | 105 | 7212 cc |
| Convert. | 1974 - 76 | 267 | 7212 cc |
| Coupe | 1975 - 76 | 60 | 7212 cc |

Etter at produksjonen innstilte i 1976 fortsatte firmaet Jensen Cars Ltd. med restaurering, service og delelevering til eksisterende biler. I de senere år er det startet en liten eksklusiv produksjon med basis i Interceptor MKIII (I 1988 12 biler og i 1989 18 biler). Disse bilene har betegnelsen Jensen Interceptor Serie Four og lages kun etter kundens egne spesifikasjoner. Etter min mening er dette blandt verdens mest eksklusive biler med en pris som i Norge vil ligge fra 1,9 til 2,2 mill. kroner.

PRODUKSJONS-SERTIFIKAT

For interesserte medlemmer kan vi oppgi følgende adresse:



BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Archive and Library:

Castle Road, Studley, Warwickshire B81 7AJ Telephone: (052785)4014

Ved innsendelse av 3 pund vil «Archivist» A.D. Clausager (snakker dansk hvis noen vil ringe) gå inn i arkivene for å bringe de registrerte data for din bil på det rene. Det kan dreie seg om bilens eksakte produksjonsperiode, opprinnelig farge, options, nøkkelnummer, opprinnelig eksportland/forhandler osv. Det utstedes et fint sertifikat man i det minste kan pryde veggen hjemme med.

Det er også denne kilden som i sin tid hjalp vår tekniske konsulent Per Wiborg Wold med å skaffe oss de fullstendige opplysningene til modelloversikten vi avsluttet i forrige utgave.

EN EPISTEL OM COSTELLO OG KONVERTERINGEN TIL MG MGB V8

Sakset fra «Enjoying MG» no.1/1990. Forfattet av Iain M. S. Barraclough, oversatt av Ørnulf Andreassen.

Det er ganske mange myter rundt Costello V8-bilen, som har ligget til grunn for en del diskusjoner i «Enjoying MG», medlemsbladet til MG Owners Club. Denne artikkelen vil kanskje avlive noen av mytene, og starte noen nye diskusjoner.

Først og fremst kan det være verdt å se på Ken Costello. Da jeg møtte ham første gang i 1972 var han en kort, skallet kar med antydning til ølmage. Han drev ett lite verksted som het Costello Motor Engineering Ltd. Verkstedet som lå i Farnborough i Kent.

Ken er en dyktig ingeniør, spesielt flink til å komme frem til praktiske løsninger. Han hadde skaffet seg et navn i tidligere år, da han vant en rekke løp med hårete Mini-er. Da han fikk ideen om V8-konverteringen, var han selvfølgelig istand til å dytte Buick/Oldsmobile/Rover-maskinen ned i hvilken som helst bil, men det var meget enkelt å gjøre dette i MG-en. Det gjorde drastiske endringer med bilen.

Det er ikke noen enhetlig typebetegnelse på «Costello V8». Skillet kan enklest settes mellom tidlige og sene utgaver. Tidlige utgaver av V8 hadde doble SU-forgassere, panser med stor, rund bue og en lett gjenkjennelig sort aluminiumsgrill. (En slik utgave eies av Kjell Horgen i Drammen. Ø.A.s bemerkning.) Senere utgaver kunne utstyres med det vanlige MGB-panseret. Nå var motoren utstyrt med en enkel Weber 40 DCOE forgasser, og denne trengte ikke den store buen på panseret. Den sorte eggkartong-liknende standardgrillen kunne også brukes. De siste av de senere utgavene kunne utstyres med SU-forgasser eller Weber-forgasser, avhengig av kundens ønsker og hva som var tilgjengelig på det aktuelle tidspunkt.

MG-ene som ble konvertert var MGB Roadster, MGB GT, MGC Roadster, MGC GT og til og med noen Leyland MGB GT V8. Tidlige utgaver av Costello V8-en er ganske lett å gjenkjenne, med sine annerledes griller og pansere. De senere versjonene var ikke så enkle å gjenkjenne, siden det ikke var nødvendig å bruke den sorte grillen og det buede panseret. Dette var avhengig av kundens ønsker. På de fleste av Costello V8-ene satt V8-merket, som også satt på Rovers P6 V8, ett eller annet sted. Vanligvis satt det foran. Et spesielt merke av krom og plast ble montert bak på bilen. «Vee Eight Costello» tror jeg det sto.

Kens MG-kunder tok enten sine egne MG-er med for konvertering, eller de ga Costello i oppdrag å kjøpe og konvertere nye eller brukte biler. De ville alle ha øket ytelse, og det fikk de, enten det var MGB, C eller V8 som var utgangspunktet. Hva gjelder B-er og C-er fikk disse også bedret kjøreegenskapene bemerkelsesverdig, et faktum som ikke alltid er satt pris på så meget som det

burde bli. Denne forbedringen kom av at maskinen var 25 kilo lettere enn den 4-sylindrede, og en tilnærmet 50 - 50 fordeling av vekten på for- og bakhjul. V8-motoren satt mer midt i bilen enn de 4- og 6-sylindrede motorene.

Rundt 1972 spurte Leyland, gjennom MG i Abingdon, om å få inspisere en av Kens V8, og det lot han dem gjøre. I 1973 sendte Leyland et notat til sine forhandlere, og advarte dem mot å selge Rovers V8-motor til Costello. Da jeg leste dette notatet, syntes jeg det var et sørgelig trekk av Leyland, men det var selvfølgelig et ledd i den planlagte lanseringen av MGB GT V8. Costellos reaksjon var imidlertid interessant. Siden han ikke kunne få kjøpt en ferdig produsert V8, gikk han over til å kjøpe motorblokker fra brukte eller vrakede Buick / Oldsmobile og Rover. Disse bygget han opp igjen ved å bruke komponenter fra vennligsinnede Leylandforhandlere og andre kilder som kunne skaffe vitale deler. Dette vil si at noen Costello V8-eiere kjører rundt med blokker fra Buick/Oldsmobile i bilene sine.

Buicks 3,5-liters motor av aluminium ble satt i produksjon på midten av 60-tallet, og fikk stor oppmerksomhet fra racing-folk, på grunn av effekten i forhold til vekten på motoren. Oldsmobile adopterte motoren, men endret toppen og ventilene for å få enda mer effekt. Dette var faktisk hele forskjellen mellom de to motorene. Blokken var stadig den samme. Blokkene var støpt under høyt trykk, i motsetning til Rover som støpte med lavere trykk. Costellos ingeniørkunnskaper fortalte ham at de amerikanske blokkene var stivere enn Rovers blokk, og at de derfor var bedre. Forskjellen mellom en amerikansk og en engelsk blokk kan både sees og føles - den amerikanske er jevn og slett utenpå, den engelske er meget ru og ujevn.



Costello MGB V8; her med GT karosseriet. Merk den karakteristiske forhøyningen av panseret.

Det er interessant å notere seg at Rover fikk tak i V8-motoren ved en tilfeldighet. I «History of Rover», som jeg leste for mange år siden i Enfield Public Library, stod det at en markedsføringsansvarlig hos Rover eller Leyland snublet over en motor som lå på et Mercury Marine-verksted i statene. Mercury hadde hatt motoren til test med tanke på marinisering, siden det var en så lett maskin. Akkurat denne motoren fant veien til Storbritannia, og ble montert i en Rover 2000 som en prototype. Dette ledet senere til Rover 3500 og Rover 3500 S, der Rover produserte motoren på lisens fra Buick. Tilfeldigvis laget Leyland Australia en bil i '73/'74, kalt P76, som i hovedsak hadde den samme konstruksjon av Rover V8, men borret opp til 4,4 liter for å gi den store P76 et rimelig skyv. Skuffede eiere av Triumph Stag har i flere år kastet ut sine dårlige Triumph V8 og byttet disse med Ford 3-liter V6 eller Rover 3,5 liter V8. I New Zealand og Australia brukes P76 4,4 liter V8, som gir en oppsiktsvekkende forbedring.

Tidlige MG Costello V8 brukte motoren til Rover 3500 S, som ga mer effekt enn den vanlige 3500 med lavere kompresjon. For å få V8-motoren ned i motorrommet, ble torpedoveggen og andre detaljer gitt ny fasong. Den svekkede stivheten dette forårsaket ble kompensert ved å sveise inn avstivninger foran i motorrommet. Costello og gjengen hans gjorde et meget grundig arbeid i dette som i alt annet. Var det snakk om sikkerhet ble det ikke tatt noen snarveier.

Bremsesystemet ble også forbedret ved hjelp av servoforsterker og konkurranse-bremseklosser. Eksosmanifollen ble laget av «Mike the Pipe» og var meget effektiv, til tross for manglende plass til å huse den. MGB GT V8-manifollen var mindre effektiv, men ble likevel benyttet da den ble tilgjengelig. På forgassersiden var SU-modellene hovedsaklig kopier av Rover, siden GT V8-kpoier. De Weber-utstyrte utgavene ble montert med en kort manifoll av aluminium, konstruert av Costello, som ledet bensindampen inn i 8-delt manifoll fra Buick / Oldsmobile. Den bakovervendte 40 DCOE hadde korte, utvendige venturi-rør (god praksis), omsluttet av et plenumskammer av aluminium, også dette konstruert av Costello. De dro luft gjennom en enkel, fleksibel plastkanal med stor diameter, forbundet med et stort luftfilter av papirtypen, konstruert av Costello.

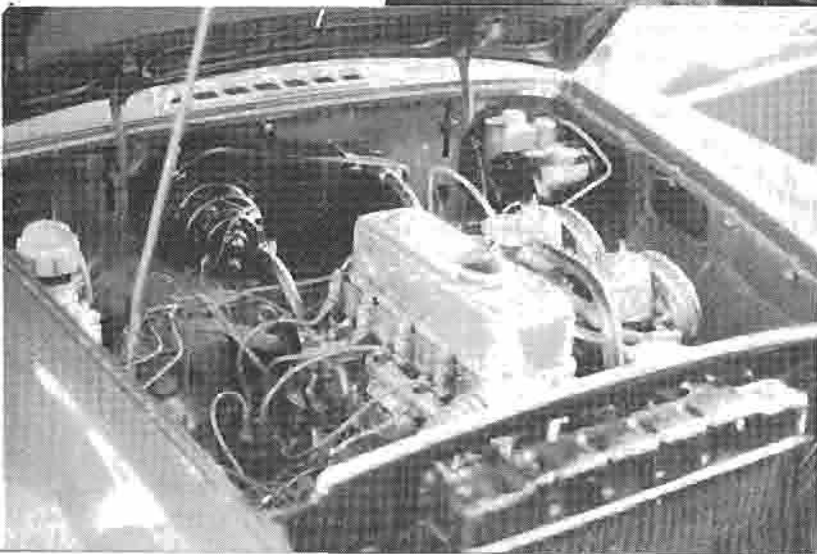
Da Leyland opphevet salgs-sanksjonene mot Costello gjorde dette ham istand til å slenge ferdige, komplette GT V8-motorer inn i MG-ene. Rundt 1975 begynte Ken trolig å miste interessen i V8-konverteringer, siden han på dette tidspunktet forsøkte å få forskjellige bilfabrikanter i Storbritannia interesserte i en 5-trinns gearkasse han hadde laget. Til slutt fikk han en partner i Farnborough, flyttet verkstedet et lite stykke, og firmaet ble døpt om til V8 Conversions Ltd. Jeg tror dette firmaet eksisterer fremdeles. Siste gang jeg så dem, drev de å puttet V8-motorer inn i den på den tiden ganske nye Triumph TR7, før Leyland begynte å produsere TR8 for det amerikanske markedet.

I mellomtiden hadde Ken flyttet til USA, der en amerikansk produsent hadde satt hans 5-trinns gearkasse i begrenset produksjon. Det vil si begrenset etter amerikansk målestokk. Prototypen til den gearkassen hadde sittet i en av Kens egne konverterte biler, og jeg lurte ofte på om noen fremdeles bruker den. Det var en god gearkasse, en klar forbedring i forhold til den 4-trinns kassen med over-drive på fjerde som V8-eire har. Vet noen lesere hvor Ken er nå, eller hva som er skjedd med gearkassen hans?

MG MGB GT-RESTAURERING

Vi bringer her bilder av Scott Føyens fine bil etter at den er ferdig restaurert. Historien hans har dessverre redaktøren klart å forlegge siden forrige huM-buG i 1988, men bildene alene forteller en del av historien.

Som vi kanskje ikke ser av bildene på grunn av sort/hvitt gjengivelse, er bilens farge Racing Green og Gold Seal motor. Bilen har soltak av foldetypen, og den har vært gjenstand for nitidig arbeid.



LMK-FORSIKRINGEN

De eldste bilene brukes lite og forsiktig. Dette er i korthet prinsippet bak LMK-forsikringen.

Bakgrunn

Det var Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber som sammen med det som idag er Forsikringselskapet UNI kom frem til en rimelig forsikring for kjøretøyer som brukes som fritidssyssel av entusiaster. Til grunn for ønsket om en slik forsikring lå et annet bruksmønster og frykt for skader på kjøretøy og deler til slike som var under lagring eller restaurering.

Både LMK-folk og UNI-folk vil ha det til at forsikringen er unik. Det kan diskuteres. Samtlige forsikringsselskaper av noenlunde størrelse har en forsikringsordning for gamle kjøretøyer med begrenset bruk. Likevel er det tildels betydelige forskjeller. Disse gir seg til kjenne i ulik aldersgrense på kjøretøyene, ulik kjørelengde, ulike vilkår for lagring og restaurering, og fremfor alt, forskjeller i prisen på politen samt verdifastsettelsen.

Bruksområder

Har du en bil med LMK-forsikring eller tilsvarende er du nesten nødt til å disponere en bil til «hverdagsbruk» i tillegg. Nesten, for du kan jo bruke offentlige transportmidler. LMK-forsikringen er ikke beregnet for kjøretøyer som brukes til og fra jobb eller i embeds medfør. Med andre ord; regelmessig kjøring hver dag i miljøer der vognen utsettes for større skaderisiko er utenfor LMK-forsikringens intensjon.

Hvor langt kan du kjøre? Det er tatt utgangspunkt i en liten kjøredistanse. Vedkommende som total-vraket sin gamle Mercedes etter å ha kjørt 40.000 kilometer på ca. ett år var nær ved å ikke få dekket skaden. Det er imidlertid ikke distansen som er det avgjørende punktet for LMK-forsikringen, men snarere miljøet bilen brukes i, slik som nevnt ovenfor.

Dersom du ønsker å delta på treff i Spania på våren og Tyskland på høsten lar dette seg gjøre med LMK-forsikringen i ryggen. I tillegg kan du med god samvittighet delta på de mindre stevnene og møtene som arrangeres lokalt. En så lang sesong, målt i kilometer, kan være vanskelig å gjennomføre dersom du er forsikret gjennom et annet system.

På dette området er LMK-forsikringen vesentlig bedre enn konkurrentenes tilbud. De større selskaperes tilsvarende forsikringsordning opererer med forskjellige, faste grenser, varierende mellom 3.000 og 10.000 kilometer pr. år. Blir utkjørt distanse mer enn dette må dette avtales spesielt med selskapet. Ingen selskaper opplyser hvor meget dette vil koste.

Hva defineres som treff? Hva kan bilen brukes til? Det er lov å bruke bilen til kosekjøring en aften eller en helg. Kjøring til klubbmøter eller styremøter i bilklubben forsvares likeså. For å snu problemstillingen på hodet: Det kan

hende du får problemer hvis du skader din gamle MG under terrengkjøring sammen med Land- Rover-klubben.

Vil LMK-forsikringen være evig? Det kommer an på deg og meg og alle de som har slik forsikring. Dersom skadene blir hyppige, vil i første omgang premiene stige. Dermed er en stor fordel borte. Ordningen vil neppe forsvinne, men den kan bli uinteressant ved for stor prisøkning.

Ved bruk av redningsordningen for ofte vil det være mulig at rammene for hele LMK-forsikringen endres. Dette er vi ikke tjent med. Bruk derfor hodet før du bestiller redningsbil for å taue bilen en eller to kilometer etter et uhell. Du har kanskje din daglige kjøredning i nærheten, og kan slepe med den?

Objektivt syn på bilen din

Dokumentasjonen kan være et vanskelig område å sortere ut. Selve kjøretøyet skal fotograferes fra alle 4 sider, samt interiør, motor og eventuelt understell. Fotografiene skal være av en slik art at man klart og tydelig skal kunne avgjøre fargen på vognen. Vær nøye med å beregne belysningen når du tar bildene av bilen din.

Kjøretøyet skal besiktiges. Denne besiktigelsen kan klubben ordne med. Kontakt forsikringskomiteen og avtal når, hvor, kvisleis, etc. En slik besiktigelse kan være fordelaktig ved verdifastsettelsen uansett hvilket forsikringsselskap du skal ha bilen forsikret i. Likeledes kan det være en fordel med så mange kvitteringer som mulig, dersom du har restaurert kjøretøyet.

Besiktningen er en liten akilleshæl for LMK-forsikringen. I to forskjellige klubber kan forsikringskomiteene komme til to forskjellige resultater med hensyn til bilens originalitet. Dermed kan du få LMK-forsikring i én klubb, mens du i den andre ikke vil få det. Kynisk sett kan du gamble, og håpe på at én besiktiger ikke vet nøyaktig hvilke detaljer som er korrekte for ditt kjøretøy.

Restaurering

LMK's restaureringsforsikring dekker deler som blir plukket av bilen og sendt for eksempel til England for reparasjon. Dette kan ingen annen ordning vise til uten vesentlige tillegg i premien. Restaureringsforsikring kan tegnes i alle selskaper, men sjekk hva en slik forsikring egentlig dekker før du går til et annet selskap. Så langt vi har kunnet vurdere tilbudene i markedet gir LMK-forsikringen vesentlig bedre dekning enn noen annen kjent forsikring.

Vår klubb har medlemmer som står foran debut på bane. Hvordan skal man forsikre vogna? Det gikk rykter om at LMK-forsikringen dekket skader som var forårsaket av kjøring på bane. Dette er imidlertid ikke riktig, det er et tillegg du må ut med. Her er det altså et regnestykke hva som blir rimeligst til syvende og sist.

Hovedsaken med enhver forsikring må være at vi med våre forholdsvis sjeldne vogner, er dekket mot det som innen rimelighetens grenser kan skje. Om ulykken er ute, skal vi ha en slik dekning at bilen er i minst like god stand etter en eventuell reparasjon som før uhellet inntraff. Dette har du, såvidt jeg kan bedømme, en rimelig sjanse til gjennom en slik dokumentasjon som man i stor grad selv er ansvarlig for.



Per Huse var en av MG-registerets første helter. Han har nå hatt TD'en sin i over 30 år — og er fremdeles svært aktiv.

NORSK MG-BEVEGELSE I URTIDEN

Av Jørgen Seemann Berg

Det første nummeret av Norsk MG Registers medlemsblad er av en eller annen grunn datert julen 1790. Man skal ikke dermed trekke den konklusjon at klubben i år feirer sitt 200 års jubileum! Nei, tyrkleifsdjevelen spilte oss et puss — det var i 1970 det hele skjedde. Det er forøvrig verd å merke seg at dette første nummeret av medlemsbladet inneholdt en komplett medlemsliste. Den talte ikke mindre enn seks navn!

Men navn er nå en ting. Det var nemlig et register som Baard Nielsen i Trondheim startet den gangen, så listen inneholdt seks biler — med eiere. Dette var en av registerets mange eksentrisiteter. En annen eksentrisitet var det at bilen beholdt medlemsnummeret, selv om den skiftet eier.

Vi satte i det hele tatt våre eksentriske egenskaper høyt den gangen. Klubben var et register over MG'er laget før 1955, og ble drevet ut fra filosofien at søren om vi vil drive en klubb for mange når vi kan klare oss med å drive en klubb for noen få. For oss som var inne i miljøet var det bra, og miljøet var bra. I løpet av noen få måneder var vi ikke lenger en klubb, men en gjeng gode venner som hadde det gøy sammen. Vi kunne nok virke arrogante på omgivelsene, spesielt den del av omgivelsene som gjerne ville tilhøre oss, men som ikke fikk lov.

personer. Men kort tid etter dukket tre biler og seks personer til opp. Tronheimsgruppen hadde slått Oslo-gruppen! At flere medlemmer, blant annet J2-eier Aage Tømmerås i Harstad ringte for å ønske tillykke med stevnet, sier nok en del om miljøet den gangen.

Det er også verd å merke seg at Norsk MG Register virkelig var et register for MG'er fra hele landet. De to største grupperingene var i Oslo-området og i Tronheims-distriktet, men vi fikk for eksempel tidlig kontakt med et forbausende stort antall eiere av før-55'ere på Vestlandet.

Men tilbake til Kampeseter i Skåbu. Registerets medlemmer og deres eiere (!)



Konkurransene i ferdighetskjøring var ganske avansert i MG-registerets første år. Det måtte de være, for bileierne trente mye — ved å bruke bilene til daglig!

Det var på de to første Haslemoen-stevnene at det virkelig var stemning. Og aldri, hverken før eller siden, hor så mange MG'er fra før 1955 vært samlet.



var de eneste gjestene, og nå avdøde Ole T. Kampeseter serverte selvfiskede fisk og selvsutte fugler, tilberedt etter alle kunstens regler. Men bilene var i fokus, og både Concours d'Elegance (konkurs) og Ghymkhana har nok aldri vært så strengt bedømt som på Kampeseter. En lengre utflukt på Jotunheimveien, utlukkende med grusdekke, møtte ingen motforestillinger. MG'er var da til for å kjøres med. Fort, sogar!

Gammelbilkubber i Storbritannia holder sosiale møter rundt omkring på øyrikets millioner av pub'er, under navnet «Natter & Noggins». Pratekveld er vel en rimelig god oversettelse, men institusjonen selv er meget vanskelig å omsette til norske forhold, blant annet på grunn av våre strengere regler for «sosial bilkjøring». Men vi prøvde likevel, ihvertfall i Oslo, hvor vi møttes i 2nden etasje på ærverdige Stortorvets Gjestgiveri. Det gikk an å parkere på Stortorvet den gangen, det var sjelden vanskelig å finne plass til en MG klokken åtte om kvelden. Prøv det nå! Men på grunn av de nevnte norske særegenhetene i forbindelse med sosial bilkjøring, ble det konsumert store mengder kaffe, eplekake, roastbeefsmørbrød og mineralvann. Under et belivet møte, hvor opptil flere hadde satt igjen bilen hjemme, gikk bestillingene litt ustrukturert, hvorpå det til slutt sprakk for kelneren. Forsåvidt forståelig etter den sjette raske løpeturen med en fem kroners bestilling. Denne kelneren gikk i flere år etterpå under navnet Faen-a-gutter.

De to påfølgende stevnene fant sted på militært område på Haslemoen syd for Elverum. Adkomst via en meget dårlig synlig og komplett umerket sidevei passet oss meget bra, det samme gjorde den militære idretts- og/eller ekserserplassen vi avholdt konkurransene på. Plasskommandanten på Haslemoen viste seg å ha en sønn med en MGA, og slik ble en av de første eiere av en slik bil innbudt til Norsk MG Register. Tore Kværnsjølie, som den unge MGA-eieren het, er fremdeles en av oss! Senior informerte oss forøvrig med et underfundig smil om at UP ikke hadde adgang til hans leir uten etter spesiell tillatelse! Men det hadde altså vi! Haslemoen I og II, som 1972- og 1973-stevnene senere ble omtalt som, er gått inn i samtlige deltageres minne som noe ganske spesielt. Og det var ikke tilfeldig. Aldri, hverken før eller senere, har så mange MG'er fra før 1955 vært samlet på ett brett i Norge.

Det var nemlig gjevt å være på MG-stevne på den tiden. Så gjevt at Aage Tømmerås kjørte sin nyrestaurerte J2 fra Harstad til Haslemoen, mer eller mindre non-stop, og var forholdsvis groggy, men i et overstadig humør, ved ankomsten. Jeg tror ikke det var noen av oss som hadde hatt kontakt med Aage utenom på telefon, da han altså møtte opp med J2'en på Haslemoen. Jeg tør vedde på at dette er den største bragd i norsk organisert MG-virksomhets historie. Aage hadde vært hos Bilsakkyndige og fått skilter to dager før han reiste . . .

Denne lille historien om Aage sier mye om Aage, men den sier også svært mye om miljøet i registerets første år. Andre små eksempler er for eksempel den gang Per Reenskaugs NB kom til Norge. Fire eller fem mann tok seg fri fra jobben for å hjelpe til med å få vraket helskinnet hjem fra brygga. Eller Jan Petter Hovdens TD som sto på en låve i Enebakk i flere år uten tannstangstyringen, fordi han hadde lånt den bort . . . Og for ikke å glemme pådriveren selv, Baard Nielsen i Trondheim. Uten hans utrettelige arbeide hadde hele greia vært umulig.

NORSK MG-REGISTER

På de følgende sidene viser vi en del klipp fra de tidligste utgavene av huMbuG. Navnet ble først brukt i september 1972, noe den første gjengitte «Ventilstøy» forteller om.

"huMbuG"

Organ for Norsk M.G. Register -
The Norwegian Centre of The M.G. Car Club.
Grunnlagt 1970.

Nr. 8

September 1972

Sekretær: John Erik Skjefstad, Hubroveien 6c, Oslo5.
Redaktør/kontaktmann i Trondheim: Beard Nielsen,
Strindveien 22, T.heim.

Ventilstøy fra redaktøren.

På de Britiske Øe finnes det et sukkertøy som kalles Humbug. Humbug'en er et litt avlangt drops, og bortsett fra smaken kjennetegnes det ved sin dekor brune og kremfargede striper løper fra den ene til den annen ende. Dette var noe til historie i et bilblad, hva?

I Midget'ens barndom fantes det en omarbeidet C-type som var bygget for å slå rekorder - karosserietvar etter sin tid meget strømlinjet, ingen M.G. grill, kun en åttekantet åpning foran for å slippe luft til radiatoren. Og bilen var malt på en spesiell måte: Langsgående krem og brune striper fra åpningen foran bakover til halen. I denne dekoren minnet den ikke lite om en kjempemessig humbug, og bilen ble av alle omtalt som Humbug'en. Takket være en bil som lignet et drops ble krem og brunt kjent som M.G. fargene - slik har det vært siden.

Som avslutning på den nøyaktig to år gamle famling-

Forsidebildet: Fra Haslemoen, Red. i løypa. Foto: Jørgen JB.

Baksiden: Fra Gymkhanaen, Aage og J2'en.

Omslag og midtsider er som vanlig utført av Tore.

en etter et navn på dette vårt medlemsblad har vi nå bestemt oss til å hedre den gamle Humbug'en, og for å tone flagg overfor den uvitende utenverden vil vi skrive det "huMbuG". Humbug betyr jo noe annet også, så litt humoristisk sett synes jeg navnet passer riktig så bra. Altså, fra nå av ikke mere snakk om "medlemsbladet" eller "bladet" kun "huMbuG".

Den andre store saken vi har arbeidet med i det siste, vår merkesak så og si (ha-ha), altså Registerets merke, går det også fremover med. Lengre bak i bladet (vanens makt, er jeg redd) er de siste 5 forslagene presentert. De første 5 er å finne i marsnummeret for i år (Nr.6). Blandt disse ti utkastene skal vi velge. Medlemmene inviteres herved til en rådgivende folkeavstemning. De som har noen mening om hvilket vi bør bestemme oss for kan meddele sin mening skriftlig til sekretæren innen utgangen av september måned. Registerets Råd vil så ta den endelige avgjørelse. Etttersom denne foreningen er å betrakte som et oppløst eneveldie kommer ikke Rådet til å gå dersom det er uenig med flertallet av medlemmene. Avstemningen er ikke hemmelig, oppgi navn når du skriver stemmeseddelen.

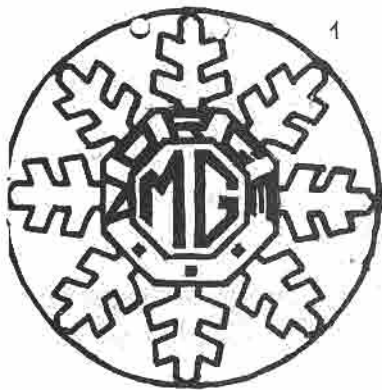
Tidsskrifts sirkulasjonen er nå omsider igang. Det første Safety Fast, juli/august nummeret er ute, i skrivende stund har det ikke returnert til meg for arkivering, men det gjør det vel, får vi håpe. Med det samme etterlyses også juni-nummeret, det er ute på lån hos en eller annen, vil vedkommende vennligst returnere det når innholdet er kjent? Ønsker om å komme med i sirkulasjonen kan rettes til meg.

Heldigvis ble vi representert på svenskenes Skokloster-rally, idet sekretæren selv dro over. Mere offisielt kunne vi jo ikke representeres, men dessverre hadde vi ingen biler der. At sek. tok med sin L2 i dennes nåværende tilstand hadde jo lite for seg. Vi får komme sterkere igjen ved neste korsvei.

Baard.

Emblemforslag

Fra vårt medlemsblad nr.6 og første huMbuG gjengir vi også noen av forslagene til emblem. Mange gode forslag hvor man vil kjenne igjen nr. 4.



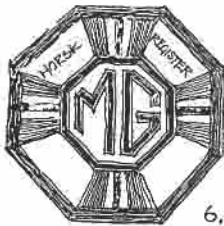
1



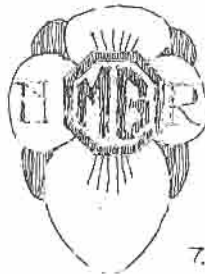
2



3



6.



7.



4



8.



5



9.



10.

Før vi fordømmes for vår holdning til nyere biler og deres eiere, må vi også ta tidspunktet i betraktning. I 1970 var både MG 1300, Midget Mk IV og MGB til salgs i butikken. En MG TF var like gammel da som en 1974 modell MG MGB er i dag. Vi kunne ikke med vår beste vilje forestille oss at en eier av en «helt» vanlig bil som kunne kjøpes ny hos Skotvedt kunne være i besittelse av noe i nærheten av den entusiasmen vi hadde for våre gamle biler!

Medlemsbladet, som etter mange og lange diskusjoner fikk navnet huMbuG, etter EX 135, var utrolig profesjonelt laget når man tar registerets størrelse i betraktning. Det kom dessuten ut utrolig ofte og regelmessig — nr. 3 kom ut allerede i juni 1971. Dette har spesiell betydning for meg, for det var med dette nummeret at jeg selv offisielt fikk en plass i registeret, siden min egen MG Magna kom fra England i april 1971. Den prydet forsiden på nr. 3, hengende i en kran på Oslo havn. Det er altså så lenge siden at Fred Olsen ennå ikke hadde begynt sin Roll-on/Roll-off service mellom Syd-England og Oslo! Men registeret hadde vokst voldsomt, for bilen min fikk register-nummer 18!

En av grunnene til at medlemsbladet — det heter ennå ikke huMbuG — virket så profesjonelt, var en av registerets første helters fortjeneste. Tore Lie hadde hva jeg velger å kalle Norges første restaurerte MG. Den var på veien allerede i 1969, og var blitt restaurert fra bunnen av, på et tidspunkt da MG'er ellers bare ble reparert. Tore var en dreven fotograf, og disponerte dessuten et kopieringsapparat for fotografier, som jeg ikke har sett maken til hverken før eller siden. Man laget en stor kopi av et sort/hvitt bilde, laget så en negativ av dette, og kontaktkopierte deretter så mange kopier man ønsket. Jeg deltok som frivillig assistent med dette arbeide gjennom flere år, og antallet vi kopierte økte for hver gang. Kveldene ble med andre ord lengre og lengre ute i Tores mørkerom, som befant seg i et gammelt uthus. Askebegrene med Teddy-sneiper ble også større og større for hver gang ...

Stevnene vi holdt var også noen helt spesielle arrangementer. Det første, som ble holdt i 1971, foregikk på Kampestet Fjellstue i Skåbu ved Vinstra. Lørdag 19. juni kl. 12.00 åpnet registrets sekretær stevnet. Tilstede var to biler og tre

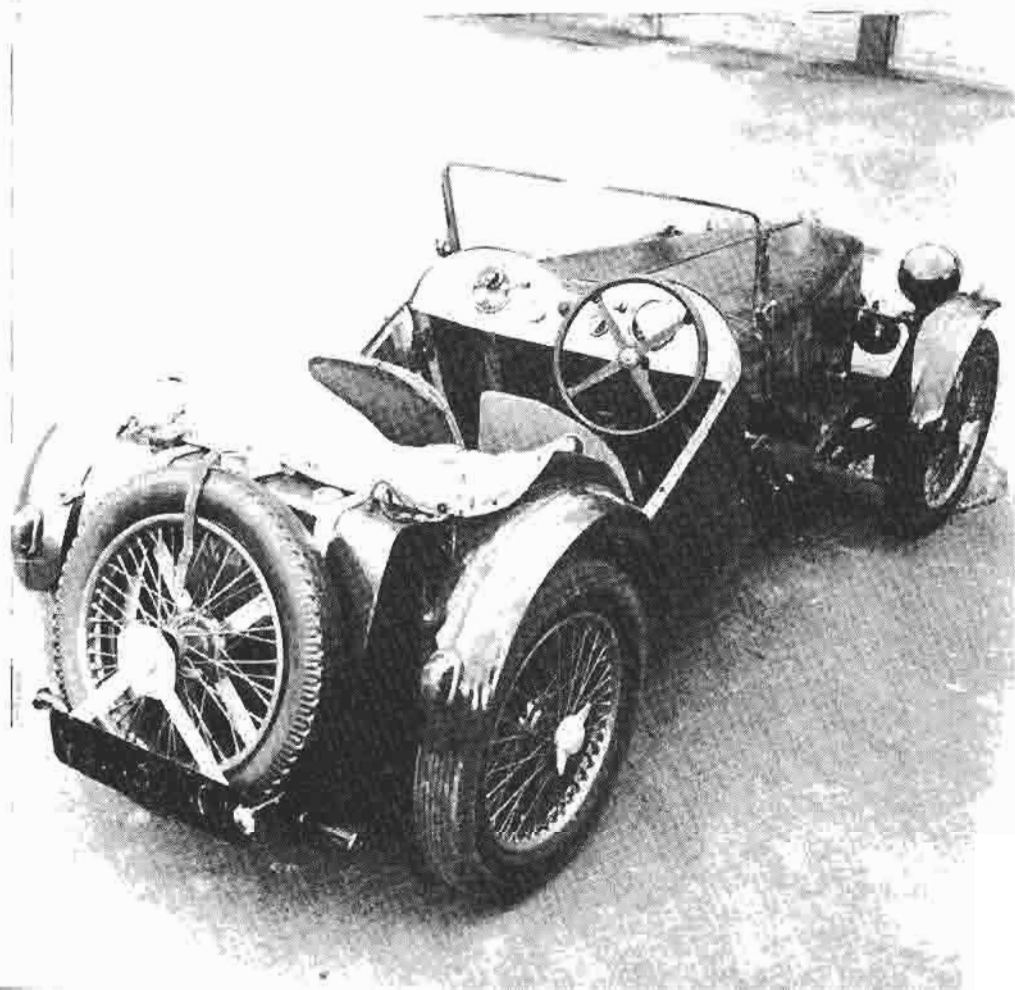
Halvor Westgaard bodde i London i 1970—71. Da var MG'en, en Magna 12/70 fra 1932, bruksbil i all slags vær!



Forside

Her gjengis forsiden av medlemsblad nr. 6 fra mars 1972, slik den så ut før navnet «huMbuG» kom i bruk.

NORSK *REGISTER*



Kjempe-oppslag

Vi gjengir forsiden på huMbuG nr. 23 som i sin «VINTER SPECIAL» bringer et «KJEMPE Porno-oppslag inne i bladet».

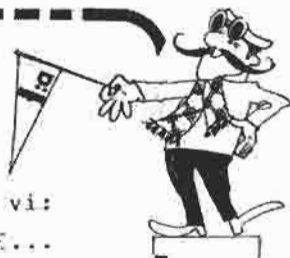
HU M BU G

organ for Norsk MG Register

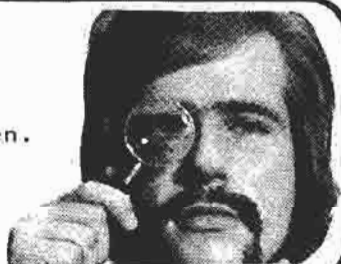
VINTER SPECIAL

NY GIV:

Neste år blir vi:
FLERE OG BEDRE...



LEDEREN:
N.M.G.R.
Under lupen.



nr; 23

Bladet som
ØKER MINST
i norsk presse

Bladet med
fullt utstyr
og negativ
holdning.....

KJEMPE

Porno-oppslag
inne i bladet



Midtside

Fra nr. 9 desember 1972 gjengir vi midtsideoppslaget som viser til venstre Per Reenskaugs 1935 NB. Øverst til høyre Hans Hernæs M-Type Midget 1930 med fru Ellen bak rattet. Nederst til høyre finner vi et «Jule-Quiz» hvor svaret etterlyses i et nummer et par år senere.





Medlemsregistrering

Fra nr. 9 desember 1972 gjengir vi også en komplett registrering av medlemmene på den tiden, med stående invitasjon til noen sannsynligvis interessante personer som ikke ennå er medlemmer.

registreringen.

Det går trutt fremover, 30-tallet er nå nådd. Vi kan ønske velkommen den nye eier av nr.26, den andre av våre TC'er. La oss omsider få se en TC i løypa neste stevne, hva Lars? Videre vår andre P-type, nr.29, eid av bror Trond. Minst 3 gamle M.G.er i hver familie, det er nå parolen! Og på det runde tall 30 vår B. TD, velkommen også til Jorulf. På Gardermoen burde det finne en brukbar drag-strip, hva?

Ellers et par pro forma saker. Ettersom det er bilen som er registrert i registeret er denne nå ført opp først, med eieren på linjer nr.2. Dernest Lasses Magna Six, jeg trodde dette var en F2, men det viser seg at det er en Fl ombygget til F2 spesifikasjoner. (brev fra sekr. i Triple-M Registeret bekrefter dette). Så den er nå ført opp som Fl(2).

Så er det bare å sette seg ned og vente på 40-tallet.

Pr. 1.1.1973:

- Nr. 1: TD 1950, ch. TD/ 8488
Jørgen Jøger, Smestadveien 8b, Oslo 2.
- Nr. 2: TD 1953, ch. TD/29308
Baard Nielsen, Strindveien 22, 7000 Trondheim
- Nr. 3: Fl Magna Six 1932, ch. F-1164
Halvor Westgaard, Bergsbk. 8, 7000 Trondheim.
- Nr. 3F: Marit Sellæg Westgaard, som Halvor W.
- Nr. 4: TC 1946, ch. TC/0765
Jos Myrbostad, Olav Kyrresgt.15, 7000 T.heim.
- Nr. 5: TA 1938, ch TA/2444
Tore Lie, Bekkelagsvn.16, Bekkelaget, Oslo.
- Nr. 6: TD Mk.II 1953, ch. TD/19656
Tom Gresvig, Ombergvn. 18, Oslo 2.
- Nr. 7: TD 1951, ch. TD/11839
Jan Petter Hovden, Arnes vei 7, Oslo 4.
- Nr. 8: TD 1953, ch. TD/22381
Per Huse, Kirkeveien 135, 1344 Haslum.
- Nr. 9F: 1 1/4 litre 1947, ch. Y/1877
Anne Huitfeldt Nielsen, Strindavn.22, 7000 T.h.
- Nr.10: J2 1935, ch. J2/ 3712
Aage Tømmerås, Markvn. 38, 9400 Harstad.
- Nr.11: TA 1936, ch TA/0642
Kay Minge, 1860 Trøgstad.

- r.12: M-Midget 1930, ch. M/ 2242
Hans Hernæs, Martin Borrebekkensv.23,Oslo 5.
- r.14: J2 1933, ch. J/ 2846
Nick Sands, 36 Winkley Court, Eastcote Lane,
Harrow HA2 8AT, England.
- Nr.15: J2 1933, ch.
Bernt Johan Scheffler, Idrettsvn.51, Tromsø.
- Nr.16: 1A 1937, ch TA/1425
Robert Strøm jr., Lagm.Lindboesv.20. T.heim.
- Nr.17: PA 1934, ch. P/1135
Reidar Kristiansen, Engelsrud Terr.1, Asker.
- Nr.18: F1 Magna Six 1932, ch, F-0815
Jørgen Seemann Berg, Korsvikasen 4, Sandefjord.
- Nr.19: TA 1936, ch. TA/0926
Ragnar Esbjug, c/o Haraldsen Auto A/S, Dokka.
- Nr.20: TD 1951, ch. TD/11086
John Weston, Trasopvn.8, Oslo 6.
- Nr.21: Two litre 1937, ch. JA/1482
Frederick Vetlesen, Smedsrudvn., Oppegård.
- Nr.22: TF 1954, ch. 46/1152
Gunnar Jacobsen, Espevikvn.8, 5500 Haugesund.
- Nr.23: L2 Magna 1933, ch. L-2078
John Erik Skjefstad, Hubrovn.6c, Oslo 5.
- Nr.24: F1(2) Magna Six 1931, ch. F-0707
Lasse Aas, Asenhagen 23b, 2020 Skeidsmokorset.
- Nr.25: NA 1934, ch. NA/0474
Olav Sommerin, Maarud Gaard, 2190 Disenå.
- Nr.26: TC 1948, ch. TC/5583
Lars Andreassen, c/o Halvorsen, Semsvn.48, Asker.
- Nr.27: TD 1952, ch TD/17812
Trond R. Skarpnord, Edv. Strandsv.31, Hafslunds-
øy, 1700 Sarpsborg.
- Nr.28: NB 1935, ch. NB/0584
Per Reenskaug, Teisenvn.23, Oslo 1.
- Nr.29: PA 1935, ch. P/1938
Trond Nielsen, Furuvn.24, 7058 Jakobsli.
- Nr.30: TD 1952, ch. TD/22381
Jorulf Mathiesen, 335 Skv. Gardermoen lufthavn.

Stående invitasjon til:

- Bjørn Lie, Bekkelagnvn.16, Oslo (Riley 9, Morgan Trike)
Bjørn Øvre, Udinsgt.30, Oslo (BMW 328, Morgan 4/4).
Olaf Milefsen, Lian, Trondheim (Morris 8 Tourer)
Tore Kvernsjøli, Stud. Byen Moholt, Trondheim (MGA)

Tanker om fremtiden

Vi bringer her et par innlegg fra nr. 9, desember 1972 og juli/avg. utgaven 1976 som viser at diskusjonen om moderne MG er etter at MGA kom i 1955 skulle regnes som fullverdige medlemmer i NMGR.

Hr. Redaktør.

Det har i den senere tid vært en tildels livlig diskusjon både i og utenfor huMBuG om vi skal godta MGA i Registeret eller ikke, om hva vi i fremtiden skal gjøre med moderne M.G.er, om våre forpliktelser overfor MGCC og så videre.

En ganske interessant diskusjon. Man nokså nytteløs hvis vi ikke har ganske klart for oss hva vi egentlig driver med.

Hvorfor bruker vi så mye tid og penger på våre gamle, upålitelige og langsomme M.G.er? Er det fordi de er M.G.er? Eller er det fordi vi synes at gamle M.G.er er noen vidunderlige, deilige og sjarmerende biler med design, unoter og egenskaper som nyere biler ikke har?

Hvis vi driver med gamle M.G.er fordi de er M.G.er burde vi jo alle selge unna og skaffe oss hver vår MGB, som er både raskere, mere pålitelig og mere komfortabel. Når vi ikke gjør det må det være fordi det siste er riktig. Det er de fleste av oss enige om. Og det er den enigheten som gjør at Registeret er det det er. Det er den som gjør at vi snakker samme språk på M.G.-stevner, møter og mer hjemlige sammenkomster. Er det ikke nettopp en felles interesse som er hele vitsen med en klubb?

De av oss som er medlemmer av Norsk Veteranvogn Klubb har i lengre tid kunnet følge med i en endeløs diskusjon om hva NVK skal drive med og hvordan klasseinndelingen skal være. Denne diskusjon kommer helt enkelt av at medlemmene ikke har felles interesser. Slike tilstander må vi ikke få i NMGR.

Jeg mener ikke at Registeret skal være så ensrettet at vi ikke kan være uenige om noe. Men vi må se i øynene at motivene for å ha en nyere M.G. ofte er forskjellige fra det som får entusiaster til å utsette seg for søvnløse netter og økonomiske kriser for å skaffe seg og restaurere en gammel M.G.

Selvsagt kan også eiere av nyere M.G.er være entusiaster. Og i så fall mener jeg de burde være velkommen som fast inviterte, fordi de er entusiaster, ikke fordi de har M.G. Registeret består nemlig ikke bare av biler, men også mennesker. Og mentaliteten er like viktig som bilmateriellet for den gleden hver enkelt har av NMGR.

Men la fullt medlemskap være forbeholdt eiere av pre-1956 M.G.er. Det er den felles interesse for disse bilene og deres egenskaper som er opprinnelsen til registeret. Hvis MGCC ikke kan akseptere det, la oss så opphøre å være norsk senter. Det betyr i praksis ikke svært mye for oss, og er atskillig bedre enn å utvanne og underminere grunnlaget for vår klubb.

Med octagonal hilsen

Tore Lie

TANKER OM FREMTIDEN

Etter Maarud stevnets hygge, men også akutte mangel på Biler, har undertegnede fått tanker som kan gi nye perspektiver. Disse tanker er basert på MGAéns gjenfødelse som entusiastbil.

Det er ingen tvil om at i England i dag er MGA det man kaller for "an appreciating asset". Den er på full fart inn i kategorien "Gammel MG", hvor den for så vidt hører hjemme, da den er rammebygget. Dessuten er den direkte basert på TD/TF.

Vi hadde tenkt oðs at istedenfor å gi MGA eiere såkaltt "stående invitasjon", er det kanskje på tide at MGAér blir fullverdig registrerte. Vanskeligheten med dette, ialle fall rent psykologisk, har vært å dytte MGAéne inn i vårt originale register fra 1790. Vår nye tanke har derfor vært å opprette et eget MGA register, slik at vi altså får to registerlister, som i England hvor de har enda fler. En for MMM/T-types/SVW, altså det nuværende, pluss et MGA register. Hvis man får, til å begynne med, en bestyrer for dette registeret som er både MGA-entusiast og MG-entusiast, vil dette nybakte registeret få en ganske smertefri barndom.

Den oye for skisserte plan er dessuten fullt i trå med den aytale vi har med The M.G.C.C.Ltd. Abingdon on Thames, England, da den gir rom for flere medlemmer i The Norwegian Centre. Det er en kjennsgjerning at flere MGA-eiere har søkt om medlemskap i England, og blitt henvist til oss som "rette vedkommende"

Vi foreslår en dialog med Tore Kvernsjøli om denne ideen. Vi avviser heller ikke synspunkter fra andre, og regner med å høre fra en viss redaktør-bror i Trondhjem (by-sea).

Sørensen *5/10/73*

Det lodd at være gift med en åttekantøyet mann!

I huMbuG nr. 10 fra mars 1973 finner vi følgende betraktninger fra signaturen «Marit»:

DET LODD AT VÆRE GIFT MED EN ÅTTEKANTØYET MANN

For det må vel være litt av et lodd, enn si en byrde på tyngde med blokken i en viss MG nærmere spesifisert som Fl Magna. Og det sier ikke så lite etter det jeg har forstått av eierens slit med å få den ut og inn diverse ganger gjennom seks år. Og det som verre er, dette lodd nöyer seg ikke med åtte kanter, det er et mangehodet kompleks av bildeler strödd utover bord og benker, ensomme timer tilbragt i sengen mens den lykkelige eier forbruker nattetimene til bilskruing, lange og komplett uforståelige og ytterst detaljerte forklaringer neste morgen om hva som har skjedd av fornyelser med bilen i löpet av foregående natt, besök av minst like gärne mennesker som er bitt av samme basille hvor en inngiftet prøver febrilsk å følge med i diskusjonen samtidig som en like febrilsk leter og roter oppe i de innerst fortrengte små grå celler etter ting en har snappet opp ved tallöse lignende diskusjoner. Det siste må dessverre sies å være noe nyttelöst for mitt vedkommende.

Så etter en stund i intens konsentrasjon faller man tilbake i en tilstand av innvendig apati mens man forsøker å beholde et interessert ytre og vise den forventede forbauselse over at det plutselig oppdages fra originalbilder at kallesjen på Fl skal ha en annen høyde enn for antatt av amatørkspertene.

Noe overdrevet, selvfølgelig, dog med en kjerne av sannhet, kan det ovennevnte fullt ut være beskrivende for min "MG-periode" fra 1964 og noen år fremover, da min kjennskap til MG'en og dens vesen i alt vesentlig besto seg i å sitte med en entusiast på hver side i et røykfyllt konditori og innta en kopp kaffe etter skoletid. Men nevnt meg den tofargede MG-motor som trives med forgasserne ute av balanse. Der må, etter det jeg kan forstå (hm!) en justering til slik at der oppnåes en likevekt. Og denne likevekten i mitt MG-system inntrådte i England da mine øyne så å si med en formidabel opprusing ble åpnet for at dette å være eier, enn si medeier, av en gammel MG hadde andre aspekter enn de jeg hittil hadde fått erfare. Med det å kjøre rundt i en sådant bil syntes det å følge den selvfølgelighet at man fikk nye venner hvor man snudde og vendte seg. Selvfølgelig fortsatte de endeløse bildiskusjonene å svirre rundt ørene, men plutselig kunne man godta dem på en annen måte fordi det alltid var en engelskfødt gentleman som var høflig nok til å komme med de velkjente og adskillig mindre tankekrevene spørsmål om hva vi gjorde i deres land etc etc. Og jeg ble snart villig til å glemme om ikke alle, så en stor del av de ensomme timene i sengen når jeg visste at vårt vennskap med mennesker som f.eks. Margaret og Nick ene og alene skuldetes en felles MG-galskap.

Langsamt, men sikkert har dette sosiale aspektet av MG'ens vesen maktet å gjøre det svært så levelig å være gift med en MG-entusiast. Ikke nok med det, denne sosiale innsprøytingen har fått langt større følger enn man kunne ane: man blir av og til fristet til å komme med vitebegjærlige spørsmål og endatil driste seg til å be om å få kjøre selv og ikke bare sitte ved siden av og være bivåner når amilien en solklar sommerdag slår kallesjen og frontruten ned og nyter sportsbilens fortrefeligheter. Og hoi, hvor artig det er å føle at en,

le få gangene det skjer, mestrer en knirkefri dobbeltclutching med mellomgass foran en sving i terrenget!

Men, for å sitere en av de suspekte MG-vennene vi har tilegnet oss i Oslo (gjett hvem): "Applausen ville ingen ende ta." Så jeg får avslutte denne lovprisningen med noen kommentarer om den for meg fineste MG-opplevelse, nemlig NMGR's stevne på Haslemoen forrige sommer. Jeg vet nesten ikke hva jeg skal trekke frem som de vesentligste bestandelene av denne vitalitetsinnsprøytingen som stevnet var. Hva er det f.eks. som får to relativt fornuftig tenkende mødre til frivillig å sette seg bak rattet kl.20.00 om kvelden medbringende to spebarn i hver sin bag i baksetet og kjøre nattetider fra Trondheim til Haslemoen og komme frem i grålysningen morgenen etter med hektisk eksamensavslutning med sin 3.klasse og dens familier friskt i minne fra selsamme dag? Og hva verre er, når en er vel hjemme etter en slik helg, er en fast og urokkelig bestemt på å gjøre det samme om et år. Selvfølgelig blir en provosert av sine MG-menn til å være med, men det er nok ikke den eneste årsaken. Det må være noe mer som ligger bak, noe som kommer ut fra en selv. Og dette tror jeg er at man vet at man møter hyggelige mennesker som også har stuet inn det av familien og nødvendigheter som MG-en tillater for å oppleve spenning i konkurranser og ikke minst hyggen rundt et frokostbord eller en pølseknabb og litt öl.

Det å møte nye mennesker og å få nye venner er vel noe som de aller fleste mennesker setter pris på. Jeg har ikke Beard mistnekt for å ha hatt dette som sitt primære mål da han startet sin nitide leting etter gamle MG'er i Norge og dannet NMGR. Men det har vist seg at dette er blitt en langt fra uvesentlig del av NMGR's virkefelt. Derfor ser jeg frem til årets stevne med megen glede og håper at vi kan samles så mange som mulig av MG-familiene i vårt land. Vel mött!

-oOo-

Marit

Nordenfjeldske Støtstangforening

Under dette mottoet skrev i flere år Baard Nielsen denne spalten som her i utdraget fra huMbuG Nr.13 februar 1974 blir presentert.



Dette er ikke en invitasjon til å starte en ny MG forening her i landet, men et forsøk på å fornye interessen for MG's støtstangmotorer fra 1936 av.

Alt for lenge har vi latt oss dominere av overliggende kamaksler, usynkroniserte gearbokser og mekaniske bremses.

Støtstang MG'ene har også sin sjarm, og har rent praktiske fordeler som kan veie opp for oljelekkasjer fra vertikaldrevet og ukompenserte wire-bremses.

Jeg hadde tenkt at denne spalten skulle komme hver gang jeg får inspirasjonen over meg til å skrive noe som angår kun støtstangmotorer og hydrauliske bremses - ting som vi har felles med Triple-M vognene kan vi ta opp andre steder. Bidrag fra andre er selvsagt mer enn velkomne!

Litt historikk omkring støtstangmotorene.

Første halvdel av 30-årene var en vanskelig tid for Morris, de gamle slagerne Oxford og Cowley var omsider blitt for gamle, og savnet av en ny bestselger var følbart.

Denne gjorde så sin entre i form av den nye "Eight", og oppgangstider var atter på trappene.

Det var i forbindelse med dette skiftet i økonomisk klima at produksjonen av Wolseley og MG ble rasjonalisert og for MG ble vekten flyttet noe over fra rent "sports" til noe mer "touring".

La oss nå se på hvilke motorer Morris bygget i 1935:

Man hadde to firesylindrede typer og to sekssylindrede. Samtlige hadde sideventiler.

Den minste var den nye 918cc Eight, med slag 90mm og boring 57mm. Denne grunnkonstruksjonen fant aldri veien inn i noe MG chassis, så den trenger vi ikke bry oss mere med. La det bare være sagt at denne er en av de beste små motorer som noensinne er bygget, økonomisk og uhyre slitesterk.

Vestlandsgruppa

Nedenstående rapport fra Vestlandsgruppa i huMbuG nr. 17 fra desember 1975 viser at en gang var det også distriktsvise forsøk på samlinger. Dette har vi ved flere anledninger vært inne på også i den senere tid, så nye forsøk imøtesees.

RAPPORT FRA **Vestlandsgruppa**

Den lenge etterlyste vestlandsgruppa i NMGR har faktisk holdt sitt første møte. Ved en uformell opptelling bestod gruppa av Gunnar Jacobsen og Per Reenskaug, og stedet var hos Per i Egersund. Jeg hadde tatt turen i TF'en fra Haugesund, torsdag den 10.7., og ble til følgende søndag. Bortsett fra å beundre bilene og gi tips om hva som bør gjøres, kjørte vi tur til Jøssingfjord og Flekkefjord.

Jeg må berømme Per for det arbeidet han har gjort på NB'en. Det viste veien å gå ved restaurering. Jeg håper han får god tid, for da er det mulig han får vogna klar til neste stevne.

I tillegg til dette har jeg vært på besøk hos Asle Sand i Bergen. Desverre fikk jeg ikke snakket med Asle, fordi han var syk, men kona hans viste meg TC'en som stod oppjekket på blokker i en tørr garasje. Hun kunne fortelle at bilen ikke har vært i bruk siden 1965, da hadde de bl.a. vært i Tyskland med den. Jeg håper at jeg treffer Asle i fin form til høsten

Gunnar J.

Forsikring

Følgende klipp fra nr. 14 September 1974 viser at forsikringsspørsmål har opp-tatt medlemmene også i tidlige år.

Forsikring

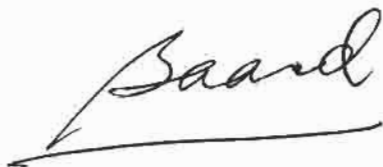
For en tid siden ble jeg gjort oppmerksom på at enkelte "gammel-bil" klubber hadde oppnådd meget gunstige forsikringsvilkår for sine medlemmer hos Norges Brannkasse.

Jeg tenkte som så at dette kunne vel være av interesse for våre medlemmer også, og tok kontakt med Brannkassen.

Resultatet kan dere selv lese i brevet som er gjen-gitt nedenfor. Som en ser er premiene meget gunstige sammenlignet med ordinær bilforsikring.

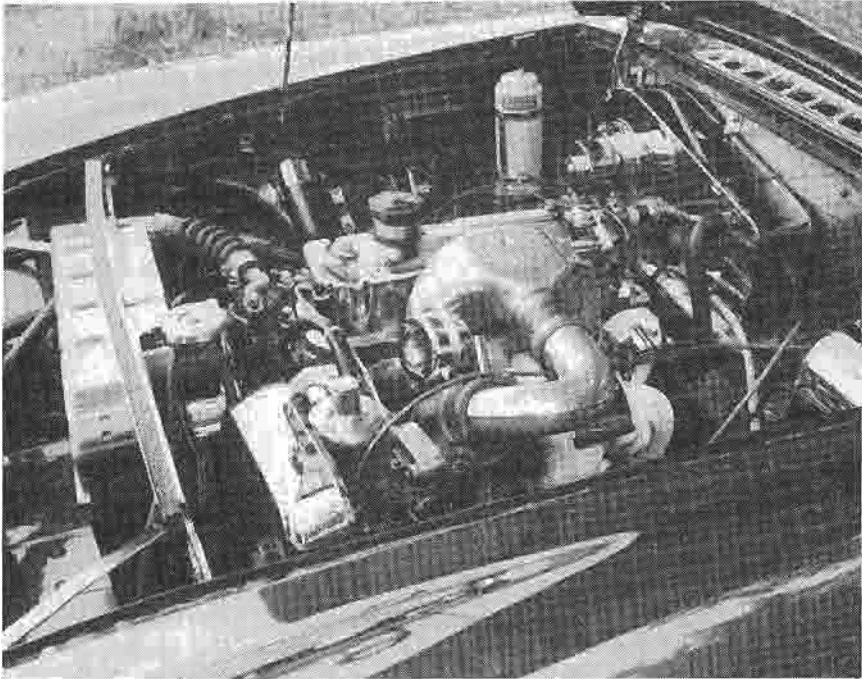
Før alle våre medlemmer nå går på Brannkassen skal følgende gjøres klart:

1. Tilbudet gjelder for alle våre registrerte biler- desverre ikke våre inviterte medlemmer.
2. Tilbudet gjelder bare for biler som brukes som veteranvogner - dvs. ikke for de som brukes som fast transportmiddel hver dag.
3. Ved ansettelse av bilens verdi for vognskade osv. er det neppe aktuelt at noen av våre biler kommer over ca 20.000,-. Jeg bistår gjerne i å fastsette verdien - en liten undersøkelse for å finne prisene ved siste salg kan kanskje være aktuell.
4. Interesserte må henvende seg direkte til hr. Brambani ved Brannkassens hovedkontor i Oslo.



TURBO

Tidligere sekretær Halvor Asland skriver for øyeblikket på en storstilet artikkel om emnet turbo, prinsipper om forbrenning, motstand i innsug og eksos osv. Denne er dessverre ikke ferdig i tide til denne publikasjonen, men vi er lovet at vi kan trykke den i neste utgave. Da er den allerede presentert som et foredrag på Sportsvognklubbens møte på Teknisk Museum, Oslo 19. april 90.



Turbo, kombinert med en Marina-motor med lav kompresjon, montert i en MGB i Norge.

LOKARI

På nytt kommer vi tilbake til innerskjermene som klubben nå har kjøpt inn for 3. gang. Det er nå mer enn 20 MGB'er som kjører rundt med disse rusthindrende innretningene som ihvertfall vi i styret har tro på. De er å få kjøpt gjennom klubben til en medlemspris på kr. 550,- og til ikke-medlemmer kr. 650,-. Dette er fortsatt billig!

HISTORIEN OM MG (del 1)

Av Marcel Lesche Vanberg

Introduksjon

«huMbuG» har gjennom alle år hatt som motto at man kun skal bruke selvprodusert stoff. Denne artikkelen som nå følger, og som vi har tenkt å la gå som en føljetong gjennom de neste nummer er således et brudd på denne regel. Grunnen til at vi likevel gjør det er at på siste Kongsberg-runde viste de fleste av deltagerne en total mangel på kjennskap til bilenes historie. Dette bestemte redaksjonen seg til å rette på. Man kan dog på et vis forsvare at det er selvprodusert, i og med at det er utdrag fra undertegnedes hovedoppgave ved de økonomiske studier i England (sammenhengen er en historie for seg selv). For de som ønsker å lese mer, anbefales «bibelen», Wilson McComb's «The Story of the MG Sports Car». De med inngående kunnskaper får unnskyldte oss.

De første årene

Man kan ikke skrive MG-historien uten å nevne mannen som startet det hele, Cecil Kimber. Han var født 12. april 1888, og utviklet tidlig en lidenskap for motorer. Han startet med motorsykler, som han forsøkte å gjøre raskere. Senere begynte han med løpskjøring, både på motorsykler og med biler, men allerede tidlig i livet hadde han fått smaken på høye hastigheter og private «løp» på offentlige veier forekom svært ofte. Dette resulterte i en motorsykkel-ulykke, etter hvilken Kimber måtte gå på krykker et par år. Han gjennomgikk et par lite vellykkede operasjoner hvoretter legen bestemte seg for å fjerne har høyre ben. Imidlertid viste de siste røntgenbilder at bruddet hadde begynt å gro, men resultatet var at det høyre ben ble 5 cm kortere enn det venstre. Imidlertid var han fremdeles i stand til å kjøre bil.

Motparten i denne ulykke ble holdt ansvarlig og måtte betale erstatning til Kimber. For disse pengene kjøpte han sin første bil, en 1912 Singer 10. Dette var en av de første populære småbiler, tilsvarende Minien femti år senere. En

Cecil Kimber.





«Chummy» fra 1922/23 var en av de tidligste MGer bygget under Kimbers ledelse.

ting var sikkert, han hadde ikke mistet sansen for høye hastigheter, og på en eller måte fikk Kimber tak i et irsk registreringsnummer, NI 91. Dette var til stor fortvilelse for en annen Manchester-bilist som hadde nummer N 191. Det er ikke kjent hvor mange bøter som ble sendt til feil adresse. Farens forretning trengte ny kapital og Kimber senior ville at sønnen skulle investere resten av erstatningen i denne. Sønnen, på sin side, hadde planer om å gifte seg og ønsket høyere lønn. Dette resulterte i brudd mellom far og sønn, og faren snakket aldri til sønnen etter dette selv om junior gjorde mange forsøk på å bedre forholdet.

Cecil Kimber arbeidet så for Sheffield-Simplex, AC Cars og E. G. Wrigley Ltd før han fikk jobben som salgssjef for Morris Garages i 1921. I mars 1922 trakk Edward Armstead seg plutselig fra firmaets sjefstol og begikk selvmord rett etter. I en alder av 34 år ble så Kimber utnevnt til firmaets disponent. I tillegg til den daglige driften av firmaet begynte han å konstruere spesielle karosserier som kunne settes på rammene fra Morris. Dette ble en slik suksess at disse bilene kunne selges for en pris 35 % høyere enn den tilsvarende Morris-versjonen. Dette var et enkelt 2-seters karosseri med plass bak setene til bagasje og en enkelt passasjer. Det uvanlige var at kalesjen dekket alle som satt i bilen. Modellen het «Chummy». Man må ta med i betrakningen av denne suksess at disse bilene ikke fant et kjøpelystens marked blant den gjennomsnittlige Oxford-student. De var alt for dyre for denne gruppen, samtidig som bilinteressen var svært lav.

Sommeren 1922 flyttet selskapet til Alfred Lane, og i perioder nådde den ukentlige produksjonen opp i 20 biler. På den andre side var en arbeidsuke på 80 timer ikke uvanlig. I mars 1923 modifiserte Kimber en Chummy og deltok i «The London to Land's End Trial» og fikk en av de 53 gullmedaljer som ble delt ut. I samme periode bestilte Kimber 6 2-seters karosserier fra Charles Rarworth i Oxford. Disse ble montert på Morris Cowley rammer som var modifisert på MG-fabrikken etter deres egne standarder. Disse bilene er betraktet som de første sportsvogner produsert av MG. Når man ser på kravene man har til biler i dag er det vanskelig å tro at disse bilene ikke hadde starter eller brems

på forhjulene for at vekten skulle bli holdt lav og sikre god akselerasjon og høy toppfart.

Men MG's første forsøk på sportsvogn-markedet kan ikke kalles en suksess. Den første ble solgt i august 1923 for £300. Seks måneder senere var de avertert for £350, hvilket var svært dyrt for en så enkel bil. For å bli kvitt resten av de 6 bilene reduserte de prisen til £175. Selv med denne prislappen tok det 12 måneder å bli kvitt bilene. Når denne modell ble annonsert i «Morris Owner» i mai 1924 var det den første annonse som hadde MG-oktagonet slik vi kjenner det i dag.

Senere i 1923 lanserte Morris Motors en ny modell som var nesten identisk med Chummy. Siden prisen på denne var £215, mye billigere enn Chummy, gjorde det denne usalgbar over natten. Selv om MG forsøkte å fremheve forskjellen på disse bilene, et bedre chassis og en sterkere motor, hjalp det ikke mye på salget.

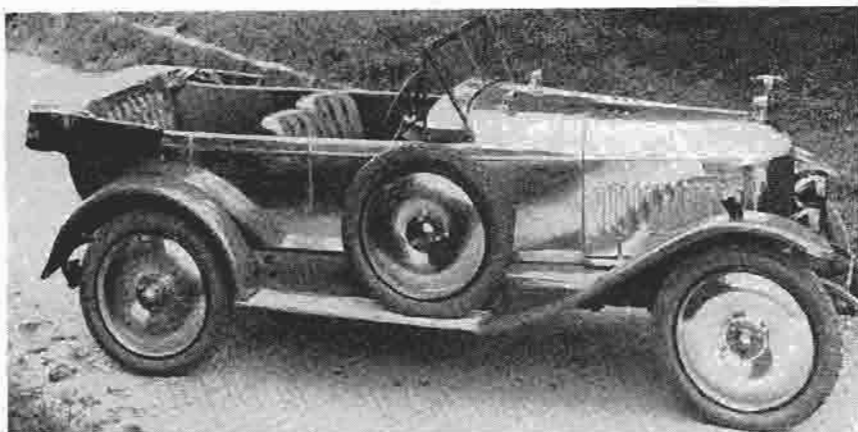
MG gjorde forsøk også med andre modeller i denne perioden, men heller ikke disse hadde spesiell suksess. En av disse var MG Veefront Saloon som var en ikke spesielt rask men vel forseggjort saloon montert på et 14/28 Oxford chassis. Hovedproblemet med denne modell var prisen, £460 mot £395 for en Morris Oxford. Denne spesielle modell var den første MG som ble annonsert i «Morris Owner». Det var i bladets første nummer i mars 1924, og MG annonser kom regelmessig hver måned etter dette. Man legger merke til at det var kun i dette blad at bilene ble referert til som MG'er, i alle andre annonsert er de kalt «Morriser med spesialkarroseri». Dette irriterte Cecil Kimber svært meget, men likevel fortsatte det i årene fremover.

I 1924 kom den første MG med 6-sylindret motor. Men den ble ikke annonsert. Det samme skjedde med en meget pen åpen 4-seter, bygget på den samme ramme. Den eneste grunn må være at Kimber fant motoren lite tilfredsstillende, og senere sluttet han helt å bruke den.

I september 1924 kom Morris Oxford med ny ramme, og denne ramme med lang akselavstand ble forvandlet til en av de vakreste MG'er som noensinne er bygget. Som andre MG-modeller ble den levert i polert aluminium, men også i en 2-tone utgave, som var meget uvanlig på 20-tallet. Denne bil bar ingen likhetstegn med den Morris Oxford den stammet fra, og i god MG tradisjon var selvfølgelig rammen modifisert.

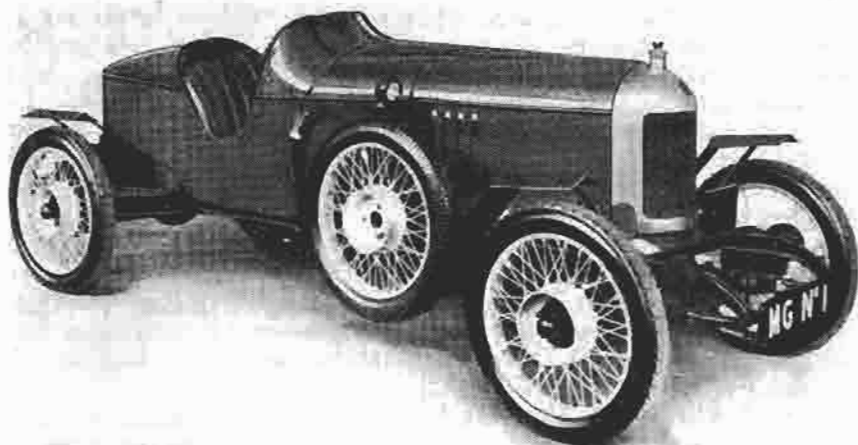
Det må nevnes at ikke alle av Cecil Kimbers design hadde kommersiell suksess og var mest eksperiment. En av disse var Weymann Sedan som hadde et stil som kunne spores tilbake til det 17. århundres bærestoler. De nye modeller som kom på markedet i 1924 og 25 ble salgsuksesser mer eller mindre umiddelbart de ble sluppet ut på markedet. De ble meget godt mottatt av motorpressen, og den lille MG-fabrikken greide i løpet av en 12 måneders periode å produsere 160 biler. I mai 1925 prøvekjørte «Autocar» for første gang en MG.

Her ønsker jeg å dvele litt ved en spesiell MG-modell. Denne har det meget forvirrende navn «Old No One». Våren 1924 startet MG å modifisere en ramme etter Kimbers spesifikasjoner. En motor ble også modifisert. Dette var en Hotchkiss enhet med toppventiler. 13. mars 1925 startet Carbodies of Coventry å produsere det smale 2-seters karosseriet. 27. mars samme år fikk bilen registerings-



Eksempel på «Bullnose». Denne er fra 1924 og er utstyrt med et 4-seters karosseri i polert aluminium.

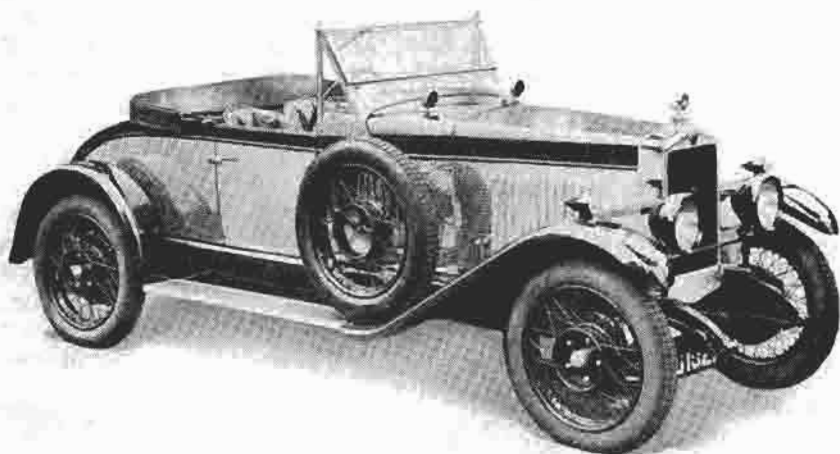
«Old No. One», bygget i 1925.



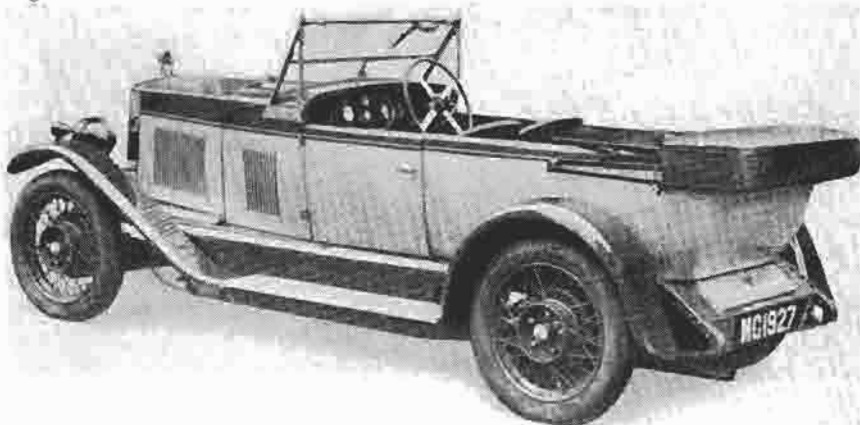
nummeret FC7900. Bak rattet på denne bilen vant Cecil Kimber en gullmedalje i «The London to Land's End Trial» 1925. To andre MG'er fikk også gullmedaljer i dette løpet, og disse ble brukt i annonser i tiden som fulgte, men merkelig nok ikke Kimbers «Old No One». Denne ble solgt rett etterpå, men ble kjøpt tilbake til fabrikken i 1932. For mange entusiaster er dette modellen som startet det hele, men man må huske på at MG ikke ble født over natten, men utviklet seg over en rekke år. For å sitere Cec Coucins som tilbrakte hele sitt arbeidende liv hos MG: «Det var ikke nummer 1, det var en spesialprodusert bastard. Jeg argumenterte inntil jeg ble så upopulær at jeg ga opp. Det var som å selge en død hest.» Men på et vis var det en «nummer 1», det var den første MG som ble produsert med kun det for øyet å delta i konkurranser.

Til slutt ble plassen man hadde til rådighet i Alfred Lane for liten, og i september 1925 flyttet fabrikkene på nytt. Denne gangen til Bainton Road hvor Morris Motors hadde sin radiatorfabrikk. MG hadde nå 50 medarbeidere og George Propert ble ansatt som fabrikkssjef. Forandringer i produksjonen ble gjort. For eksempel ble nå hver motor, etter at de ankom fra Morris, tatt fra hverandre, kontrollert, satt sammen og så montert på rammen. Delene som ble brukt ble produsert etter høyere standarder og ekstra farger kostet mer.

Atmosfæren hos MG, som senere skulle spille en viktig rolle i fabrikkens suksesser, eksisterte i de dager også. For å sitere Georg Propert: «Jeg har aldri sett menn nyte arbeid som dette. Det ser ut som de arbeider bare for det å ha det hyggelig». Dette er trolig grunnen til at når det ble generalstreik i 1926 hadde det svært liten innvirkning på MG.

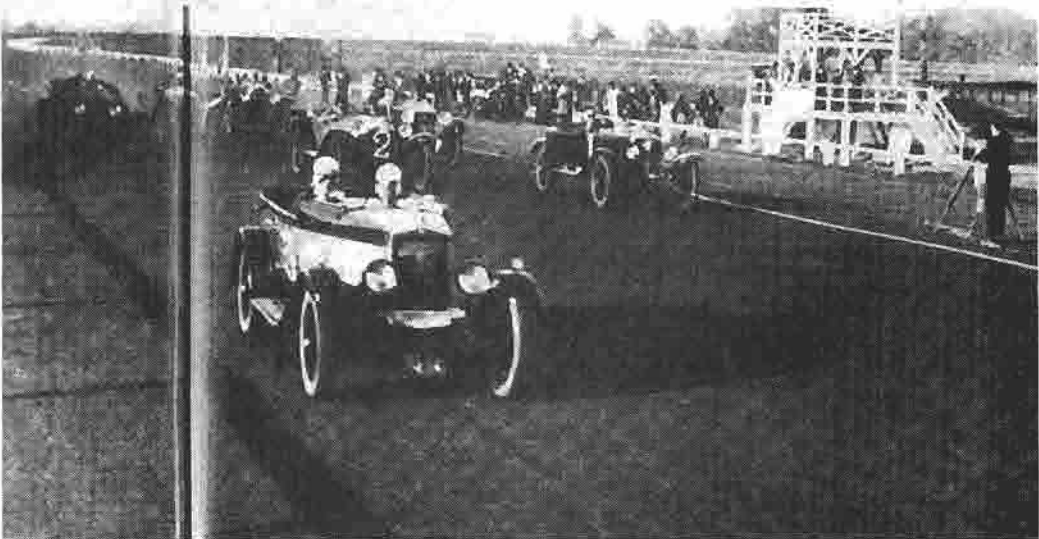


Fra og med høsten 1926 kom MG med flat radiator, her i både 2-seters og 4-seters utgave.



H. N. Charles gjorde mange eksperimenter for MG. Et av disse resulterte i «The Comparator». Denne var en slags rullende vei, og ble mye brukt innenfor bilindustrien i årene som fulgte. Bakre hjulpar ble satt på ruller forbundet med en vifte som skulle kompensere for luftmotstand, turbulens etc når bilen var i fart. Man kunne også kontrollere speedometre og den ble også brukt til å trimme løpsbiler og bilene brukt til å sette fartsrekorder.

Vi er nå kommet frem til sommeren 1926 og «Bullnose» MG'er var blitt gammeldagse. I september dette år ble den første MG med flat radiator introdusert. Disse karosserier ble konstruert til den nye rammen fra Morris, som var kortere og bredere. Ganske mange av delene ble funnet ubrukbare, og nye måtte konstrueres. Sammenlignet med den suksess som det forrige modellspekter hadde hatt, ble disse nye modeller nærmest en katastrofe for fabrikken. Dette skyldtes delvis den høyere vekt til det nye chassis, som resulterte i dårligere akselerasjon og toppfart. Resultatet var at forbedringer måtte gjøres mens modellene var i produksjon. Som Cousins sa: «Vi hadde en forferdelig jobb å få disse bilene til å gå like fort som en «Bullnose».» En annen faktor som brakte situasjonen nærmere stupet var Motor Show i 1926. MG hadde fremdeles ikke råd til å delta, men selgere var til stede for å få tak i de ordre de kunne. Normalt hadde MG svært gode brosjyrer og annet salgsmateriell. Kimber var svært nøye på dette punkt. «Husk: Brosjyren er selgeren som blir med deg hjem,» sa han. Men denne gangen virket det som om han ikke hadde vært til stede. På grunn av vanskeligheter med å tegne de nye karosserier, var tegningene i salgsmateriellet mer eller mindre gjetninger, og fotografier eksisterte selvsagt ikke. Disse tegninger var i tillegg gjort av en tegner som ikke kjente MG's teknikker, selv oktagonet var feil tegnet. Det er ingen overdrivelse når man påstår at dette var det verste salgsmateriell MG noensinne hadde utgitt. Det gjorde heller ikke situasjo-



Den første MG-seier man kjenner til var da Alberto Sanchiz Cires vant med en 14/40 på San Martin banen utenfor Bueno Aires den 30. oktober 1927.

nen noe bedre at følgende slagord ble brukt: «The car that takes the ills out of the hills».

Ikke desto mindre, det ble solgt 400 av disse MG-modeller i løpet av det første produksjonsår (like mange som det ble solgt av «Bullnose»-modellene over 3 år). Men neste år falt salget med 25 % uten noen påviselig grunn. Som en følge av dette ble disse nye modellene, som deres forgjengere, redusert i pris. For første gang i sin historie innførte MG en bonusordning i mars 1927. Bonusen skulle utbetales når det ble produsert mer enn 15 biler pr. uke, men skulle trekkes tilbake hvis dette førte til en redusert standard på produktet. På dette spesielle tidspunkt hadde imidlertid MG vanskeligheter med å få levert rammer, så mindre enn fjorten dager etter at ordningen ble innført ble antallet forandret til 10 biler i løpet av en normal 50 timers arbeidsuke.

Midt opp i det hele ønsket Morris å øke sin radiatorproduksjon og MG måtte flytte sin produksjon til en annen del av Bainton Road fabrikken. Dette ble gjort i løpet av en weekend, slik at normal produksjon kunne fortsette mandag morgen. Dette viste seg å være en lite tilfredsstillende løsning for MG, så Kimber henvendte seg til W. R. Morris for å få £10.000 til å bygge et anlegg kun beregnet på MG-produksjon. Merkelig nok gikk Morris med på dette, en avgjørelse som skulle bety mye for MG. Det tok 6 måneder å fullføre den nye fabrikken i Edmund Road, Cowley, og den kostet langt mer enn først antatt, nemlig £16.000. Bygningen var klar til innflytting i september 1927, men dette var et ubeleilig tidspunkt for MG-folkene siden det var rett før årets «Motor Show».

En annen viktig avgjørelse ble tatt i juli samme år: Beslutningen om å gjøre Morris Garages til et aksjeselskap som skulle ta over ansvaret fra november samme år. Fra denne dato ble alle MG'er utstyrt med en messingplate med et MG ramme nummer. Dette kom i stedet for det tilsvarende Morris nummer brukt tidligere, selv om dette også kunne finnes på den nye rammen. Et nytt stort steg fremover kom våren 1928. Da ble selskapet registrert «MG Car Company (Proprietor: The Morris Garages Ltd)». Store ressurser ble nedlagt i fremstilling og produksjon av håndbøker. Man forsøkte å gå så langt tilbake som 1925, men det var umulig å dekke alle 700 bilene produsert før flyttingen til Edmund Road. Det ble imidlertid sagt at under Kimbers ledelse fikk MG ord på seg for å ha godt service-opplegg.

I 1927 fikk MG sin første seier i et baneløp. Forbausende nok var dette ikke i England, men i Sør-Amerika, på San Martin-banen utenfor Buenos Aires. Bilene var en 14/40, som kom i mål godt foran de resterende 7 biler som fullførte dette 1-timers løp. De ansatte på MG-fabrikken var egentlig forbauset da de hørte om denne seier, de regnet ikke akkurat 14/40 for en løpsvogn.

På grunn av at man hadde mer plass til rådighet kunne man gjøre flere forbedringer på de deler man fikk inn. Kostnadene på en MG-ramme var etter hvert kommet opp i det dobbelte av hva den tilsvarende Morris-varianten kostet. Selv om praksis i 2 år hadde vært å demontere motorene, kunne man også etter hvert utføre flere kvalitetskontroller og endringer til høyere standarder enn tidligere. Dette førte til at man sluttet å ta leveranser av hele biler og i stedet fikk inn de deler og enheter man hadde behov for.

(Forts. neste nummer)

«No spares required»

Med ovennevnte hilsen fikk vi nedenfor gjengitte kort fra Gry og Espen Raggan (tidligere kasserer) fra deres tur til Nordkapp 29.6.89. Reisebrev har vi tidligere hatt i bladet, så det vil vi gjerne ha mer av.

